

NOTICIARIO

ARGENTINA

Acuerdo para construcción de fragatas

La Armada argentina ha llegado a un acuerdo inicial con la firma Vosper Thornycroft Ltd. de Gran Bretaña para la construcción en los astilleros de AFNE de una serie de fragatas del mismo diseño que el Tipo 21 (clase "Amazon"), que se están produciendo actualmente para la Armada británica en el Reino Unido. Se estima que inicialmente se construirán seis de esas fragatas para la Armada argentina y la firma

Vosper Thornycroft prestará su asesoramiento técnico, proveyendo asimismo los materiales y elementos que no se producen en Argentina. El buque Tipo 21 ha sido diseñado originalmente por Vosper en cooperación con el astillero Yarrow para el Ministerio Británico de Defensa y en este momento hay ocho de estas unidades en construcción para la Armada Real. El prototipo de la clase, HMS "Amazon", fue puesto en servicio en mayo del año pasado.

BRASIL

Octavo lugar en el mundo de la construcción naval

Una creciente demanda de construcciones de barcos está beneficiando a Brasil, que en el último trimestre del año pasado se situaba en el undécimo lugar entre los países que están construyendo más buques en el mundo.

Hace un año, las órdenes para dichas construcciones en el citado país bordeaban la cifra de 1.300.000 toneladas y su nivel actual alcanza a 3.340.000 toneladas.

El lugar que en esta importante actividad ocupa ahora Brasil lo sitúa a continuación de Japón, Suecia, Alemania Occidental, España, Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos, naciones éstas con gran tradición en este ramo, donde es difícil competir. Es meritorio para Brasil este progreso, ya que aparte de incorporarse a los "grandes" de este negocio, ha superado en tonelaje contratado a Italia, Dinamarca, Noruega, Holanda, Polonia y otros países muy acreditados en los medios de la arquitectura naval,

CHILE

Nuevas unidades para nuestra Marina Mercante

Dentro de poco se incorporarán dos naves a los registros de nuestra Marina Mercante: el "Cóndor" y el "Ancud". El primero lo hará a la Compañía Transmares y es el segundo buque de la empresa citada. Su capacidad de carga alcanza a las 8.800 toneladas.

El "Ancud" es de propiedad de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica y recientemente fue lanzado al agua en Argentina.

La batalla por las 200 millas

Sigue su curso este delicado asunto extendiéndose a nuevas regiones. Cinco años atrás, sólo 14 naciones habían ampliado el límite de sus aguas jurisdiccionales; hoy en día son treinta y seis los países que lo han hecho, en forma unilateral, a pesar de la oposición de algunas grandes potencias. Se notan sin embargo, por parte de éstas, muestras de estar entrando a una etapa de entendimiento hacia los postulados que defienden las naciones que con más celo cuidan sus recursos renovables del mar.

FRANCIA

Petrolero reabastecedor "La Durance"

El petrolero reabastecedor de escuadra "La Durance" fue botado al agua el 6 de septiembre de 1975 en el arsenal de Brest al mismo tiempo que la corbeta A/S "Georges Leygues". En el caso de este último fue una puesta a flote únicamente técnica debido al hecho que su casco había sido instalado en el mismo dique que el primero. El verdadero lanzamiento de esta corbeta se efectuará a fines del próximo año.

Se espera que "La Durance" se integre a la flota a mediados del próximo año, donde reemplazará al "Seine", que por haber alcanzado a su límite de edad será dado de baja en 1977.

Una segunda unidad de este tipo será puesta en gradas en 1976 para ser terminada en 1979.

Los petroleros reabastecedores de escuadra tipo "La Durance" —tres en total— han sido proyectados para reabastecer tanto en alta mar como en su fondeadero a grupos de buques de tonelaje mediano (fragatas, corbetas, escampavías) y sus características son las siguientes:

—Desplazamiento: 17.800 toneladas a plena carga;

- Dimensiones: 157 x 21 x 8,70 metros;
- Propulsión: 2 motores diesel que desarrollan un total de 20.000 HP, 2 hélices con palas orientables y reversibles;
- Velocidad: 19 nudos;
- Capacidad de transporte:
 - a) Combustibles varios: 9.500 toneladas,
 - b) Agua destilada: 130 toneladas,
 - c) Víveres secos y refrigerados: 170 tons.,
 - d) Municiones: 150 toneladas,
 - e) Repuestos: 50 toneladas.

