

NOTICIARIO

ALEMANIA

Rescatarán tesoro del "Titanic"

En el sexagésimo quinto aniversario del siniestro marítimo del "Titanic", tres hombres de negocios de Berlín piensan rescatar el fabuloso tesoro que se cree encierra en su interior la caja fuerte del barco.

El valor del tesoro que se encuentra a bordo del transatlántico británico, hundido en 1912, se calcula en más de 180 millones de dólares.

Como se recordará, 1.500 personas perecieron a bordo y otras setecientas lograron ser salvadas en el mayor naufragio registrado en la historia (provocado por un iceberg) y cuyo casco yace ahora a una profundidad de 3.500 metros.

Los tres hombres de negocios que han bautizado su operación con el nombre de "Titanic Tesor", han invertido ya 100 mil dólares y piensan gastar en total 16 millones de dólares.

El transatlántico se encuentra sumergido en una zona de aguas extraterritoriales y por lo tanto, no pertenecen a la soberanía de ningún país. Según las leyes internacionales, todo el contenido del barco, abandonado por sus propietarios originales, pasa a poder de sus descubridores.

Aunque la operación presenta un grave riesgo, los promotores berlineses piensan poner a flote la caja fuerte del barco y transportarla hasta Hamburgo, donde será abierta.

COLOMBIA

Nuevo astillero

Fue suscrita en Bogotá la nueva constitución del Astillero de Cartagena con capital colombiano y español. La nueva empresa mixta se formaliza por 25 años, prorrogables, y su primer objetivo es el de complementar

los estudios de factibilidad técnico-económica, comercial y financiera en la construcción de un astillero y, en caso de resultar positivo, encarar la producción de buques de hasta 15.000 TPB.

CUBA

Extensión del mar territorial

El gobierno cubano anunció que el Consejo de Estado de dicho país aprobó dos decretos

estableciendo en 12 millas el límite territorial y 200 millas su límite económico. Agre-

gó que estaba dispuesto a entablar negociaciones bilaterales con los países adyacentes que mantengan límites semejantes.

A este respecto, cabe señalar que entre Cuba y los Estados Unidos media una distancia de apenas 90 millas, por lo que ambas zonas

económicas se superponen. En estos casos, generalmente se establece el límite en la parte media de la distancia que separa a los dos países. Igual problema se presenta con México, las islas Bahamas y otras naciones del Caribe cercanas a Cuba.

BRASIL

Nueva plataforma para Brasil

El organismo petrolífero estatal brasileño PETROBRAS contrató la construcción de una plataforma de explotación para ser utilizada en el Campo Namorado, Cuenca de Campos. Esta plataforma será realizada por la firma Mac Dermott's Yard, de Escocia, a un costo algo superior a los 9 millones de libras esterlinas. Tendrá 180 metros de altura y una capacidad para perforar 18 pozos.

El peso total de este artefacto será de 6.130 toneladas y sus patas sostendrán una doble cubierta de perforación, cada una de las cua-

les tendrá 800 metros cuadrados. La profundidad de trabajo es de 160 metros.

Dique para los Estados Unidos

En el astillero Ishibras se comenzaron a construir las secciones para un dique flotante con capacidad para levantar buques de hasta 150.000 TPB., destinado a un astillero norteamericano.

Se concreta de este modo una importante exportación financiada a través del Cacex, que significará un ingreso en divisas del orden de los 20 millones de dólares.

CHILE

Llegó a Valparaíso granelero "Antártico"

Muy buenas condiciones marineras demostró tener en su navegación de Japón a Valparaíso, el granelero "Antártico" que está siendo adquirido por la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, en virtud de un arriendo con compromiso de compra.

La nave, de 30.000 toneladas de capacidad de carga, a pesar de haber sido construida en 1963, tiene un excelente estado de conservación, pues fue sometida a una reparación general en 1968.

La nave irá a Ventanas a recibir concentrado de cobre; luego se dirigirá a San Antonio y San Vicente para regresar a Antofagasta, Iquique, San Diego y a puertos del Oriente.

