NOTICIARIO

ALEMANIA FEDERAL

Armadores alemanes propician convenios navieros regionales

El dirigente máximo de los armadores alemanes hizo un llamado a ratificar el código de conducta para la navegación internacional, aprobado en abril de 1974 por 84 países miembros de las Naciones Unidas, a fin de establecer reglas comunes para el tráfico naviero en el mundo.

En un discurso pronunciado en Bremen, el presidente de la Asociación de Armadores Alemanes precisó que la única forma de detener las tendencias direccionistas y proteccionistas aparecidas en los últimos diez años en la navegación internacional, será ratificar dicho código de conducta.

El código fue aprobado por la Conferencia de la ONU sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), con la participación directa, entre otros, de Argentina y Brasil y sólo entrará en vigor cuando haya sido ratificado por un mínimo de 24 países cuya capacidad equivalga al 25 por ciento del tonelaje mundial en 1973.

Señaló además, que "hasta ahora el documento ha sido ratificado por 22 países en desarrollo, con flotas relativamente pequeñas, pero se espera la incorporación de otros más" y precisó que aún está indecisa la vital adhesión de los países de la comunidad europea.

Si no se pone rápidamente en vigencia la Convención —agregó—, se agravará la tendencia a la formulación de convenios por regiones y las medidas proteccionistas de muchos gobiernos —especialmente los latinoamericanos— se convertirán en leyes difíciles de cambiar.

"Nunca antes el comercio mundial se vio más amenazado por tendencias proteccionistas y direccionistas como ahora", agregó, puntualizando que tales tendencias aparecieron después de 1970 por las diferentes tasas de inflación y se agravaron en 1973 con la cuadruplicación de los precios del petróleo crudo.

Los armadores europeos occidentales en general están libres de la influencia estatal, pero en América Latina, como en otras regiones del Tercer Mundo, predomina la intervención estatal como forma de proteger el desarrollo de una flota comercial propia. El mejor ejemplo de ello es Brasil, cuya flota actual tiene cinco millones de toneladas y debe alcanzar nueve millones en 1979, un desarrollo sin precedentes en América Latina, añadió.

Brasil, señaló el naviero alemán, se ha asegurado una efectiva participación en su propio comercio marítimo exterior, mediante una multiplicidad de convenios bilaterales sobre la base del cincuenta por ciento, señalando un camino que ha influido en la política de los países de la costa del Pacífico, también sobre la base de una división de la carga en partes iguales.

Tal política conduce directamente al "bilaterismo", habiendo desaparecido ya desde hace tiempo la "libertad de los mares" en el tráfico entre Europa y América del Sur, señaló el dirigente, aseverando que, para cada pacto bilateral, los países sudamericanos ponen "duras condiciones".

Propiciando la ratificación del código de conducta de la UNCTAD, incluso por parte de

los países latinoamericanos, el presidente de la Asociación de Armadores Alemanes insistió en que "debemos tener el coraje de poner en vigencia reglamentos formulados en común y trabajar con ellos".

"Es por ello —agregó— que tenemos que hacer ver una vez más a nuestros amigos sudamericanos que éste es el punto de aplicación de una palanca para hallar soluciones internacionales que creen para la navegación de ambos continentes, condiciones iguales de competencia y con ello garantizar una participación del tráfico para todos".

"Para la navegación mundial no hay mercados nacionales ni europeos, ni tampoco soluciones brasileñas, europeas ni alemanas, sino sólo un futuro internacional común", añadió finalmente.

BRASIL

Proyecto brasileño de vía Interoceánica

Durante un ciclo de conferencias sobre temas internacionales, propiciado por la Cámara de Diputados, donde supuestamente los parlamentarios eran los únicos facultados para interrogar a los conferenciantes, se produjo un hecho sin precedentes, que rompió la tradición de dicha Cámara, cuando el embajador de Perú en Brasil interrogó a un funcionario de la Cancillería, jefe de la División amazónica de Itamaraty, el consejero Rubén Ricupero, sobre los motivos por los cuales Perú no fue incluido en la relación de las naciones amazónicas productoras de petróleo.

En esa misma oportunidad, el embajador aclaró que la vinculación interoceánica (Atlántico-Pacífico) proyectada por Brasil y Ecuador, no podrá llevarse a cabo sin el consentimiento de Perú y Colombia.

A la primera pregunta, Ricupero respondió que el asunto había sido tratado en una exposición anterior a la cual no asistió el embajador de Perú.

Respecto a la aclaración del embajador, el consejero de Itamaraty respondió señalando que las obras de ingeniería de esa vía interoceánica son de atribución ecuatoriana, sin que la negociación alcance a otros países.

