

NOTICIARIO

ALEMANIA FEDERAL

Mayor Movimiento en los Puertos Alemanes

El movimiento de carga y descarga en los puertos marítimos alemanes experimentó en 1974 un aumento del 9.2%, sobrepasando así por vez primera el límite de los 150 millones de toneladas. Este aumento se debió sobre todo al de las exportaciones, que se incrementaron en un 27%.

Accidente Marítimo

Posiblemente hayan perecido los 35 tripulantes del buque cisterna "July Star", que con pabellón de Singapur surcaba los mares por cuenta de un armador de Hamburgo.

El barco se partió en dos, a unas sesenta millas frente a las costas argelinas, quedando a flote solamente la parte de popa.

Los doce barcos que intervinieron en la búsqueda de los tripulantes no tuvieron éxito, según informó el armador. Se desconocen las causas que provocaron el accidente.

La falta de uno de los botes de salvamento en la parte que flota a la deriva hace concebir esperanzas de encontrar con vida a alguno de los tripulantes desaparecidos.

Construcción Naval

Las carteras de trabajo de los astilleros alemanes se encuentran repletas y con ello hay labor garantizada hasta por lo menos 1978. En esta forma, la industria naval de este país se encuentra hoy día en una situación mucho mejor que la de otras naciones tradicionalmente marítimas, pues mientras

en Japón, Suecia, España y otros países constructores disminuye la cartera de pedidos, la curva estadística de las empresas germanas sigue marcando hacia arriba. Ello se debe en parte a la reciente recesión en el encargo de grandes buques tanques, motivada por la crisis mundial del petróleo.

La empresa de navegación Hansa, conocida por la gran capacidad de los sistemas de carga de sus buques, especialmente aptos para transportar mercaderías pesadas sin el auxilio de grúas de puerto, ha decidido equipar a 4 nuevos buques con aparejos especiales. Tres de estas naves contarán con aparejos de 200 toneladas de capacidad y una cuarta tendrá dispositivos aptos para elevar cargas de hasta 640 toneladas.

En el astillero Ag Weser fue botado en noviembre del año pasado, el mayor petrolero construido en Europa. Se trata del "Ioannes Colocotronis", de 386.000 TPB, el primero de la serie denominada clase "Europa" que construye este astillero. Para este gigante de los mares se han empleado 51.000 toneladas de acero y las tuberías instaladas miden, en conjunto, 52 kilómetros de longitud.

La mayor empresa naviera de Alemania, Hapag-Lloyd AG, decidió añadir 700 millones de marcos a su programa de inversiones de 600 millones iniciales. De este modo pondrá en servicio hasta 1978, ocho nuevos buques para contenedores y tres graneleros. También aumentará su flota aérea. Cuatro de los ocho buques portacontenedores serán encargados a astilleros alemanes. Además se piensa construir en astilleros extranjeros tres graneleros por un costo total de 130 millones de marcos.

Gran Dique Flotante

Los astilleros Blohm und Voss construirán un dique flotante de 300 metros de largo y 52 de ancho, que permitirá reparar buques de hasta 230.000 toneladas de porte.

El nuevo dique costará 66 millones de marcos y hará del puerto de Hamburgo uno de los mejor equipados de Europa en la reparación de grandes buques.

Los astilleros Blohm und Voss recibieron un pedido por valor de 150 millones de marcos de la empresa franco-noruega K-S Sea Troll para la construcción del que será el mayor buque hasta la fecha, para el tendido de oleductos.

La nueva unidad deberá estar lista a fines de 1976 y será destinada a los yacimientos del Mar del Norte.

Décimo Crucero Oceanográfico del "Valdivia"

El "Valdivia", buque oceanográfico alemán, especializado en la búsqueda y prospección de yacimientos minerales marinos, inició en abril su décimo crucero de investigación, que le llevará al litoral occidental africano, donde estudiará las posibilidades de

extraer minerales metálicos del fondo del mar. El buque ha sido alquilado por el Ministerio Federal de Investigación y Tecnología a un grupo industrial.

El "Valdivia" está debidamente preparado para el nuevo crucero, habiendo sido revisado a fondo en unos astilleros. Construido para la pesca de gran altura en los mares septentrionales, este buque, está en condiciones de trabajar con marejada fuerte, pues posee una proa capaz de hendir las olas, evitándose así el balance excesivo y pudiendo realizar, por consiguiente, trabajos corrientes de investigación incluso cuando se llega al 8 de la escala anemométrica.

El barco, de tamaño más bien reducido, puede acoger a 19 científicos, además de la tripulación, para viajes de varios meses de duración.

Los resultados obtenidos hasta aquí por el "Valdivia", están siendo evaluados en la República Federal de Alemania, analizándose miles de muestras de minerales submarinos, así como muchos kilómetros de cinta magnética con grabaciones sísmicas y telefilmes del fondo del mar. Esta labor de evaluación durará aún bastante tiempo, ya que constantemente llega nuevo material. La minería submarina es, sin duda, un proyecto a largo plazo.

AUSTRALIA

Durante los meses de diciembre de 1974 y enero de 1975, la Armada de este país trabajó brillantemente en Darwin, con motivo del ciclón "Tracy" que azotó esta ciudad durante la noche del 24/25 de diciembre del año pasado. Este registró vientos de hasta 160 nudos y ocasionó daños de consideración, incluyendo el hundimiento del patrullero HMAS "Arrow". Hubo 16 supervivientes, 2 desaparecidos y un muerto.

Otro patrullero, HMAS "Attack" estalló, pero no hubo accidentados. Los dos buques de igual misión que quedaban en el puerto, "Advance" y "Assail", no sufrieron daños.

También se produjeron serias averías en la infraestructura naval terrestre, base de patrulleros, instalación de combustibles y en el cuartel naval.

Toda la Armada australiana se puso inmediatamente en acción para atender las necesidades derivadas de la catástrofe. Se cons-

truyeron casas de campaña para instalar a los damnificados, se proporcionó alimentación y se atendió el despeje y limpieza de escombros en los barrios más afectados por el ciclón. El transporte de personas y materiales se hizo más expedito con el empleo de los helicópteros del portaaviones "Melbourne" que concurrió de Sidney a Darwin. Se instalaron líneas eléctricas y se reparó por completo el leproso de East Arm, evitando que éste se viese obligado a cerrar por constituir una amenaza para la salud.

La actitud de la Armada australiana mereció el elogio general por el celo desplegado y la abnegación con que trabajó durante casi un mes. Después de ímprobo trabajo se logró reflotar y recuperar el patrullero hundido "Arrow", llevándolo a un dique flotante. El patrullero "Attack" fue remolcado por el destructor escolta "Stuart" hacia Cairns, donde será reparado.