Moderna goleta "Beagle" revivirá hazaña inglesa

A más de 150 años del zarpe desde Plymouth del histórico bergantín que dio su

nombre al Canal Beagle, la BBC de Londres revivirá las expediciones británicas a los canales fueguinos con una goleta réplica que ha sido construida para efectuar un documentado reportaje televisivo.

El bergantín aparejado tiene un registro neto de 228 toneladas y armado de seis cañones, estará en la región el 14 de noviembre, para permanecer un mes en el área.

En Punta Arenas, se organiza el apoyo a la expedición, que en su época logró el más completo trabajo existente sobre hidrografía patagónica y fueguina.

Charles Darwin también formó parte de la expedición, en un segundo viaje efectuado a la región en ese buque de guerra del Almirantazgo.

En 1978 la Marina Mercante superará el millón de toneladas

A fines de 1978 la Marina Mercante Nacional habrá superado el millón de toneladas, como resultado de la promulgación de la Ley

de Fomento de 1974, según lo manifestó el gerente de la Asociación Nacional de Armadores.

El ejecutivo naviero informó que en 1974, el tonelaje de peso muerto de la flota nacional era de 541.936 toneladas; en 1975 de 603.122 toneladas. Al 31 de marzo de 1977,

incluyendo 6 naves en arriendo a casco desnudo con promesa de compra, se estaba totalizando 837.341 toneladas y si se consideran las naves que están construyéndose, se calcula que a fines de 1978 quedará superado el millón de toneladas con una cifra de inversiones de 200 millones de dólares.

ESTADOS UNIDOS

Témpano gigante se desprende de la Antártida

Científicos norteamericanos están siguiendo por satélite los desplazamientos de un gigantesco témpano antártico que podría ingresar al Atlántico Sur y constituir una seria amenaza a la navegación.

Un experto de la Marina estimó que el témpano de 72 kilómetros de largo por 25 de ancho, contiene suficiente agua potable como para satisfacer las necesidades del Estado de California durante 1.000 años.

Es el témpano más grande que la Marina haya descubierto, dijo el experto.

El gigantesco trozo de hielo se desprendió del casquete antártico hace unos 10 años. Actualmente se encuentra varado cerca de la punta de la Península de Palmer, en el Mar de Weddell, pero funcionarios de la División de Climatología de la Marina dijeron que no había forma de determinar por cuánto tiempo permanecerá allí.

Extraño muro bajo el "Triángulo de las Bermudas"

La expedición italiana, compuesta por un navegante solitario, un submarinista, un geofísico, más una veintena de personas, efectuada en el "Triángulo de las Bermudas", no ha logrado revelar uno de los más inquietantes misterios de los mares y solamente se mostró sorprendida por el llamado "muro de Bimini". Los expedicionarios, que partieron de Italia el 18 de enero del presente año y que acaban de regresar, coincidieron en que bajo el mar la obra colosal del citado muro ha sido levantada por "hombres inteligentes y muy hábiles".

Igualmente afirmaron que el "misterio de las Bermudas" se basa más en especulacio-

nes comerciales y fantásticas que en hechos correctamente interpretados.

En lo que respecta a las misteriosas desapariciones de barcos y aviones, los expedicionarios manifestaron que la aplicación más realista es que la zona tiene unas condiciones ambientales adversas y se deben incluir los errores humanos.

Durante más de un mes y medio los expedicionarios llevaron a cabo numerosas inmersiones, hicieron pruebas magnéticas y hablaron con navegantes, gentes de las islas, aviadores, científicos, etc. De toda esta encuesta, uno de los expedicionarios opina que "el triángulo maldito" es nada más que el producto de motivaciones fantásticas y que muchas circunstancias de los accidentes ocurridos en él, han sido distorsionadas y manipuladas.

El submarinista de la expedición, vio y tocó "el muro Bimini". Su impresión es que se trata de una obra colosal que ha sido construida por hombres inteligentes y muy hábiles, aunque no sabe si pertenece a la "Atlántida" o si tiene doce mil años, como se dice.

El profesor geofísico trabajó con un sensibilísimo medidor de campo magnético terrestre. No encontró anomalías magnéticas en el área del triángulo; en el "muro de Bimini" observó variaciones del todo particulares.