Además precisó que la vía interoceánica tiene rutas alternativas, una que cruza territorios de Perú y Colombia y otra que atraviesa solamente por territorio colombiano.

CHILE

En Brasil se construyen cuatro buques para Compañía Interoceánica

Cuatro nuevos buques, dos cargueros y dos graneleros, que aumentarán en 83.200 toneladas la potencialidad de la Flota Mercante de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. están siendo construidos en astilleros brasileños.

Se trata de los mercantes "Angol" y "Anakena" con 15.000 toneladas cada uno; y de los graneleros "Atacama" y "Arauco", con una capacidad de 26.500 toneladas, respectivamente, los que en total significan una inversión del orden de los 50 millones de dólares.

El "Angol", para transporte de carga general y con una velocidad de 15 nudos, está siendo construido en Brasil con licencia de la Austin Pichergill de Inglaterra y llegará en viaje inaugural a Valparaíso a fines del presente año.

El "Anakena", igual al anterior, fue recientemente bautizado en los astilleros brasileños. Su nombre inicia la tradición de esta compañía en homenaje a la Isla de Pascua, una de cuyas bahías responde a esta denominación. Llegará en marzo de 1978. En lo que respecta a los graneleros "Arauco" y "Atacama", se informó que se esperan en el curso del año próximo.

Barcaza "Pincoya" lista para operar

A su etapa final entraron los trabajos de refacción de la barcaza "Pincoya", en los astilleros de ASENAV de la ciudad de Valdivia.

Actualmente se terminan las labores de pintura y se restituyen partes y piezas de las maquinarias que fueron totalmente desarmadas para revisión.

Algunas planchas que presentaban deterioro fueron reemplazadas y se reforzó la proa.

Según se informó, a mediados de octubre del presente año, la nave fue nuevamente echada al agua. En seguida se iniciaron las pruebas de navegación por los ríos de la zona y la bahía de Corral.

Paralelamente a la refacción de la barcaza "Pincoya", en el astillero se construye una draga para el Ministerio de Obras Públicas.

Operará en Chile Pesquera Española

El Gobierno autorizó a la empresa española "Pesqueras S.A. Santa Clara" para efectuar faenas de pesca al sur del paralelo 46.

José Luis Oteo Colino, representante de la empresa, dijo después de una entrevista con el integrante de la Junta de Gobierno y Comandante en Jefe de la Armada, almirante José T. Merino, que en la fase inicial se procederá a la pesca de arrastre de merluza.

La compañía española se instalará en la segunda quincena de diciembre con un barco frigorífico de 1.500 toneladas para luego traer otros tres barcos del mismo tipo.

Oteo Colino señaló que su Compañía está entre las primeras de este tipo en España y que tiene una moderna flota de once barcos, dos factorías con capacidad para congelar 40 toneladas al día.

Investigarán real cantidad de ballenas en Pacífico Sur

Chile, Perú y Ecuador acordaron hacer estudios más amplios para conocer las reales existencias de ballenas que hay en sus mares, en la sesión de clausura de la XIV Reunión Ordinaria de la Comisión del Pacífico Sur, organismo que se reunió en Santiago durante cinco días.

El documento relacionado con la caza de cetáceos en el Pacífico Sur está encaminado también a organizar un programa sostenido y periódico que permita activar una política de administración y de conservación de esas especies.

Otros acuerdos aprobados en la reunión plenaria de clausura son los siguientes:

a) Se recomendó a los tres gobiernos intensificar sus esfuerzos y consultas con miras a obtener la consagración en el ámbito mundial de un justo régimen jurídico del mar, que asegure la conservación y aprovechamiento de los recursos del medio marino como instrumento de paz, desarrollo y bienestar.

b) Se recomendó a los tres países continuar actuando coordinadamente para lograr que en la explotación de los fondos marinos, situados más allá de las jurisdicciones nacionales, se respete el principio de que estos fondos marinos constituyen un patrimonio común de la humanidad.

c) Se convino en fortalecer los mecanismos para el estudio del fenómeno oceanográfico "El Niño", a fin de pronosticar las condiciones del medio ambiente marino y sus efectos sobre las pesquerías más importantes de los tres países signatarios.

d) Se declaró la necesidad de ampliar la cooperación regional para proteger al Pacífico Sur de la contaminación.

e) Se acordó la conveniencia de impulsar el desarrollo artesanal a través de un proyecto regional.

Llegará a Valparaíso otra Plataforma Petrolera

Otra plataforma petrolera arribará próximamente al puerto de Valparaíso, donde se abastecerá de combustibles y víveres y embarcará prácticos para su navegación por el Estrecho de Magallanes.