BRASIL

Encalló buque-tanque. Petróleo Cubre Playas de Río. Desastre Ecológico

Alrededor de 50 kilómetros de playas de Río de Janeiro se encontraron el 31 de marzo cubiertas de petróleo, tras el derrame de 10 mil toneladas que transportaba un carguero con bandera de Irak.

Los daños ecológicos son incalculables, dijeron fuentes locales.

Lanchas de la compañía petrolera estatal "Petrobras" trabajaron en distintos puntos de la bahía de Guanabara para impedir que las enormes capas de petróleo provocadas por una avería en el casco del petrolero "Tarik Ibn Ziyad" se extendiesen aún más, aunque el desastre ecológico en el área fue de la mayor dimensión.

La única reserva biológica de la ciudad, en la vecina Ilha do Governador, fue prácticamente destruida por el petróleo, provocando la muerte de millares de aves, crustáceos y peces.

De los 5.300 metros de la playa de Ilha do Governador, 2.750 metros estaban cubiertos de petróleo.

Las autoridades reconocieron que por lo menos dos playas del interior de la bahía de Guanabara nunca podrán ser recuperadas, pese al empleo de detergentes para diluir el petróleo.

El comandante del petrolero, el yugoslavo Gorgic Ivica, se presentó a prestar declaración ante las autoridades, que abrieron un sumario sobre el peor desastre ecológico de la región en su historia.

Reparación de Buques en Brasil

Fue constituida en este país una nueva empresa denominada Lisnico Brasileira, cuyo objetivo básico será atender el creciente número de pedidos de reparación de buques en los puertos brasileños de Vitoria y Tubarao.

En esta empresa participan conjuntamente la portuguesa Lisnaves y la Companhia Brasileira de Reparos Navais.

CHILE

El Comandante en Jefe de la Armada en la Apertura del Año Académico 1975 en la Universidad Católica de Valparaíso

Al acto de apertura del Año Académico 1975 de la Universidad Católica de Valparaíso, desarrollado el 24 de marzo, el señor Rector Delegado, contraalmirante (R) Víctor Wilson Amenábar, invitó al Comandante en Jefe de la Armada e integrante de la Junta de Gobierno, almirante José Toribio Merino Castro, a dictar una clase magistral, cuyo texto íntegro lo publicamos por su indudable interés. Dice así:

"Constituye un señalado honor para este almirante, el poder ocupar esta tribuna para dirigirme al selecto grupo humano que conforma el cuerpo docente estudiantil y administrativo de la Universidad Católica de Valparaíso, Universidad cuya característica sustantiva ha sido su preocupación por pro-

blemas que, directa o indirectamente, son atinentes al destino marítimo de Chile con visión de futuro. Esta casa de estudios ha demostrado su inquietud en el habitat geográfico de la Patria, con creaciones concretas vinculadas al mar: allí están sus escuelas de pesquerías y alimentos, su escuela de oceanografía, el centro de investigaciones del mar, su escuela de tripulantes y escuela de transporte, su participación en la revista de estudios del Pacífico, materializando en hechos esa verdad tan esquivada a la sicología nacional, la verdad tan repetida desde los albores de la independencia hasta hoy, pero que ha tenido mucho de retórico y poco de realidad, y me refiero a "que el destino de Chile está en el mar".

Detenerse en el camino a reflexionar sobre el futuro, es un imperativo dramático y vital. En la época en que vivimos, los cambios se suceden con tal vertiginosa rapidez, que hacen del tiempo, como factor inseparable del devenir histórico, ya no una simple abstracción sino que filosóficamente constituye una "entidad" cada día más rica y más densa, en la cual el ser humano vive una aventura todos los días renovada. En ella, señores, el papel protagónico lo tienen ustedes, jóvenes estudiantes, ya que en el mañana serán ustedes los fundamentos de un Chile orgulloso, próspero y soberano, y ese Chile, señores, sólo podrá desarrollarse en la medida en que cada uno de nosotros comprenda cabalmente que nuestro mar, nuestro suelo y nuestro pueblo conforman un todo inseparable que obligadamente debe tener un desarrollo equilibrado y armónico para poder dar adecuada respuesta a los múltiples desafíos que nuestra sociedad a diario enfrenta.

La humanidad en general, y cada pueblo en particular, miran en la actualidad hacia los océanos en busca de soluciones para los gravísimos problemas alimentarios y energéticos que frenan el desarrollo y crean peligrosas tensiones dentro de los pueblos y entre las naciones, y la universidad, centro superior de cultura e investigación, no puede estar ausente en tales tareas. Se habla hoy, ante el espectro de reservas energéticas en vías de rápida extinción, de buscar nuevos recursos en las plataformas de los zócalos continentales próximos a las costas, se investiga con febril actividad la factibilidad de explotación de los nódulos y costras de manganeso yacientes en los fondos marinos, las naciones más desarrolladas buscan y encuentran en el mar los recursos alimentarios para satisfacer las necesidades de millones de seres humanos; nosotros no podemos estar ausentes en este esfuerzo y ello, en lo fundamental, es un reto planteado a nuestras universidades, las que deben darle adecuada respuesta, con la formación de científicos, de técnicos, con disciplinas nuevas que permitan incorporar al patrimonio nacional toda la inmensa riqueza que por tantos años hemos descuidado. Hemos mirado demasiado hacia el pasado y ello ha obstruido una perspectiva profunda del futuro, ello no significa desconocer el rico patrimonio histórico del país, sino que por el contrario, debemos ser capaces de derivar lecciones de di-

cho patrimonio, para dar oportuna respuesta a los múltiples desafíos que la tecnología actual plantea.

El país requiere, en forma impostergable, de una ciencia, un derecho, una técnica, una industrialización, un arte, una cultura, una visión geopolítica, "orientada a lo marítimo". Ello debe surgir en y de las universidades, y en especial de esta casa de estudios, inserta en la más marineras tradiciones porteñas; para que el quehacer universitario esté acorde con el tiempo histórico que vive, debe captar la esencia de esta patria nueva, de inspiración "Nacionalista, Realista y Pragmática", donde el hombre se entiende como un ser dotado de espiritualidad, quien se sirve de la tecnología para beneficio de la sociedad, y no como un esclavo de la tecnología para servir a un estado deshumanizado, en que el hombre tiene, como minúsculo destino, llegar a ser una intrascendente parte de una máquina monstruosa, en que el alma del ser humano se dimensiona en términos casi geométricos.