"Esto demostrará, dijo, que el muro es algo diferente a lo que lo circunda. Precisa que, si es natural, sería "una broma de la naturaleza" y si no lo es "nos encontramos frente a un gran enigma arqueológico".

Para la expedición, éste es el verdadero "misterio" del Triángulo de las Bermudas. El muro fue descubierto en 1968 y es una extraña estructura de gigantescas piedras rectangulares, cuadradas o poligonales que tiene toda la apariencia de una ciclópea construcción humana.

La parte superior tiene el aspecto de una carretera o de un muelle enlosado. Es ancho de diez a veinté metros y de largo tiene cerca de setecientos.

Su descubrimiento suscitó la fantástica hipótesis de que en la zona se encontraba la fabulosa Atlántida, el continente desaparecido a consecuencia de un cataclismo.

Pruebas de lanzamiento

La Marina de los Estados Unidos ha efectuado pruebas de lanzamiento vertical del misil "Standard" desde a bordo de una embarcación hidroala que navegaba a 60 nudos. Es la primera vez en la historia de los misiles que uno de ellos se lanza desde un buque a velocidad tan elevada.

FRANCIA

Con mayor producción los astilleros franceses

La cámara sindical de constructores de buques y de máquinas marinas ha publicado la lista de los buques entregados, botados y puestos en grada en los astilleros franceses, incluyendo los barcos de pesca, los abastecedores de plataforma de sondeo y diversas naves de servicio.

Se desprende de esta estadística que en 1975:

Sesenta barcos con un total de 1.206.957 tjb, fueron entregados, entre los cuales veinticinco de 699.504 tjb. por cuenta del extranjero; cincuenta y siete, con un total de 1.341.374 tjb, fueron botados, entre los cuales veinticuatro y 975.914 tjb por cuenta del extranjero; cincuenta y tres barcos, con un total de 1.581.002 tjb fueron puestos en grada, entre los cuales veintidós y 836.236 tjb, por cuenta del extranjero.

Con relación al año 1974, la producción de los astilleros franceses, sobre todo en lo referente a las entregas y a las puestas en grada ha progresado fuertemente, con 170.749 tjb y 486.351 tjb respectivamente, mientras que las botaduras no han progresado más que con 4.053 tjb.

En cuanto a las entregas, esta progresión se debe principalmente a los transportadores de gas, que hacen un total de 326.295 tjb contra 73.160 tjb en 1974, y a los petroleros, seis de los cuales, de un total de 699.619 tjb, han sido entregados, contra cinco y 691.180 en 1974.

El "Hong Kong del Africa": nuevo país-puerto nacerá próximamente

(Estará en el territorio de los Afars y de los Issas, situado en la ex Somalia Francesa).

El territorio francés de los Afars y los Issas (Tfai, ex Somalia Francesa), se convertirá próximamente, mediante un referéndum de acceso a la independencia, en el segundo país-puerto del mundo después de Singapur.

Colonia de Francia desde hace siglo y cuarto y situado en la punta del "cuerno de Africa Oriental", entre el Mar Rojo y el Océano Indico, el territorio, con su capital portuaria de Djibuti, constituye una base estratégica ideal y una excelente escala comercial, sobre todo desde el semiletargo en que cayó Adén, actualmente Yemen del Sur.

Sin embargo, sus autoridades no querían limitarse a recibir buques de guerra y super-tanques petroleros. También aspiran a que sea sede de bancos, centros comerciales y fondos de desarrollo y se convierta gradualmente en el Hong Kong de Africa.

República Bancaria

En esa pretensión coinciden dos de los dirigentes nacionalistas de más audiencia de la Liga Popular Africana para la Independencia (LPAI).

Ambos insisten en que confinar al país en su actividad portuaria sería demasiado fácil. Su objetivo es organizar una República Bancaria, Industrial y Comercial que se convierta en centro neurálgico regional.

Pero, por de pronto, tras el puerto está una ciudad europea, de arquitectura y ambiente netamente "camp". Y a menos de un kilómetro de sus restaurantes, algunos tan fastuosos como "Le Palmier en Zinc", empiezan las barracas, la atroz miseria de las masas africanas.