Estos diversos líquidos, como también las mercaderías sólidas, podrán ser entregados en la mar y durante la navegación gracias a cuatro puestos de transbordo provistos de cables de apoyo con tensión automática.

Los hidrocarburos podrán ser entregados también por la popa y finalmente los buques llevarán embarcado un helicóptero de carga.

Aunque la entrada en servicio de "La Durance" y su gemelo mejorarán la situación del apoyo logístico de la Marina, siempre se mantiene una verdadera insuficiencia a este respecto que incluso puede limitar la libertad de acción de las fuerzas de combate en el caso de un ataque grave. La escasez de los créditos concedidos estos últimos años a

la Marina, cuando ésta ha llegado a ser por primera vez en la historia el primer baluarte de defensa del país, no ha permitido hacer todo el esfuerzo que es necesario a favor de su flota auxiliar.

Es indispensable, por lo tanto, que se haga un gran esfuerzo en el curso de los próximos años en favor del apoyo móvil de la Armada si se desea seguir teniendo una verdadera capacidad de intervención a escala oceánica.

ESTADOS UNIDOS

La Armada del futuro

Al celebrar el segundo centenario de su creación, la Armada de Estados Unidos tiene justos motivos para sentirse orgullosa de su pasado y al mismo tiempo para inquietarse por su porvenir. En efecto, algunos expertos militares opinan que ya no es adecuada para defender su país y que debe construir grandes buques de combate a fin de mantener su capacidad de hacer frente al creciente poder marítimo ruso. Por su parte, otros analistas estiman que todavía está en condiciones de competir y afirman que en lugar de unos pocos buques de gran tonelaje lo que necesitará es grandes cantidades de unidades más pequeñas. Para ahorrar dinero sugieren, además, emplear motores convencionales a petróleo en vez de la propulsión nuclear que, a pesar de su eficiencia operativa, es mucho más cara de construir.

La Armada de Estados Unidos seguirá teniendo dos misiones claras: guerra nuclear y guerra convencional. Debe ser capaz de mantener las rutas marítimas globales abiertas y luchar, tal vez, en más de una guerra relámpago al mismo tiempo. En parte a causa del conflicto de Vietnam, la tecnología está revolucionando la guerra, tanto en el mar como en tierra; las armas ofensivas y defensivas, incluso sin emplear conos de combate nucleares, han llegado a niveles terroríficos de destrucción y son inmensamente caras y muy vulnerables. Por ejemplo, una lancha patrullera chica y barata, equipada con un misil superficie-superficie, tiene la posibilidad de dañar un portaaviones durante un combate.

En plena revolución tecnológica, el tamaño de la flota de Estados Unidos ha ido reduciéndose drásticamente. A raíz de Vietnam y cuando dicha flota estaba recibiendo

un tremendo castigo, se produjo un verdadero desmantelamiento de los programas de construcción naval. Antes del conflicto, la Armada estaba construyendo 40 buques al año y tenía 960 unidades a flote. Cuando a causa de la guerra hubo de gastar grandes sumas en operaciones de combate, esta proporción se redujo a sólo 5 buques nuevos al año. Entretanto, cientos de naves anticuadas han sido retiradas y, actualmente, la Armada sólo tiene 483 unidades, lo que se considera una cifra inaceptable para la defensa de este país en los próximos decenios.

Mientras tanto, la flota soviética ha crecido rápidamente y los rusos tienen ahora más de 2.000 buques en el agua. Aunque la mayoría de ellos son pequeñas unidades costeras, la Armada de Estados Unidos está en desventaja de 183 a 219 en cuanto a buques grandes de combate, de 77 a 198 en submarinos de ataque y de 41 a 46 en submarinos lanzamisiles balísticos. Sólo aventaja a Rusia en portaaviones y portahelicópteros, tipos que los soviéticos recién han empezado a construir. La superioridad de Estados Unidos en portaaviones, vehículos de batalla de la actualidad, da a su Armada una mayor ventaja en poder de ataque a largo alcance. Pero un estudio reciente demuestra que otros buques soviéticos tienen más del doble del poder de fuego que los estadounidenses, son unos pocos nudos más rápidos y están mejor estabilizados para mar gruesa. Estas ventajas, logradas sacrificando las comodidades de la tripulación, reflejan la filosofía del jefe de la Armada rusa, almirante Serghei Gorshkov, quien confía en terminar rápidamente las batallas asestando un mortal primer golpe.