Me he referido instantes atrás a algunos de los requerimientos impostergables cuya solución debe venir de las universidades; quiero hacer énfasis sobre esta materia, no con el propósito de criticar lo realizado, sino para contrastar los logros del pasado, con lo alcanzado en los últimos decenios; quiero mostrar en algunas facetas, cuanto hemos errado, no por hacer cosas sino precisamente, por no haberlas hecho en su oportunidad; quiero llegar hasta la conciencia de ustedes jóvenes chilenos, para entregarles en la medida de mi capacidad la semilla de la inquietud, para que en un futuro próximo, ya germinada, esa sea fruto intelectual, que tanto necesita la Patria, para el bienestar del niño, de la mujer, del hombre de nuestra tierra.

Remitámonos como ejemplo en el área geopolítica, a un hecho que no por poco conocido deja de ser claro testimonio de lo que pudimos haber hecho, y no hicimos.

¿Sabían ustedes, señores, como llegó Francia a poseer territorios en la Polinesia? La expedición que permitió a Francia colonizar las islas Marquesas, descubiertas por Mendaña y Neira y luego abandonadas por España, fue montada, equipada y dirigida por el almirante Du Petit Thouars, zarpando desde Valparaíso en 1842. La concepción genial de ese almirante permitió a Francia desplazar la influencia británica de Tahiti 125 años

más tarde. Los ribereños del Pacífico, vemos cómo hasta hoy lo que el genio de un hombre dio a su patria sigue siendo útil a ella. Sin embargo, no se tuvo en el momento la visión para dar un paso mar adentro. Sólo medio siglo más tarde, y gracias a la visión del comandante don Policarpo Toro, Chile pudo proyectarse escasas 2.000 millas hacia el Pacífico, incorporando la Isla de Pascua al patrimonio territorial chileno.

Así, como en el ejemplo que les acabo de señalar, han existido innumerables omisiones en otros sectores que han frenado nuestro desarrollo. Piensen por ejemplo, en el sector industrial marítimo en que países como Argentina, Brasil y Perú han desarrollado la industria de construcción naval, hasta hacerla competitiva en los más exigentes mercados internacionales. Miren hacia la pesca y verán las banderas de las grandes potencias extrayendo de todos los mares del mundo los recursos alimenticios de que carecen, en desmedro de las posibilidades de utilización de esos recursos por países en desarrollo, con mayores y vitales necesidades nutricionales, y esto, señores, no es tampoco un fenómeno de génesis contemporánea. Ya en 1831, O'Higgins señalaba en uno de sus escritos:

"En el año 1797, los norteamericanos por primera vez empezaron a cazar focas en la pequeña isla de Más Afuera, cerca de Juan Fernández; y entre ese año y 1804, en sólo siete años, llevaron desde allí a Cantón, más de tres millones de pieles, que fueron vendidas en precios que fluctuaron entre 1 y 4 dólares cada una". Naturalmente este magnífico negocio exterminó completamente esta especie en esa área insular; algo similar ocurrió con la ballena, cetáceo que fue indiscriminadamente explotado por las potencias marítimas que poseían la capacidad tecnológica y riqueza necesarias para operar los adecuados buques fábricas para faenar en la mar este recurso oceánico. Hablando en términos estrictamente económicos, y para darles una idea aproximada de la enorme riqueza que el país ha dejado de percibir por no haber tenido la infraestructura necesaria para explotar este recurso recordemos que hubo años en que la cantidad de ballenas cazadas en aguas chilenas por empresas noruegas representó un valor equivalente a la suma de lo producido por Chile en el rubro cobre, salitre y carbón, en esos mismos años. Ahora, si pensamos en términos biológicos, ¿cuál será la repercusión que tendrá en el

ciclo ecológico vital del mar la casi extinción de la ballena?, no lo podemos cuantificar, pero si tenemos la seguridad que ello no nos beneficiará en absoluto.

Recordemos que no hace más de 10 años, que se inician en Chile estudios serios, orientados a la prospección de nuestra riqueza pelágica, y ello, como consecuencia del fracaso de la industria pesquera, que resolviendo por imitación, no consideró el factor más importante en esta actividad los peces y las características del medio que condicionan su existencia. Vale decir, la investigación científica que determinará la cuantía de la materia prima que se pensaba explotar.

En el área del agro, ocurre algo similar; recordemos a Claudio Gay, que ya en 1845, hablaba de los peligros de la deforestación y comparemos sus enseñanzas con lo que hicimos hace 20 años: destrozamos la pampa del Tamarugal para poder explotar el salitre, talamos enormes extensiones de tierra sin reforestarlas, provocando una erosión extremadamente difícil de controlar, hicimos rocas a fuego sin pensar que el árbol que quemábamos, demoraría casi una generación en ser reemplazado y utilizado en nuestro beneficio. Incluso hoy los incendios forestales provocados por nuestra irresponsabilidad van diezmando esta riqueza nacional a ritmo acelerado.

Hemos descuidado en forma difícil de concretar en cifras, pero fáciles de apreciar, el control de la contaminación ambiental; sus efectos se dejan ya sentir en la capital con la presencia ominosa del "Smog", se destruye nuestra fauna marina en porcentajes cada vez más alarmantes con frecuentes accidentes marítimos para cuyo control no son suficientes las leyes, sin la tecnología que las implemente y que permita el rápido control de las fuentes de contaminación. En todo lo que menciono, se hace evidente la necesidad de una universidad capaz de investigar nuestra realidad geográfica, social y económica, a la vez que preparar a los hombres que puedan diagnosticar y señalar caminos, no con decenios de atraso, sino con visión de futuro, tarea enorme por la rapidez vertiginosa de las mutaciones que caracterizan esta época nueva, en que el hombre ya rompe los límites de su mundo y salta al cosmos, en una increíble aventura.

Es este el desafío que nuestra geografía y nuestra historia, una historia dinámica y no estática, plantea al país,

Es el mismo desafío que el país y Valparaíso plantean a la universidad en la que hoy hablo. Y este desafío, jóvenes, implica una enorme responsabilidad. Ella se deriva del hecho que ustedes han obtenido el privilegio del acceso a la universidad. Y todo privilegio conlleva obligaciones irrenunciables.

Recuerden, señores, que en el año 1974 egresaron de la enseñanza media 142.272 alumnos, de los cuales sólo 103.668 pudieron postular al ingreso a alguna de las ocho universidades chilenas, las que en conjunto tienen una capacidad limitada de sólo 45.000 alumnos y en ellas se gasta el 37% del presupuesto nacional para educación. En términos estrictamente matemáticos, estos guarismos significan que alrededor de 60.000 estudiantes que han rendido sus pruebas de aptitud académica, han quedado marginados de obtener una educación superior. Es por ello que ustedes tienen el deber irrenunciable de dedicar todas sus energías, toda su capacidad a las tareas universitarias. El no hacerlo, constituiría un egoísmo incalificable hacia la Patria, y hacia esa mayoría que ha visto frustradas sus justas aspiraciones de perfeccionamiento.