La Barrera

Más aún: casi detrás de los poblados está "la barrera", sólida alambrada tras la cual

se expulsa periódicamente a los inmigrantes llegados de Somalia y Etiopía. Y, en torno a ella, está el desierto, un desierto pedregoso con algunos pozos por cuyas aguas riñen los camelleros.

Arbitran esos conflictos los pequeños contingentes de fuerzas francesas, diseminados a lo largo de las fronteras. La guarnición francesa suma unos seis mil hombres. Los habitantes de Tfai son más de 400.000.

Problemas

Los dos potentes vecinos de Djibuti, Etiopía y Somalia, se comprometieron solemnemente a respetar la soberanía del territorio. Sin embargo, ciertos militantes issa (esto es,

somalies), como los del Frente de Liberación de la Costa Somalí (FLCS), no lamentarían que el nuevo país se convierta en una provincia controlada por mogadiscios (habitantes de Mogadiscio, puerto en la antigua Somalia Italiana).

El gobierno de Etiopía, que por razones étnicas apoya a los Afars, se opondría enérgicamente a semejante evolución, sobre todo ahora que la guerrilla eritrea obstaculiza su salida al Mar Rojo y le impone conservar a toda costa la línea férrea franco-etíope hasta Djibuti.

La tensión entre las dos potencias, que se pretenden socialistas, y son aliadas de la URSS, dio lugar a una reciente mediación soviético-cubana.

GRAN BRETAÑA

Continúa el cambio hacia los "containers"

La Manchester Liners, una de las principales compañías porta-contenedores británica, ha introducido contenedores de carga superior, de 12,1 m. en su servicio Medliners-Irán, por mar y carretera, desde el Reino Unido hasta el Irán. La naviera, con base en el noroeste de Inglaterra, cubre las activas regiones industriales británicas del noroeste y de las "Midlands", donde el tráfico bidireccional con los países del Oriente Medio se viene ampliando rápidamente.

El servicio bimensual desde el Reino Unido, por portacontenedores, hasta el puerto turco de Iskenderun, con transbordo por exclusivo servicio de carretera hasta el Irán, se ha granjeado popularidad desde que Manchester Liners introdujera dicha travesía a principios de 1976. Ofrece un tiempo de entrega de 25 a 30 días. La compañía naviera ha suscrito un acuerdo especial con una compañía turca de transporte por carretera para el transporte de los contenedores desde Iskenderun a sus correspondientes destinos en Irán u otras zonas del Oriente Medio.

Se asegura que este servicio marítimo ofrece todas las ventajas de un exclusivo servicio porta-contenedores por mar y tierra, más la flexibilidad de carga y descarga relacionada con los camiones remolques "inclinados" en la ardua ruta terrestre de Europa al Oriente Medio.

En otra ampliación del transporte por contenedores, ha sido formulado un pedido, por valor de 1,5 millones de libras esterlinas, para contenedores normales de carga seca, de 6,09 m. por la African Containers Express (ACE) a la empresa británica constructora de contenedores Adamson y Hatchett Ltd., de Manchester, Inglaterra.

Los 1.600 contenedores encargados serán empleados en la travesía Reino Unido-Africa Occidental, que ha crecido continuamente desde su inauguración por ACE y, que refleja el creciente empleo de este sistema de carga en el comercio a numerosos puertos de Africa Occidental.

ACE es la compañía manipuladora de contenedores de la UK/West Africa Line (UK-WAL), un consorcio internacional con participación de una naviera de Nigeria, una de Ghana, y otra de Noruega, y tres de Gran Bretaña. Actualmente, la travesía a Africa Occidental no está plenamente adaptada al sistema y los contenedores son portados en buques semicontenedores de múltiples fines.

Nuevo vehículo anfíbio para cuatro personas

Una compañía británica ha ideado un aerodeslizador para cuatro personas, que ofrece las mejores cualidades de un vehículo anfíbio. El aerodeslizador Skima 4, de construc-

ción robusta, combina las principales ventajas de una embarcación inflable con las de un jeep.