Para hacer frente a esa amenaza, la Armada quiere acelerar la construcción de los actuales 19 buques al año, hasta llegar a 35, con el fin de contar con una flota de 600

buques para 1985. Desea reemplazar sus portaaviones más antiguos con cinco nuevas unidades clase "Nimitz" a propulsión nuclear de 90.000 toneladas (actualmente están en construcción otros dos de estos superportaaviones). El modelo de esta clase, el nuevo USS "Nimitz", lleva 100 aviones de guerra, incluyendo el peso pesado F-14 Tomcat de 2.000 mph. Otro proyecto favorito de la Armada es el sistema de defensa aérea Aegis, actualmente en desarrollo. Emplea antenas cerradas "phased array" fijas (en lugar de las antenas rotatorias convencionales), permitiendo mantener una observación constante de 360 grados. El radar está conectado a un computador que apunta automáticamente una batería de misiles de tiro rápido.

El Aegis puede ser empleado para proteger fuerzas de tarea de superportaaviones contra aviones y misiles y podría ser instalado en otro de los buques que la Armada desea construir: un crucero nuclear de ataque de apenas 14.000 toneladas. Los cruceros convencionales se usan principalmente para dirigir y proteger las fuerzas de tarea de portaaviones. El crucero de ataque —equipado con Aegis, con misiles superficie-superficie Harpoon, Asroc antisubmarinos y, tal vez, un cañón de 8 pulgadas— también podría operar ofensivamente como un cañonero "lobo solitario" en una guerra relámpago.

Está en construcción asimismo, el gigantesco submarino "Trident", que con sus 15.000 toneladas tendrá casi el doble del tamaño de los actuales submarinos lanzamisiles "Polaris" y "Poseidon" y llevará un misil muy superior. La primera versión tiene un alcance de 4.500 millas (en comparación con 2.800 del "Poseidon") y el misil Trident II llegará a las 6.000 millas. El alcance extra dará al nuevo submarino muchísimas más posibilidades de ocultarse en el océano y al mismo tiempo será más mortífero. Cada misil Trident llevará diecisiete cabezas de combate, en comparación con las catorce que lleva actualmente el "Poseidon". El submarino "Trident" tendrá también más rampas lanzamisiles; en total, llevará 408 conos de combate, en comparación con un máximo de 224 en el "Poseidon".

Todos estos formidables buques nuevos tienen precios igualmente extraordinarios. Se espera que cada una de las 10 unidades "Trident" cuesten 1.800 millones de dólares.

Los superportaaviones valen US\$ 1.600 millones por unidad, mientras que los cruceros de ataque costarán 850 millones cada uno, si eventualmente llegan a construirse nueve ejemplares, como estaba programado. Así, unos pocos buques grandes se llevarían gran parte de los 40.000 millones de dólares que la Armada espera recibir para construcción de buques entre la fecha actual y 1985. (Todas estas cifras se dan en dólares de 1975, pero es casi seguro que los presupuestos totales serán más altos debido a la inflación).

De acuerdo con los planes actuales, se espera adquirir también 46 submarinos nucleares de ataque (300 millones de dólares cada uno), dieciséis cruceros lanzamisiles defensivos (320 millones la unidad) y 25 fragatas de patrulla (110 millones por buque). En total, la lista de peticiones suma 55 mil millones de dólares. ¡Algo van a tener que eliminar!

"La Armada que necesitamos para el futuro —opina una alta autoridad del Pentágono— depende de los planes que tengamos. Si su papel principal fuera atacar a los rusos con bombardeo nuclear estratégico, entonces se necesitarían muchos portaaviones, pero ahora tenemos los submarinos lanzamisiles "Poseidon" para eso. En el supuesto caso que tuviéramos que recuperar el canal de Panamá o abrirnos camino de vuelta a Corea, podría ser que necesitáramos unos cuantos portaaviones grandes con montones de aviones para apoyar las operaciones anfibia. Pero actualmente, el papel principal de la Armada es el control del mar, para lo cual no se necesitan superportaaviones".