Y permítanme aquí hacer un alcance sobre esta materia. La patria está haciendo de ustedes hombres capacitados para acelerar su desarrollo, para mandar, para dirigir, para mejorar las condiciones de vida de todos los chilenos, en especial de aquellos que se debaten en la extrema pobreza. Ello genera para cada uno de los profesionales que año a año egresan de esta universidad, el compromiso de entregar a Chile, en obras concretas, lo que ustedes han recibido de su universidad. El fenómeno tantas veces analizado de "la fuga de cerebros" debe terminar radicalmente en el país. Tenemos el convencimiento que no podremos salir del subdesarrollo si un apreciable número de los profesionales formados en nuestras aulas va a enriquecer el patrimonio tecnológico de los países desarrollados.

Por ello, señores, es que cada minuto del tiempo universitario tiene en la hora actual una dimensión nueva, dramática que sólo puede mensurarse en términos de producción de profesionales cuantitativa y cualitativamente calificados para la vida superior del país. Son Uds. los futuros profesores, los futuros científicos y profesionales quienes permitirán el aceleramiento del desarrollo nacional, en el campo de la educación, de las ciencias, de la producción en general. Son

Uds. quienes mañana harán de esta nación un ejemplo ante el mundo, de lo que un país puede llegar a ser con disciplina, responsabilidad, honestidad y justicia. Tienen Uds. jóvenes estudiantes, el destino en sus manos; ya Ortega y Gasset, en uno de sus célebres ensayos enfocó con visión de futuro en 1930, lo que debía ser la universidad y el quehacer universitario. En lo fundamental, el enfoque de Ortega y Gasset continúa en vigencia 40 años más tarde al diseccionar y comparar el hombre-masa —en el sentido de barbarie— con el hombre élite en el sentido de la perfección cultural y su influencia en el medio en el cual está inserto. Y este medio, podemos enmarcarlo en tres conceptos: el geográfico humano, el físico y el filosófico cultural.

Al analizar estas tres calidades complementarias, se llega ineludiblemente a la relación que tanto hemos descuidado: universidad y océano. Es la universidad porteña quien debe abordar los múltiples aspectos de la dimensión oceánica de Chile. Las misiones del presente se derivan del pasado con toda su vivencia histórica, las voces de O'Higgins y Portales nos hablan con rotunda elocuencia de la importancia que el océano tiene para Chile. Las misiones se reciben también del presente, configurando tareas para satisfacer los requerimientos de la sociedad moderna con sus múltiples complejidades. Y las misiones también se proyectan hacia nosotros desde el futuro, con las múltiples alternativas de este mundo cuya esencia es la mutación permanente.

En la medida en que podamos definir adecuadamente estas misiones seremos capaces de orientar nuestras actividades en general y el "quehacer" universitario en particular, para hacer de Chile lo que siempre debió ser: Adalid de América, Cultura de América, Sabiduría de América. Es en esta tarea donde la universidad tiene una enorme e ineludible responsabilidad, siendo una parte importantísima de ella el volcar de inquietudes hacia el mar. Hemos mirado demasiado tiempo las montañas y demasiado poco la llanura oceánica. Son Uds. jóvenes universitarios quienes tienen la arcilla del destino en sus manos. De Uds. depende moldear el Chile futuro que yo, como Comandante en Jefe de la Armada, veo indisolublemente ligado al mar. No puedo menos que soñar en un Chile bullente de actividad marítima con puertos dinámicos, con sus flotas pesqueras cubriendo todo nuestro enorme océano, con

astilleros produciendo día y noche, con una marina mercante capaz de movilizar todos nuestros recursos, y con una juventud ansiosa de vivir la aventura siempre renovada del mar.

Agradezco al señor Rector Delegado su invitación a asistir a esta sesión académica inaugural, que ha hecho posible acercarme al estudiantado de la Universidad Católica de Valparaíso para expresarle mi pensamiento sobre el sentido marítimo nacional y la forma en que esta universidad debe participar en el desarrollo nacional en este futuro que es ya presente.

Felicito al señor Rector Delegado que por vocación, trayectoria y afecto, tan bien comprende lo que es el océano, por sus significativas palabras que ponen de relieve el ser y el hacer universitario. Yo les pido, jóvenes estudiantes, que lancen sus banderas de juventud al viento, profundamente chilenas y cristianas, para que flameando con la brisa del progreso reconstruyamos juntos esta Patria para orgullo de todos los chilenos y asombro de las naciones.

MUCHAS GRACIAS

Cinco Millones de Dólares para Astilleros Chilenos

La Corporación de Fomento de la Producción contrató los servicios de la firma Blohm Voss de la República Federal Alemana, para ejecutar el trabajo de ingeniería para trasladar el astillero Marco Chilena del Molo de Abrigo a la zona de Patilliguaje, en Iquique.

El proyecto tendrá un costo de unos 3 millones de dólares y brindará trabajo a alrededor de 600 personas. El traslado se hará posible con la fusión Marco-Ansa. Paralelamente, se racionaliza la actividad de Inmar en Valdivia.

Inmar está siendo rediseñado para transformarlo en una moderna factoría industrial, que contará con un sistema de lanzamiento y varado, atracadero, áreas de montaje de secciones, talleres y otras instalaciones. Este plan implica una inversión de 2 millones de dólares, ocupando a unas 400 personas.

Entre los planes destinados a desarrollar la actividad de la Marina Mercante, se contempla el de la compra de un dique flotante para Valparaíso. Los programas han sido preparados por la CORFO, ODEPLAN y ASMAR.

Marina Mercante Llegará al Millón de Toneladas

En estudio la compra de diez nuevos barcos

La Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional ya está dando positivos frutos.

El personal impulso que le dio el Comandante en Jefe de la Armada e integrante de la Junta de Gobierno, almirante José Toribio Merino Castro, movió a los armadores chilenos a entrar a la batalla por alcanzar el millón de toneladas.

La meta es difícil pero no imposible. La idea del almirante Merino es llevar a la marina comercial a ocupar nuevamente el sitio de honor que en años pasados tuvo en el continente.

El desafío del jefe máximo de la Armada ya está dando resultados halagadores, al anunciar los armadores adquisiciones o estudios de compra de nuevos barcos mercantes.

Los anuncios y proyectos suman alrededor de diez nuevas unidades, aunque no todas son recién salidas de astillero.

La Ley de Fomento Mercante da garantías y facilidades a los armadores chilenos para la compra de nuevos barcos, entre ellas la entrega de un dólar competitivo para el mercado internacional.