Es suficientemente ligero para ser acarreado por cuatro personas y suficientemente potente para transportar cuatro pasajeros. Y, al contrario de una embarcación o un jeep, puede utilizarse perfectamente tanto en tierra como en el agua, resultando ideal para todo tipo de servicios. Estos incluyen el servicio de salvamento, —recientemente fue empleado por los guardacostas para salvar a un hombre en terreno pantanoso— trabajos topográficos e hidrográficos, rociado de pesticidas, caza y pesca, embarcación de servicio y exploración para submarinismo y proyectos de construcción. Se estudió la posibilidad de utilizarlo en Francia en los delicados viveros de ostras.

El Skima 4 es sumamente maniobrable, pudiendo desplazarse sobre todo tipo de superficies, desde ríos y marismas hasta terrenos rocosos y desérticos, a una velocidad máxima de 56 km/h. También puede subir terraplenes de hasta seis metros de inclinación, cruzar ríos turbulentos y anteriormente no navegables y dar la vuelta en un espacio de su propia longitud de 4 metros.

Dos motores "siameses" de dos tiempos de 160 c.c. proporcionan la energía motriz para la embarcación inflable, mientras que un tercer motor de 160 c.c. que acciona ventiladores entubados de bajo ruido, se encarga individualmente de la potencia para levantarlo. La carga útil máxima incluyendo el conductor y el combustible es de 362 kg. El asiento posterior puede quitarse proporcionando una superficie plana para el transporte de equipo, carga o combustible adicional.

Construyen el primer mini-submarino de plástico

Tras ensayos archisecretos durante cinco años, Gran Bretaña dio a conocer el primer mini-submarino de plástico del mundo, construido en astilleros escoceses, que será lanzado al mercado a un costo de 500.000 libras esterlinas. Con esto los ingenieros británicos vencieron a sus colegas soviéticos y estadounidenses en la competencia por construir el primer mini-submarino de material plástico.

El submarino, de plástico reforzado con vidrio, tiene seis metros y medio de longitud y una capacidad para tres tripulantes; fue concebido por el ex ingeniero aeroespacial Jim Tucker y realizado por un equipo de 20 diseñadores. Construido en los astilleros de

Kirby Moorside, en Yorkshire, por la empresa Vickers Slingsby, constructora también de submarinos nucleares, el mini-submarino inoxidable pasó exitosamente cinco años de pruebas y es considerado como una hazaña de la tecnología marina.

Se estima que la nave es especialmente apta para la exploración y mantenimiento de los yacimientos petrolíferos submarinos en el Mar del Norte. Las compañías petroleras británicas han invertido hasta ahora más de ocho millones de libras en la compra de 17 modelos Met CBOMS norteamericanos y canadienses.

Según el ingeniero Tucker, los británicos, con su submarino inoxidable, resolvieron un problema que no han resuelto aún rusos ni norteamericanos; darle al plástico la dureza del acero, al reforzarlo con vidrio.

Se cree que este submarino inoxidable durará más que los actuales modelos de metal.

Nuevo tipo de remolcador para incendios y rescates

Propulsado por dos motores diesel gemelos GM 8V71, que actúan a través de un inversor-reductor Allison 2:1 y desarrollan una potencia de 320 hp. a 2.300 rpm., el nuevo remolcador contraincendios y para servicio de puerto, de 15,2 m. (50 pies) anunciado por Cheverton Workboats de Cowes, Isla de Wight, Inglaterra, tiene una autonomía de 320 millas náuticas a su velocidad máxima de 16 nudos, una tracción a punto fijo de 4,6 toneladas y una capacidad de carga de 25,5 metros cúbicos. Su bomba contraincendios Meryweather Hotspur MCL-5, de simple efecto, con un caudal máximo de 3.200 litros por minuto a 5,6 kg/cm², está accionada por un motor diesel independiente. La embarcación está también equipada con una bomba Aquator de 2.385 l/min. para trabajos de salvamento a gran profundidad.

Su casco, moldeado en GRP ignífugo, con cubierta y superestructura de aluminio, tiene una manga de 4,3 m. y un desplazamiento de 20 toneladas. Tres lanzas orientables de 65 mms. —una en el techo de la caseta de gobierno y las otras en cubierta, centro, babor y estribor— son alimentadas mediante generadores de espuma en línea, que permiten rociar simultáneamente espuma y agua, o solamente agua cuando así sea necesario.