En el Pentágono, algunos creen que mientras Estados Unidos mantenga una efectiva disuasión estratégica, las posibilidades de que estallen guerras nucleares o incluso conflictos convencionales grandes, serán muy remotas. Dicen que a lo que tendría que hacer frente, tal vez, en un futuro próximo es a una serie de guerras e incidentes navales de poca monta, mientras se debate con otras potencias, grandes y pequeñas, para obtener ventajas políticas o controlar fuentes de materias primas. El crecimiento de la Armada rusa y los potentes buques antimisiles de construcción soviética en manos de muchas naciones pequeñas significa que el poder de Estados Unidos puede ser puesto a prueba en muchos lugares dispersos al mismo tiempo y a veces le harán tales desafíos

con una mera demostración de fuerza. En esos casos los grandes portaaviones tienen sus ventajas, pero los analistas sostienen que muchas veces los buques de guerra pequeños son igualmente efectivos y por ser más numerosos pueden cubrir mayor cantidad de puntos conflictivos alrededor del globo.

El problema ha sido lograr que la Armada —la institución más apegada a las tradiciones— acepte una revisión de su doctrina. En el Departamento de Defensa expusieron a los jefes navales los problemas presupuestarios y les sugirieron que debían pensar en un portaaviones "mediano" de propulsión convencional de no más de 60.000 toneladas, con 66 aviones y un precio de 1.000 millones de dólares aproximadamente, lo cual permitiría ahorrar mucha plata para otros buques.

En efecto, la propulsión nuclear es un punto clave del debate. Según un alto funcionario del Departamento de Defensa, la instalación de un reactor en un buque grande aumenta su costo entre 100 y 500 millones de dólares, algo que simplemente no puede pagarse. En cambio, por el costo de un solo crucero nuclear podrían construir cinco fragatas de patrulla, o tres portaaviones convencionales por el costo de dos nucleares. Es decir, se necesita mayor cantidad de buques para proteger convoyes y cubrir más partes del mundo, lo que no podría hacerse con unas pocas fuerzas de tarea nucleares. Es así que los rusos, por ejemplo, no han empleado propulsión nuclear en ningún buque de combate de superficie.

La mayoría de los actuales jefes de la Armada opinan que a mayor tamaño, mejor calidad y el propio Jefe de Operaciones Navales dice que "mientras más grande es el portaaviones, más efectivo es en relación con su costo y menos caro por avión". Señalan también que los aviones más pesados, tales como el F-14, no podrían operar desde las modestas cubiertas de vuelo de los portaaviones medianos propuestos. Por su parte, los partidarios de la propulsión nuclear sostienen que aunque es más caro construir reactores, a la larga son más baratos de operar y permiten a los buques navegar durante años sin reabastecimiento de combustible.

Ante tales objeciones, el Secretario de Defensa cedió un poco aceptando la propulsión nuclear para los portaaviones medianos, pero su deseo es que la Armada deje de construir nuevos superportaaviones.

Entre otras cosas, fue presentado un programa acelerado para el crucero de ataque con el objeto de que el primer Aegis no tenga que ser instalado en un buque convencional como era de temer. Este crucero nuclear de ataque para el Aegis, ni siquiera había sido solicitado y rápidamente se iniciaron gestiones de alto nivel para iniciar el trabajo en el aparato de propulsión del buque. El Senado descartó la proposición, pero será renovada el próximo año.

Aunque el Secretario de Defensa y los almirantes se pongan de acuerdo, el Congreso será el que decida en último término. En la Armada hay cierto pesimismo de poder llegar a contar con el presupuesto deseado.

La construcción de buques es un proceso dolorosamente lento. "El día que los japoneses atacaron Pearl Harbor —dice el Secretario de la Armada, todos los grandes buques que tuvieron un papel de combate importante en la guerra, estaban ya en el agua o en gradas. Si Estados Unidos se enfrentara con la misma situación hoy en día, estaría en una posición muy diferente. La construcción de un buque grande demora siete u ocho años; la quilla del "Nimitz" fue puesta en gradas en 1967 y recién entró en servicio este año".