El estancamiento de la actividad mercante se debió, precisamente, a que las compañías navieras no podían competir a nivel internacional, pues recibían un dólar en condiciones adversas.

Ahora las condiciones han cambiado y los resultados se han visto casi de inmediato.

La más importante firma armadora de Chile, Compañía Sudamericana de Vapores, compró recientemente el mineralero "Teno", de 25.000 toneladas, entregado en el puerto japonés de Nagasaki.

También ha recibido un crédito externo para la adquisición de otras tres naves, por un monto de 12 millones de dólares.

La empresa naviera estatal EMPREMAR contempla la compra de dos buques, uno de siete mil toneladas, para reemplazar la lamentable pérdida del "Concepción", y otro de 10 mil tons. para el transporte de graneles en el litoral.

La Sociedad de Navegación Petrolera acaba de finiquitar el trámite de adquisición

del "Sonap II" de 21 mil toneladas, que se sumará a la flota de tanqueros para el transporte de productos petrolíferos.

SONAP estudia, asimismo, la compra de otro barco con el objeto de copar totalmente el transporte de petróleo en el país y terminar al mismo tiempo con el sistema de buques "charteados".

En sólo cuatro años la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica aumentará su flota mercante en 115 mil toneladas al concretar un programa de adquisición de seis nuevas unidades con astilleros argentinos y brasileños.

Dos de estos buques se encuentran virtualmente listos y uno de ellos será entregado en el presente año.

Para perfeccionar los contratos, el gerente general de la Interoceánica, capitán de navío Arturo Ricke, viajó a Brasil, donde se entrevistará con representantes de los astilleros Maua que construyen cuatro de las naves.

Los dos primeros buques, cuya entrega está programada para 1977, son de aproximadamente 15 mil toneladas. Los mismos astilleros tendrán listas en 1978 dos nuevas unidades del tipo "Primasa" de 26.500 tons.

Los astilleros argentinos "Alianza" construyen los buques "Ancud" y "Aysén" del tipo "freedom hispania" de 15.950 toneladas, que serán entregados en marzo de 1976.

De este modo, en 1978 nuestra flota comercial habrá alcanzado la meta de lograr para Chile el millón de toneladas, conforme a los planes que auspicia la Junta de Gobierno.

Camarón de Mar Podría Extinguirse en el País

En cincuenta años más los locos formarán parte del recuerdo de los chilenos, esto, si continúa su pesca indiscriminada e irracional. Igual cosa sucede con los choritos, camarones de mar y otras especies.

El Departamento de Nutrición y Tecnología de los Alimentos de la Sede Santiago Sur de la Universidad de Chile, que dirige el Dr. Fernando Monckeberg, consciente de la gravedad del problema, se encuentra empeñado en salvar una de nuestras riquezas naturales y que en el futuro, racionalmente explotada, podría constituir una nueva y cuantiosa fuente de divisas: los productos del

mar. Para ello ha ideado un proyecto de investigación conjunto con el Centro de Investigaciones Submarinas de la Universidad del Norte, Sede La Serena, cuyo objetivo básico es el estudio del camarón de mar, crustáceo de mayor envergadura como volumen de pesca mundial en su género.

Enlaces de Telecomunicaciones Fronterizos Existentes y en Proyecto

Hemos considerado interesante dar a conocer a nuestros lectores los enlaces de telecomunicaciones que existen o están en proyecto entre Chile con Perú, Bolivia y Argentina, además de aquellos actualmente en operación por satélite con Perú y Argentina, no así Bolivia que no tiene estación con éste. La estación por satélite de Perú en Lurin y de Argentina en Balcarce.

Arica-Tacna

En Servicio:

Enlace vía carrier de la Cía. de Teléfonos.

Proyecto en Ejecución

A fines de abril del presente año, se inaugurará este enlace con equipo GEC de microondas y una capacidad de 300 canales. Este enlace se considera provisional en espera de un enlace de mayor capacidad que permita transporte de TV, con calidad internacional. El equipo para este enlace era propiedad de ENTEL-CHILE, exportándose el correspondiente al terminal peruano.

Se consideran 48 canales (4 grupos), para restauración de tráfico internacional en casos de fallas de las estaciones terrestres.

Arica-La Paz

En Servicio:

En realidad es un enlace Santiago-La Paz con 3 canales telefónicos de ENTEL con un tramo Arica-La Paz en onda corta y el otro de Arica-Santiago por microondas, quedando un canal telegráfico adicional Arica-La Paz disponible.

Arica-Santa Cruz de la Sierra

En Servicio Experimental:

A petición de ENTEL-BOLIVIA y considerando la mala calidad de las redes bolivianas, se está exportando el equipo de onda corta necesario para cursar por Arica-San-

tiago el tráfico internacional originado en Santa Cruz, aliviando así los circuitos Santiago-La Paz y Arica-La Paz.

El esquema de operación en un plazo de unos dos meses será el siguiente:

Santa Cruz-Arica (onda corta)

Arica-Santiago (microondas)

Santiago-Otros Países (Satélites).

Actualmente este enlace está en fase experimental, empleando tiempo libre del enlace a Salta.

Antofagasta-Salta

En Servicio:

Con un tramo de microondas Antofagasta-Arica y otro de onda corta Arica-Salta tiene capacidad de dos canales telefónicos con una utilización muy baja.

En Proyecto:

Sistema de microondas de 300 canales y TV considerado para 1980, el que permitirá transporte de programas de TV y podía equiparse para servicio telefónico.

Santiago-Mendoza

En Servicio:

Enlace vía carrier de las Compañías de Teléfonos de Chile y Argentina. Este enlace era esperado en los meses de salida de invierno. Según informaciones los desperfectos se encuentran en el lado argentino. Mientras este enlace es reparado, las comunicaciones Santiago-Mendoza que son fronterizas se están efectuando vía Buenos Aires a precios internacionales, lo que ha aumentado el tráfico con Argentina recargando al CICA (Centro Internacional de Conmutación Automática).

Proyecto en Ejecución:

Enlace por Microondas.

El sector de Chile quedó terminado en junio de 1972, faltando por tanto el sector de Argentina, estimándose quedará terminado el 30 de agosto de 1975.

Puerto Montt-Bariloche

En Servicio:

Enlace de Onda Corta.

En Proyecto:

Sistema de Microondas de 600 canales programados para 1976 y TV, el que permitirá transporte de programas de TV y podía equi-

parse para servicio telefónico. (Propuesto en reunión de Salta en junio de 1974).

Punta Arenas-Río Gallegos

Proyecto en Ejecución:

Sistema de dos canales telefónicos entre ambas ciudades, para lo cual, entre Punta Arenas y Cerro Sombrero, se utilizarán dos canales telefónicos del enlace existente y en servicio.