La alta velocidad y potencia del nuevo buque lo hacen adecuado para tareas de rescate y salvamento así como para remolque y transporte de carga. Su calado de 1,4 m. y su

buena maniobrabilidad le permiten trabajar en espacios limitados en dársenas y estuarios en los que no pueden entrar embarcaciones de mayor tamaño.

Primer petrolero nuclear será una realidad en 1985

La empresa Globtik Tankers, con sede en Londres, proveerá a los Estados Unidos de tres petroleros a propulsión nuclear con un porte bruto unitario de 600 mil toneladas. El contrato, firmado en Nueva York, abarca una inversión de 5 mil millones de francos. Este es el resultado de discusiones y estudios que ya llevan tres años, pues desde junio de 1974, la Globtik Tankers manifestó por primera vez su interés en el impulso nuclear.

Estos tres buques, que entrarán en servicio a partir de 1985, serán construidos en los astilleros de Newport News, que ya han provisto de naves nucleares a la Marina de los Estados Unidos.

Estos buques tanques cubrirán el tráfico con el Medio Oriente: descargarán en instalaciones situadas en pleno mar, lo que entre otras cosas, evitará polémicas con los defensores de la ecología.

Hasta el presente, a excepción de los buques de guerra, se han construido tres buques

de propulsión nuclear; el "Savannah", botado por los Estados Unidos en 1959 y que ya ha dejado de explotarse, el "Otto Hahn", destinado al transporte de minerales y que fue construido por Alemania, y el "Mutsu", de Japón, que ha hecho, por cierto, una brillante carrera.

En Francia no existen obstáculos de carácter técnico para la construcción de naves de propulsión nuclear, dado que la experiencia adquirida en la fabricación de los submarinos nucleares puede servir también para los buques mercantes.

El único problema es de orden económico. Por una parte se plantea el interrogante de cuál será el precio del uranio en 1985, y por otra, cabría preguntarse si los puertos se abrirán a las naves atómicas como lo hacen a las naves convencionales.

Finalmente, el costo de construcción será, a igual tonelaje, la mitad más que en el caso de un buque clásico. Además, para obtener una explotación rentable debe construirse una nave de mayor potencia que los dos buques tanques de la Shell (540 mil) que detenta actualmente el récord.

Sólo un grupo de armadores beneficiados con todas las garantías que los gobiernos puedan ofrecerles, podrá salvar estos obstáculos. Pero sea cual fuere, los mastodontes de carga serán siempre una realidad nuclear.

GUATEMALA

Embarcaciones patrulleras

Recientemente entró en servicio la primera unidad de un nuevo tipo de lancha patrullera construida para Guatemala por la Halter Marine Services Inc., de Nueva Orleans, EE.UU. Se trata de una nave tipo "Broadsword", que mide 32 metros de eslora; 6,22 metros de manga; 3,27 metros de puntal y un calado normal de servicio de 1,90 metros. El desplazamiento normal de esta embarcación hecha en aluminio es de unas 92 toneladas.

La propulsión es confiada a dos motores General Motors 16V149TI equipados con cajas de inversión/reducción 2:1, alcanzando una velocidad de 32 nudos. Los controles de la maquinaria son Westinghouse y los mandos hidráulicos de gobierno han sido diseñados y fabricados por la Halter Marine. Las hélices son de tres palas, tipo Federal.

HOLANDA

En el astillero Kinderdijk de IHC Holland fue botada recientemente la draga "Boavista" de 4.000 metros cúbicos de capacidad. Se tra-

ta de la segunda draga de succión por arrastre que dicho establecimiento tiene en construcción para Brasil.

El astillero De Schelde, integrante del grupo Rijn-Schelde-Verolme, ha botado la fragata HMS "Kortenaer", la primera de una serie de ocho naves gemelas en construcción para la Real Marina Holandesa. La fragata

en referencia mide 128 metros de eslora y es propulsada por turbinas a gas. Su armamento responde a la más avanzada tecnología en la materia y estará equipada para la guerra antisubmarina y con helicópteros de ataque.