Una vez comisionados, los buques de guerra permanecen en servicio durante 30 años. Para mejor o peor, las decisiones que se tomen en los próximos meses determinarán el rumbo de la Armada en el siglo XXI.

Nuevos buques

El "Texas", el quinto crucero lanzamisiles de la Armada de Estados Unidos, fue botado al agua en agosto pasado. Con un desplazamiento de 10.000 toneladas, es un poco más potente que los dos "South Carolina". Pertenecen a una clase de 5 buques cuyo prototipo, el "Virginia" fue puesto a flote en diciembre de 1974. El tercero, bautizado "Mississippi", está en gradas desde febrero, mientras la construcción de los dos últimos ha sido aprobada por el Congreso.

A continuación de éstos, la Armada de Estados Unidos desea construir una clase de cruceros del tipo CSGN de 13 a 14.000 toneladas.

Estos cruceros estarán equipados con misiles aerodinámicos superficie-superficie de mediano y largo alcance LRCM (Long range cruise missile) en desarrollo común con la

Fuerza Aérea. Según algunas informaciones que han sido publicadas al respecto, el LRCM está proyectado en dos versiones; una podría ser empleada a partir de los bombarderos B1, mientras que la otra, bautizada SLCM (Sub launched cruise missile) podrá ser lanzada por los tubos lanzatorpedos de los submarinos nucleares de ataque. De 6,25 metros de largo con un diámetro de 51,7 cms., estará dotado de dos alas retráctiles y será propulsado por un acelerador de pólvora para la partida y un turbo-reactor para la travesía. Portador de una carga militar clásica o nuclear, será guiado por un sistema nuevo. Su altura de vuelo de unos cien metros y su alcance máximo del orden de las 2.000 millas. Este último será reducido a 300|350 millas en la versión embarcada a bordo de los futuros CSGN.

El LHA 2 "Tarawa", prototipo de una clase de 5 transportes de asalto de 40.000 toneladas, dotados de un puente de vuelo y de un depósito para transportar lanchas de desembarco, se hizo a la mar a comienzos de septiembre para sus primeras pruebas, es decir, con un retraso de dos años debido a dificultades técnicas y sobre todo por haber sobrepasado considerablemente el precio que le habían calculado. El costo de fabricación de estos LHA se estima en 1.300 millones de dólares por unidad.

Los otros cuatro LHA ("Saipan", "Belleu Wood", "Nassau" y "Da Nang") deben seguir al "Tarawa" con un año de intervalo entre cada buque.

ITALIA

Construcciones futuras

El Parlamento italiano ha aprobado recientemente el Libro Blanco elaborado por la Armada, en el cual hace presente sus misiones y define los medios que estima necesarios para cumplirlas.

En él se propone la construcción de un portahelicópteros de cubierta corrida de 10.000 toneladas, aproximadamente. La Armada desearía que al mismo tiempo sirviera para operar aviones de despegue corto o vertical, pero antes sería necesario vencer la antigua oposición de la Fuerza Aérea a la constitución de una aviación de ala fija embarcada o incluso de cualquier aviación naval que utilice aparatos de este tipo. Hasta el momento, solamente los helicópteros, embarcados o basados en tierra, pertenecen en propiedad a la Armada, la cual ha adquirido una gran maestría en la utilización de estos aparatos.

Otros buques de superficie propuestos en este plan son:

—2 destructores lanzamisiles superficie-aire derivados del "Audace" y el "Ardito", de 4.400 toneladas a plena carga, de los cuales la Armada se muestra muy complacida.

—8 escoltas A|S derivados del tipo "Alpino" de 2.700 toneladas a plena carga. Este proyecto es independiente de los cuatro "Lupo" de 2.500 toneladas a plena carga, anti-superficie cuya construcción se realizará con el presupuesto normal y no con la ley naval. Por lo demás, el "Lupo" está en construcción desde octubre de 1974 en Riva Trigoso. Estaba programado que la segunda unidad de este tipo sería puesta en gradas en septiembre de este año y los dos siguientes en abril de 1976 y febrero de 1977.

—2 submarinos de un tonelaje semejante al de los dos "Nazario Sauro" —1.300 toneladas— y cuya construcción se eterniza.

—10 hidrópteros tipo "Sparviero" de 63 toneladas, entre los cuales se cuentan este último y otros tres que serán financiados con el presupuesto normal.