De Cerro Sombrero a Cerro Redondo se emplearán dos enlaces de radio AUTOPHON microcanales y de Cerro Redondo a Río Gallegos dos canales de la red de microondas argentina existentes y en servicio, estableciendo así los canales telefónicos terminados en dos hilos con señalización E y M entre Río Gallegos y Punta Arenas.

Actualmente los equipos se encuentran instalados existiendo un problema de interferencia con enlaces de ENAP en Cerro Sombrero. Se espera enlace listo a fines de mayo.

(Acordado en reunión en Mendoza el 21 de abril de 1972).

Proyecto:

(Propuesto en reunión en Salta en junio de 1974).

Sistema de microondas de 300 canales y TV programada para 1980, el que permitirá transporte de programas de TV y podía equiparse para servicio telefónico.

Puerto Natales-Río Turbio

Proyecto en Ejecución

(Acordado en reunión en Mendoza el 21 de abril de 1972).

Este enlace habilitará un canal telefónico terminado en dos hilos con señalización E y M entre ambas localidades.

El sistema está constituido por una línea física que opera en frecuencias de voz entre Río Turbio y Villa Dorotea y un enlace microcanal de radio AUTOPHON de 6 W entre Villa Dorotea y Puerto Natales.

La línea física está lista, faltando resolver algunos problemas de instalación de los equipos en Dorotea. Se espera enlace listo a fines de mayo.

Puerto Williams-Ushuaia

Proyecto en Ejecución:

(Acordado en reunión en Mendoza el 21 de abril de 1972).

Enlace telefónico en VIIF con un canal terminado en dos hilos entre estaciones indicadas conectándose el terminal en Puerto Williams a un microteléfono. Este enlace permitirá conmutarse manualmente para dar también servicio telefónico público entre Ushuaia y Punta Arenas o viceversa, a través del circuito de HF (onda corta), existente entre Puerto Williams y Punta Arenas.

El terminal en Puerto Williams será instalado en la oficina de Correos y Telégrafos junto al existente para el enlace Puerto Williams-Punta Arenas y su operación estará igualmente a cargo del mismo personal de la Armada.

El mantenimiento de los equipos se limitará a reparaciones menores de emergencia

por parte de la Armada de acuerdo a lo señalado en carta de la Institución N° 5240 I del 8 de mayo de 1972, como también el informe a ENTEL en caso de fallas para que la Empresa envíe el personal técnico para repararlas.

La puesta en servicio de este enlace estaba considerada para marzo de 1975, pero aún no se ha materializado debido a que falta la instalación de los equipos en el terminal argentino de Ushuaia, lo que está activando ENTEL-CHILE, ante ENTEL-ARGENTINA y por otro lado, lo está haciendo nuestra Armada a través del Agregado Naval a la Embajada de Argentina en Chile y del Jefe de Comunicaciones Navales de Argentina.

ESPAÑA

Construcciones Navales

En el dique de 220.000 toneladas de la Empresa Nacional "Bazán", en El Ferrol del Caudillo, fue cortado en dos partes el casco del petrolero de 65.000 toneladas "Marquina", para proceder a un incremento de su eslora y posterior puesta a punto, tras el incendio sufrido al colisionar con otro buque.

En la factoría de esta misma Empresa, fue lanzado el petrolero de 172.000 toneladas de porte "Castillo de Lorca", encargado por la Empresa Nacional "Elcano". Este buques es el primero de una serie de siete unidades.

Las características del "Castillo de Lorca" son: eslora, 295,67 metros; manga, 46; puntal, 24 y calado, 18.6. Va propulsado por turbina a vapor de una potencia de 32.000 BHP.

Los otros seis petroleros de la serie están destinados: uno a Naviera Vizcaína, uno a Elcano, uno a Repesa y tres a Cepsa.

Patrullero para la Armada Española

Tuvo lugar en los astilleros alemanes Lurssen, en Vegesack, el lanzamiento del patrullero "Lazaga", primero de una serie de seis que, dentro de la segunda fase del programa naval, serán construidos para la Marina de Guerra española.

Las otras cinco unidades serán construidas en los astilleros de San Fernando, de la Empresa Nacional "Bazán".

El "Lazaga" desplaza 400 toneladas y está propulsado por dos motores diesel de 8.000 HP. Irá armado con un cañón de 76 milímetros "Oto-Melara", un cañón "Bofors" de 40 milímetros y dos ametralladoras "Oerlikon" de 12 milímetros.

En la factoría de Astilleros Españoles S.A. de Cádiz se lanzó el petrolero de 236.000 toneladas de porte "Gibraltar", encargado por la naviera Fletamentos Marítimos.

El nuevo buque tiene una eslora de 334 metros, una manga de 51, un puntal de 26,18 y un calado de 20,31.

Irá propulsado por un motor AESA-B y W, de 20.400 BHP, a 103 r.p.m. y podrá alcanzar una velocidad de 15,2 nudos.

En la factoría de Sevilla de Astilleros Españoles tuvo lugar el lanzamiento del carguero de 35.000 toneladas de porte "Matai", construido por encargo de la compañía finlandesa Oy Pulspships.

El buque tiene 196 metros de eslora, 24,20 de manga y 11,11 de calado. Va propulsado por un motor AESA-Sulzer, de 11.500 BHP.

Tuvo lugar en la factoría de Olaveaga, de Astilleros Españoles S.A., el lanzamiento del

buque "Aegis Topic", construido para la naviera Zea Marine Corporation.

El buque pertenece al tipo "Santa Fe 77" y tiene 21.000 toneladas de porte.

Otras características del "Aegis Topic" son: eslora, 148 metros; manga, 22,80 y puntal 13,50. Va propulsado por un motor AESA-Sulzer, de 9.900 BHP.

ESTADOS UNIDOS

Accidente Marítimo

El buque-tanque liberiano "Spartan Lady" se partió en mar gruesa en el Océano Atlántico, 165 millas al sur de Nueva York, según informó un vocero del Servicio de Guardacostas. Un tripulante murió y los otros 35 fueron salvados. El vocero expresó que los 35 sobrevivientes, algunos de ellos con pequeñas lesiones, fueron sacados de la nave dañada, en cuatro helicópteros de los guardacostas y conducidos a las instalaciones que ese servicio tiene en Nueva York y Massachusetts.

Posible Empleo de Hidrógeno

Al parecer, diversas compañías norteamericanas, entre ellas la Lockheed, estudian el empleo del hidrógeno en los motores de aviación, con lo que los aviones subsónicos podrían pesar en el futuro un 15 por ciento menos que ahora, y los supersónicos hasta un 50 por ciento.