ITALIA

Cousteau: "El mar está amenazado de destrucción".

El comandante francés Jacques Cousteau uno de los mayores expertos mundiales de los problemas marinos, dio en la ciudad de Milán, "un enésimo grito de alarma", ante la progresiva degradación del mar.

En conferencia de prensa con motivo de la publicación de su último libro "Los Océanos" Cousteau dijo que "el mar no es divisible y disputable, sino que constituye una sola gran cantidad recorrida de un único flujo de energía".

Añadió que el mar está amenazado por dos peligros diversos: la destrucción mecánica y la contaminación.

El peligro está formado por la pesca incontrolada, la navegación, el tráfico y la construcción indiscriminada de puertos.

El segundo, el envenenamiento del mar, la última fuente de energía y de vida, está conduciendo, en términos siempre menos alarmistas y siempre reales, al drama de la muerte ecológica.

Cousteau manifestó que era un "escándalo" que la energía del mar no fuese aprovechada, especialmente en el momento en que comienza a perfilarse la amenaza de extinción de los pozos petrolíferos.

Por último, afirmó que esto sucedía por razones político-militares, que obligan a dar prioridad a la energía nuclear y al disfrute de los yacimientos petrolíferos en detrimento del mar, el sol y el viento.

Inició Italia faenas para recuperar 250 toneladas de plomo desde el Mar Adriático

Los trabajos de recuperación de 250 toneladas de plomo supertóxico, hundidas hace tres años en el Mar Adriático, se iniciaron frente a Otranto, puerto pesquero del "talón" de la "bota italiana".

Según los expertos de los dos barcos de la sociedad estatal SAIPEM, encargados de la operación, se trata de "repescar" 910 barriles de plomo tetraetilico antes que su oxidación ponga en contacto esa substancia con las aguas del Adriático.

Los barriles se hundieron frente a Otranto cuando el buque que los transportaba, el yugoslavo "Cavcat", chocó en julio de 1974 con otro carguero y zozobró sin remedio.

Durante los tres años siguientes, las advertencias de los hombres de ciencia y sociedades ecológicas fueron desoídas. La cuestión se enfocaba desde el punto de vista económico, y nadie quiso intervenir sin saber quién pagaría el costo de la operación: Italia, Yugoslavia o las compañías de ambos barcos.

Sin embargo, el gobierno de Roma terminó por reaccionar a la amenaza de que el plomo tóxico contamine sucesivamente a las algas, los peces y los consumidores de éstos y, en febrero pasado, aprobó créditos especiales por valor de 10.000 millones de liras.

Al parecer, los barriles yacen en un área de 300 metros de radio y en 170 puntos diferentes.

PERU

Marina peruana recibirá nuevo buque-tanque

El servicio industrial de la Marina de El Callao (SIMA), entregará en septiembre un nuevo buque tanque con capacidad para 25

mil toneladas, a la Marina de Guerra de Perú.

El Ministro de Marina, quien formuló el

anuncio, dijo, asimismo, que próximamente la Marina de Guerra de su patria entregará dos nuevos buques hospitales para que presten servicios en las zonas ribereñas de la Amazonía peruana.

Cada buque, comentó, tendrá una capacidad de seis camas y estará debidamente equipado con instrumental médico y quirúrgico.

Ampliación del astillero del SIMA

El astillero SIMA tendrá una nueva gra-

da sobre la cual podrán construirse buques de hasta 70.000 TPB, habiéndose previsto asimismo la instalación de un dique seco para reparar navíos de hasta 40.000 TPB y la incorporación de un nuevo dique flotante, que se sumará a los dos ya existentes. Directivos de SIMA-PERU estiman que la construcción de la grada estará concluida antes de fin del corriente año y próximamente se iniciarán las obras para el nuevo dique seco.

UNION SOVIETICA

Barco ruso aprisionado por el hielo

El buque insignia de una flota soviética de misión en la Antártica quedó atascado en bloques de hielo hace un mes y pasó casi dos meses varado antes de poder liberarse.

Según noticias de prensa, el buque insignia de una misión científica —el "Mikhail Somov"— se atascó en el hielo acumulado por vientos huracanados el 2 de febrero en la región oriental de la Antártica cerca del Centro de Investigaciones de Leningradskaya, y sólo consiguió liberarse hace unos días atrás.