—2 dragaminas.

—1 buque de apoyo logístico del tipo "Stromboli" de 8.706 toneladas a plena carga.

—1 buque de salvamento.

—Una cantidad no determinada de helicópteros para lucha A|S.

El plan incluye también la adquisición de un transporte de asalto tipo LPD en Estados Unidos, así como cuatro hidrópteros del tipo PHM 1 "Pegasus".

Teniendo en cuenta las mermas que podrían producirse de aquí a 1984-1985, si todo marcha como se ha proyectado, la Armada italiana debería tener para esa fecha la siguiente composición:

- 1 portahelicópteros de cubierta corrida.
- El crucero "Vittorio Veneto".
- 2 cruceros de 20 años tipo "Andrea Doria".
- 4 destructores lanzamisiles del tipo "Audace" o derivado de éste.
- 2 destructores lanzamisiles tipo "Impavido" también de 20 años de antigüedad.

- 4 escoltas anti-superficie tipo "Lupo".
- 10 escoltas de 2.700 a 3.000 toneladas tipo "Alpino" y "Alpino mejorado".
- 4 escoltas clase "Todaro" que datan de 1965-1966.
- 8 submarinos: los 4 "Toti" de 450 toneladas y los 4 "Sauro".
- 20 dragaminas.
- 1 buque de asalto anfibia, ex americano.
- 2 buques de apoyo logístico de 8.700 toneladas tipo "Stromboli".

Así pues, a pesar de algunas deficiencias en la categoría de los submarinos, en principio, el poderío de la Armada italiana debería ir mejorando en el curso de los diez próximos años.

PERU

Construcción naval

El importante desarrollo tecnológico alcanzado por las empresas de astilleros se ha hecho evidente con la construcción de varias naves de gran tonelaje, como el buque tanque BAP "Zorritos" de 6.500 toneladas de desplazamiento, con su gemelo el BAP "Lobitos", luego con el BAP "Pariñas" y BAP "Pimentel", ambos de 10.000 toneladas de desplazamiento y últimamente con la realización de su primer buque tanque de 25.000 toneladas, bautizado con el nombre de "Trompeteros", considerado como una de las contribuciones de mayor envergadura de la Armada peruana al desarrollo del país.

Todas estas naves se han realizado en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina Peruana, SIMA-CALLAO, con lo cual se pone a la vanguardia en el campo de las construcciones navales dentro de América Latina, dando origen al mismo tiempo a considerables inversiones y proporcionando al país fuentes de trabajo, progreso para las industrias afines, ahorro de divisas y capacitación tecnológica a los trabajadores del ramo.

El nuevo buque servirá para transportar el petróleo peruano y sus derivados a todos los puertos nacionales e internacionales.

"El Perú tiene posibilidades concretas de lograr una adecuada presencia y participación en el ramo de la industria de la construcción naval y en los beneficios que ésta debe generar para los países miembros del Acuerdo de Cartagena, a través de la programación conjunta".

Con estas palabras el Ministro de Marina del Perú destacó la transcendencia que ha adquirido recientemente la industria de la construcción naval del país como asimismo el papel que deberá desempeñar en el ámbito de la subregión andina.

"Dada la naturaleza y los fines del Acuerdo —manifestó— que se orientan al desarrollo equilibrado y armónico de los seis países miembros como objetivo coadyuvante a la integración de toda Latinoamérica, creemos que deben acelerarse las acciones para alcanzar la aprobación y puesta en marcha del Programa de Desarrollo Industrial de los

Construcciones Navales, dentro del cual Perú —como corresponde al criterio de racionalización y especialización del desarrollo industrial andino— debe obtener asignaciones importantes que permitan servir oportuna y eficientemente los requerimientos de nuestros socios en el más singular y promisorio esquema de integración que se desarrolla en América Latina".

La alta calidad de los astilleros peruanos ha permitido a la Industria Nacional de Embarcaciones aceptar el gran desafío de la exportación de sus productos. Es así como en menos de cinco años ha incursionado en los mercados internacionales, compitiendo de igual a igual con éstos y —en algunos casos— superándolos.

Junto a esta proliferación de las ventas al exterior se abre también un nuevo camino que permitirá reducir considerablemente la dependencia económica, tecnológica y de abastecimientos del país de los centros hegemónicos extranjeros.