Por otra parte, el uso del hidrógeno permitiría disminuir los niveles de ruido de los motores y reducir notablemente la contaminación que producen.

Operation Sail 1976

Ese año Estados Unidos celebrará el segundo centenario de su independencia. Entre los actos programados destaca la participación que tendrán los grandes veleros dentro del marco de la denominada "Operation Sail 1976".

Los veleros partirán de Gran Bretaña y navegarán hasta las islas Canarias, intercambiando durante este recorrido un 20% de su tripulación con la de otros veleros.

De Canarias a Bermudas navegarán en regata; y, finalmente, de Bermudas se dirigirán a Nueva York, donde tendrá lugar un gran recibimiento oficial.

Terminal Petrolero

Será construido en Bayonne, Jersey City, un nuevo terminal petrolero accesible a buques-tanques de hasta 100.000 toneladas de porte.

La obra está presupuestada en 20 millones de dólares y se espera pueda entrar en servicio durante el primer trimestre de este año.

Importante Avance en Energía para Propulsión Naval

Los sorprendentes resultados conseguidos gracias al empleo de un chorro de gas caliente, lanzado a 3.000 millas por hora a través de un túnel de choque de 600 pies de longitud en el Laboratorio de Ciencias Espaciales de General Electric, en Valley Forge, parecen abrir nuevas perspectivas en la investigación sobre la energía magnetohidrodinámica.

La Armada estadounidense estudia la posible aplicación de esta nueva forma de obtención de energía en la propulsión naval.

Restricción de Gastos Militares

Existen crecientes tendencias en el Congreso de los Estados Unidos, después de los acontecimientos en Indochina, hacia la restricción en la expansión de los gastos militares de este país.

Un número cada vez mayor de influyentes congresistas opinan que los Estados Unidos deberían reconocer los límites de la fuerza militar en el terreno internacional y apoyarse más en otros métodos, para influir sobre los acontecimientos mundiales.

Como resultado de estas tendencias, en el futuro los dólares pedidos para gastos militares van a ser más difícilmente aprobados por el Congreso que antes, al revés de lo que el Presidente Ford dijo desear y esperar.

Las Fuerzas Armadas norteamericanas están perdiendo algunos de sus anteriormente más valiosos defensores, como el presidente del Comité de Servicios Armados del Senado, el demócrata John Stennis, que están ahora empezando a tener nuevas concepciones acerca del poder militar norteamericano y de su verdadera utilidad tras lo ocurrido en Indochina.

Por primera vez en muchos años, los comités que se encargan de la vigilancia de las FF. AA. en el Congreso, registraron mayorías contrarias a las peticiones de aumento de gastos militares y los propios jefes se dan ahora perfecta cuenta que sus nuevos programas atraviesan serias dificultades en el Congreso.

Galeón de Drake en San Francisco (Réplica exacta del barco pirata)

El "Golden Hinde II" descansaba al ancla el 10 de marzo, en la bahía de San Francis-

co, y se lo veía como lo que es, una réplica de su homónimo botado hace 400 años y que el pirata inglés Sir Francis Drake usó para navegar por el Océano Pacífico.

Con las velas ondulantes, la reproducción del galeón de Drake, de 31 metros de eslora, cruzó bajo el puente Golden Gate el 9 de marzo, al final del viaje de cinco meses desde Plymouth (Inglaterra).

El velero zarpó de Plymouth el 24 de septiembre pasado, donde se construyó la reproducción, luego de meticoloso estudio de pinturas y libros de botácara. Su viaje de 21.000 kilómetros, casi igual al de Drake, fue hecho una vez más. Pero el "Golden Hinde II" acortó la distancia cruzando el Canal de Panamá, en vez de dar la vuelta por el Cabo de Hornos.

El "Golden Hinde II" está abierto al público desde abril, como museo flotante y atracción turística en la bahía de San Francisco.

FRANCIA

Construcción Naval

Los astilleros franceses Chantiers de L'Atlantique, Chantiers de La Ciotat y Chantiers de France-Dunkerque anunciaron su propósito de estudiar conjuntamente el empleo de la energía nuclear en el transporte marítimo y la construcción de un buque mercante de propulsión atómica para el año 1980.

La construcción naval francesa ha registrado numerosos pedidos durante el verano. Figuran principalmente:

—Un paquebote de 120,50 metros para la central de compras soviética "Sudoimport" (Dubigeon-Normandie).

—Dos transportes de gas licuado, uno de 75.000 metros cúbicos para el grupo Bibby Line (Chantiers de France-Dunkerque), y otro de 22.000 metros cúbicos para el armador noruego Sigval Bergesen (Chantiers de La Ciotat).

—Dos cargueros de 1.350 tpm. para el armador Carline (Chantiers du Havre).

Dos remolcadores de alta mar de 4.000 CV para el nuevo puerto petrolero de Antifer (Chantiers Ziegler).

—Un barco-bomba para el puerto de Sikikda, en Argelia (Société Française de Constructions Navales).

Submarino Francés "Agosta"

En los astilleros de Cherburgo fue lanzado este nuevo submarino de 1.400 toneladas, de propulsión y armamento convencional.

Las otras tres unidades que compondrán la serie llevarán los nombres de "Révésziers", "La Praya" y "Ouessant".

Carguero a la Deriva Hundido a Cañonazos

Un disparo del escolta rápido francés "Le Champenois", hundió al pequeño mercante, de bandera chipriota, "Ammersee" a unas 30 millas de las costas bretonas, cuando dicho mercante navegaba a la deriva sin tripulación, con un cargamento de dinamita y fuego a bordo.

De esta forma terminó la accidentada navegación del "Ammersee", que en septiembre del año pasado hizo noticia por el incendio sufrido cuando se hallaba frente a Laredo.

Desde entonces, este mercante había estado con su peligroso cargamento en diversos fondeaderos del golfo de Vizcaya y del Canal de la Mancha.

El "Champlain", Nuevo petrolero mineralero de La Transatlántica

El "Champlain", nueva unidad de la Compañía General Transatlántica, ha efectuado su escala inaugural en El Havre. Ha entrado en el puerto para descargar 45.000 tone-

ladas de crudo, y luego, aligerado, se ha trasladado a Donges, en Loire-Atlantique, para depositar el resto de su cargamento.

Este buque es un petrolero-mineralero de 120.000 tpm, cuyas características son las siguientes: eslora total 261 m., manga 40,60 m., calado con plena carga 16,85 m., velocidad de crucero 16 nudos.

Este es el segundo petrolero-mineralero de la Cia. General Transatlántica, que explota, desde 1967, el "Jacques Cartier" que tiene 90.400 tpm.