El "Mikhail Somov" comandaba una flotilla de siete barcos, incluso dos de pasajeros que transportaron científicos y trabajadores a la estación de Leningradskaya, durante la vigésimosegunda expedición soviética a la Antártica.

Rompehielos atómico por el Océano Glacial Artico

En marzo pasado los soviéticos volvieron a cumplir un acto que se puede considerar pionero en las latitudes del Océano Glacial Artico. Con un rompehielos impulsado por energía atómica, lograron abrir un canal a través del grueso hielo para un barco mercante desde el Mar de Kara hasta la Península de Yamal.

Para esto fue necesario abrirse paso a través de 1.500 millas de hielo de hasta cuatro metros de espesor. Con rompehielos convencionales hubiera sido imposible llevar a cabo esta proeza, por lo que los soviéticos vienen experimentando con navíos nucleares desde hace 18 años.

En 1959, los soviéticos pusieron en servicio el rompehielos "Lenin" de 16.000 toneladas, el primero impulsado por fuerza nuclear con una potencia de 44.000 caballos. En 1974 entró en servicio el "Arktika" con una potencia de 75.000 caballos, que navegó en marzo pasado por el Artico. Tiene una eslora de 148 metros y su tonelaje se eleva a 23.460 TRB.

Debido al buen resultado obtenido por este último navío, los astilleros de Leningrado han decidido construir un rompehielos, el "Sibir", que está siendo actualmente equipado con los últimos adelantos en uno de sus muelles.

La decisión de los soviéticos de construir rompehielos atómicos y establecer récords en las cercanías del Polo Norte no tiene ningún fin exhibicionista o propagandístico, sino netamente comercial. En forma muy especial interesa mantener abierta la ruta entre Murmansk y Vladivostok.

El navío soviético que logró unir el Atlántico con el Pacífico, después de romper enormes cantidades de hielo, fue el vapor "Sibiryakov", hace 45 años. Desde esa fecha la citada ruta fue utilizada cada vez con más frecuencia y fue dotada de modernos equipos, lo que permitió a la URSS explotar las enormes riquezas mineras en el norte siberiano.

La operación cumplida recientemente por el "Arktika" fue planificada detalladamente. A bordo del rompehielos y los buques mercantes que lo siguieron, no sólo iban marineros, sino también científicos. Desde aviones era "observado" el hielo eterno, siendo los datos proporcionados a los navíos. En el Mar de Kara, el "Arktika" consiguió una velocidad de 13 nudos.

Los científicos aseguran que no se produjeron accidentes ni incidentes a bordo de los rompehielos atómicos, diciendo incluso que las medidas de seguridad impuestas a reactores atómicos por organismos internacionales son superadas por las existentes a bordo de ambos navíos.

Pero "Lenin", "Arktika" y "Sibir" no son los últimos rompehielos soviéticos impulsados por energía atómica. Los científicos están trabajando ya desde hace mucho tiempo en proyectos muchos más ambiciosos, es decir, rompehielos más grandes y más potentes. Lo que no se sabe es si algún día llegarán a construirse.

URUGUAY

Incorporación de equipo "offshore"

Ya se encuentra en el puerto de Montevideo la monoboya de Ancap, cuya instalación estaba prevista para el mes de abril del año en curso. Esta boya permitirá operar con buques petroleros de hasta 150.000 TPB en su emplazamiento frente a José Ignacio.

El oleoducto de 3.600 metros de longitud, que unirá la citada boya con la playa de tanques de José Ignacio, iba a ser tendido por el remolcador "Superman" operando conjuntamente con la barcaza "Odin", la que

arribó transportando materiales, tuberías y equipos accesorios. Los trabajos comprenden, asimismo, la colocación de los anclajes de la boya y otras tareas complementarias.

También iba a intervenir en estas operaciones la embarcación auxiliar "Pacific Shore", de 54 metros de eslora y 905 toneladas de porte bruto. Para facilitar las maniobras, la citada nave tiene un impulsor lateral a proa accionado por chorro de agua.