Aparte de SIMA-CALLAO, otros seis astilleros peruanos se han propuesto conquistar los mercados mundiales, satisfaciendo los requerimientos más exigentes de los posibles compradores. Desde ya cuentan con una capacidad instalada suficiente como para dinamizar el desarrollo industrial, no sólo

desde el punto de vista del mercado interno, sino para participar en una activa política de penetración en los mercados foráneos.

Las seis empresas en cuestión, que durante los años 1975 y 1976 podrán construir un total de 311 embarcaciones, son Fabricantes Metálicas S.A., Picsa Astilleros S.A., Metal Empresas S.A., Maestranza y Astilleros Delta S.A., Intermar S.A., Astilleros y Trade-co S.A.

Estos 311 medios de transporte serán destinados a la pesca de consumo humano y están divididos en 136 atuneros, 194 camareros y 1 granelero. Algunas de estas empresas ya cumplieron o cumplirán pedidos provenientes de México, Cuba, Panamá y Francia e, igualmente, en anteriores ocasiones ganaron licitaciones internacionales para dotar de naves a otros países.

De esta forma, la industria de la construcción de embarcaciones pesqueras traduce su aporte para incrementar su producción a nivel internacional, intensificando la actividad exportadora y creando importantes fuentes de trabajo, ahorrando y generando divisas, fomentando la industria local de insumos, todo lo cual desemboca en una gran estabilidad social.

UNION SOVIETICA

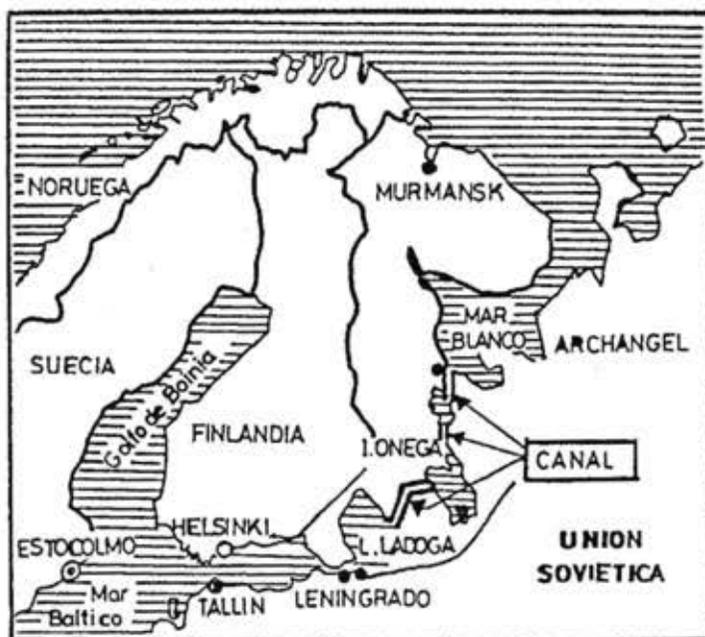
Abren canal entre los mares Blanco y Báltico

Con la apertura de un largo canal entre los Mares Blanco y Báltico, que servirá de ruta hacia el Océano Artico, la Unión Soviética mejoró notablemente su flota naval estratégica en el norte de Europa, según opinión de los expertos.

El canal, de 320 kms. de largo, une el puerto de Belomorsk en el Mar Blanco, al

sur de la península de Kola, con Leningrado a través de los lagos Onega y Ladoga, según fuentes de la OTAN.

La nueva vía sigue el trazado de otra más estrecha y menos profunda realizada en 1932 y permitirá desplazar navíos de guerra como destructores de 4.200 a 5.200 toneladas.



VIA ESTRATEGICA. — Las flechas señalan la vía que utilizarán las naves de la Unión Soviética y que se considera como altamente estratégica.

Con el canal, la Unión Soviética podrá reforzar su poderío naval en el Mar Báltico sorpresivamente, pues la nueva ruta escapa al alcance de vigilancia que ejercen los radares de la OTAN, según algunos expertos occidentales.

El pacto atlántico cuenta con una red de radares basados en Noruega y una serie de equipos móviles que operan en la zona de las Islas Spitzberg, al norte de las costas noruegas.