ITALIA

Reflotarán Barco con Cargamento Venenoso

Será rescatado en breve un carguero yugoslavo que se fue a pique a mediados del año pasado, ante la costa italiana, en el Adriático Sur, cuando transportaba un cargamento del venenoso tetraetilo de plomo.

Días atrás la prensa había llamado la atención en Austria y Alemania Occidental sobre la "bomba de relojería" que se encuentra sumergida a 90 metros de profundidad a cuatro millas al este del cabo de Otranto.

Según las informaciones de prensa, los recipientes que contienen el veneno, podrían oxidarse en un lapso de dos a tres meses. Por su parte, la compañía aseguradora del cargamento afirma que el veneno está en recipientes especiales de acero que no podrían oxidarse antes de dos años.

A su vez, las autoridades locales aseguran que el tetraetilo de plomo no supone un peligro inmediato, pues no es soluble y su peso específico es mayor que el del agua y permanecería en el fondo marino, aun en caso de derramarse de los recipientes.

Retiro de Transatlánticos

Hasta el año 1977 Italia retirará de los mares a quince de sus famosos transatlánticos de lujo, siguiendo así el ejemplo de otras naciones que ya hace tiempo arriaron la bandera.

El primero que desaparece será el "Michelangelo", buque insignia de la compañía estatal "Finmare", que ocupa a setecientos tripulantes y admite a 1.500 pasajeros.

El plan de reforma de toda la flota estatal, prevé como segunda víctima de las medidas de ahorro, en junio próximo, el "Raffaello", gemelo del "Michelangelo".

Otros 13 buques seguirán, en fechas posteriores, entre ellos, el "Agusta" y el "Cristóforo Colombo".

Al mismo tiempo, Italia construirá o pondrá en servicio 94 nuevos mercantes y reforzará los servicios de transbordadores entre la península y las islas italianas.

PERU

Nuevo Submarino

Ha llegado a El Callao el nuevo submarino "Arica" de la clase 209, construido en Ale-

mania por Howaldswerke Deutsche Werft A.G de Kiel.

Sus características principales son:

Desplazamiento: 980 toneladas en superficie; 1.230 sumergido.

Eslora: 55,9 metros.

Manga: 6,25 mts.

Calado: 5,4 metros.

Armamento: 8 torpedos de 21".

Máquina: Diesel eléctrica; 4 generadores; 1 eje; 5.000 HP.

Velocidad: 22 nudos sumergido, 10 en superficie.

Tripulación: 32 hombres.

Este buque es igual o semejante a los argentinos "Salta" y "San Luis"; también de la clase 209.

REINO UNIDO

Próximas Demostraciones de Nuevos Minisubmarinos

Durante mayo y junio de 1975, el buque auxiliar de la Real Marina de Guerra británica "Sir Lancelot", visitará los puertos de El Callao (Perú), Guayaquil (Ecuador), Cartagena (Colombia) y La Guaira (Venezuela), llevando una exposición flotante en la que se efectuarán demostraciones del más reciente minisubmarino biplaza, el DTV 2 (encargado ya por la Real Marina de Guerra y el Cuerpo de Infantería de Marina de Gran Bretaña).

El DTV 2 es un minisubmarino dentro de cuyo casco inundado, hecho de plástico reforzado con fibra de vidrio, van los tripulantes, en traje de buzo táctico, sentados uno al lado del otro. Respiran aire por medio de una manguera de goma conectada a un de-

pósito grande que forma parte del minisubmarino; este sistema les permite trabajar fuera de la nave durante largos períodos.

Normalmente, el submarino opera independientemente de su buque madre, a una profundidad máxima de 183 metros. Su hélice es propulsada a través de una caja de engranajes por un motor eléctrico de corriente continua y velocidad variable, alimentado por acumuladores de plomo. Es posible aumentar la velocidad continuamente desde 0,5 hasta 6 nudos (2 nudos, en marcha atrás). A poca velocidad, la autonomía del DTV 2 es de unas 30 millas en aguas tranquilas. Alternativamente, es capaz de funcionar continuamente durante cuatro horas a 4 nudos, llevando carga útil completa.



Mide 5,8 metros de eslora total y 1,37 metros de diámetro; pesa 900 kgs. y tiene una bodega de carga de 1 m³. Es capaz de navegar en aguas cuya temperatura mínima sea de -2° C y es muy apropiado para misiones de vigilancia en entrada de puertos y estuarios y detección de minas, así como para diversos servicios de carácter no militar, tales como fotografía submarina, exploración de restos de naufragios, piscicultura y mantenimiento e inspección bajo el mar de oleoductos e instalaciones submarinas de control de pozos de gas y petróleo.

Misiles para el "Norfolk"

El crucero de misiles teleguiados HMS "Norfolk" británico, es el primer buque a ser equipado con tres diferentes sistemas de

misiles. Estos son el misil superficie-superficie "Exocet" francés, el "Seaslug" de alcance medio y el "Seacat" de defensa aérea. El HMS "Norfolk" completó recientemente pruebas del "Exocet" en cooperación con la Armada francesa.

Construcción de Buque

El HMS "Sheffield", primer destructor con misiles dirigidos del nuevo tipo Modelo 42, de la Armada Real, fue entregado por Vickers y puesto en servicio en la flota el 28 de febrero. Asimismo, el 30 de noviembre de 1974, fue lanzado en Barrow el submarino HMS "Superb" de 4.400 toneladas, siendo el tercer buque de la clase "Swiftsure", y el 8º submarino de flota lanzado por Vickers.

U.R.S.S.

Ejercicios Navales Rusos a Nivel Mundial

La Unión Soviética ha efectuado recientemente las maniobras navales más grandes de su historia desplegando 220 buques a lo largo de los océanos del mundo.

Es la segunda vez en la historia que los soviéticos efectúan maniobras navales a escala mundial.

En las maniobras de este año se enfatiza la acción en el Océano Atlántico, donde se dirigieron el doble de los buques habituales, alrededor de unos 80.

También en el Pacífico, el número de embarcaciones soviéticas es el doble de lo habitual, totalizando 32.

Los 55 barcos en el Mediterráneo y los 22 del Océano Indico coinciden con las fuerzas desplegadas en el pasado.

Comentaron además, que no está todavía claro en qué difieren las presentes maniobras de las que se efectuaron en 1970.

LA OTAN

Las actuales maniobras navales soviéticas en escala mundial están configurándose como las mayores de la historia soviética, dijeron funcionarios de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).

Los funcionarios en la sede de la OTAN, en Bruselas, dijeron que el ejercicio soviético comenzó en pequeña escala, pero aumentó en envergadura en forma inesperada la semana última.