Así lo informaron representantes de Agunsa, agencia que atenderá durante su estadía a la plataforma y al remolcador que la acompaña, de nombre "Vigilant", el cual tiene una capacidad de 298 toneladas y 18.000 HP, que le permiten desarrollar una velocidad de 4 nudos.

La plataforma es norteamericana y aun cuando todavía no se conocen oficialmente sus características, se presume que es más pequeña que la "Sedco 706", que estuvo recientemente en el puerto, ya que su remolcador tiene menos capacidad que el que trajo la plataforma anterior.

Firmado Convenio de Cooperación Naval

Un acuerdo de plena cooperación fue suscrito recientemente por la nueva sociedad clasificadora española de buques y el American Bureau of Shipping.

El inspector del American Bureau of Shipping en Valparaíso, señaló que, según este acuerdo, la sociedad americana y la española cooperarán en la clasificación e inspección de buques y efectuarán el intercambio de información técnica y administrativa.

Una sociedad clasificadora de buques, como el American Bureau of Shipping, tiene por objetivo primordial la certificación de la seguridad operacional y navegabilidad de los buques mercantes y otras estructuras navales. Establece normas conocidas como "reglas" para el diseño, construcción e inspección periódica de buques.

La intervención de la sociedad se inicia aun antes de la construcción del buque. Los inspectores y técnicos examinan los planos para verificar que los detalles estén de acuerdo con las normas establecidas en las "reglas". Luego, una vez aprobados, los inspectores se encuentran permanentemente en el astillero durante el proceso de construcción, para garantizar que cada componente vital esté siendo construido de acuerdo con los planos aprobados por el personal técnico y que los materiales concuerden con las reglas.

Después el buque es entregado al armador y está sujeto a una serie de inspecciones periódicas a lo largo de su vida útil y a las inspecciones de averías, cuando es necesario.

En la actualidad, alrededor de 15.000 buques mercantes de los diversos tipos de naves, entre ellos pesqueros, buques científicos, barcazas, plataformas de perforación y otras, se encuentran clasificados por el ABS, repartido en 95 países del mundo.

En Chile, siete naves se encuentran clasificadas en el ABS. Las dos últimas son la barcaza "Simpayo" y la barcaza "ENAP 1", que están trabajando en el proyecto costa afuera.

CHINA NACIONALISTA

El supertanque "Burmah Endeavour", gigante de 445.000 toneladas construido en los astilleros de China Shipbuilding Corporation en Kaohsiung, salió el 12 de octubre para cinco días de navegación en el mar.

El "Burmah" fue botado en junio pasado. Fue ése un acontecimiento importante en los anales de la industria de construcciones navales en este país.

Este buque, tercero en tamaño en todo el mundo, fue el primero de tal magnitud construido en Taiwan en los astilleros de Kaohsiung.

Los astilleros de China Shipbuilding Corporation fueron el primero de los diez proyectos mayores de construcción en ser finalizado.

Su dique seco, de 950 metros de largo y 92 de ancho, ya estaba en uso antes de completarse otros aspectos de la gran planta, y todos los pasos de la construcción del supertanque han sido llevados a cabo con toda normalidad.

Simultáneamente se ha venido construyendo otro supertanque de características idénticas al "Burmah".

Se ha anunciado que ese segundo gigante ya llega al 70 por ciento de su construcción. Su botadura está fijada para el mes de enero próximo, con pruebas de navegación en marzo-abril y su entrega será en mayo.

REPUBLICA POPULAR CHINA

Misiles teledirigidos en Fuerza Naval China

Contrariamente a lo que ocurre con otras unidades de las fuerzas armadas de la República Popular China, para la armada de este país ha comenzado ya la era atómica y la de los cohetes.

Durante toda una tarde, hace poco, jefes

del arma naval china estuvieron ofreciendo detalles del moderno armamento chino a un grupo de expertos militares de la República Federal de Alemania y a los periodistas en el puerto o base fluvial de Shanghai.

En este puerto se hallaban anclados, entre otros navíos, diez destructores de la clase "Riga", de los cuales dos han sido equipados a posteriori con cohetes teledirigidos, probablemente del tipo "Styx".

Las rampas de lanzamiento de estos cohetes estaban ubicadas en la cubierta, bajo la torre de artillería.

Otros quince patrulleros rápidos de la Marina estaban equipados con esta clase de cohetes, que no necesitan de sistemas electrónicos modernos y tienen un alcance de 20 kilómetros.

Estos cohetes podrían ser los predecesores de un sistema de cohetes guiados electrónicamente, pero de cuya existencia en China aún no se tienen informaciones.

En el río Whampoo estaban fondeados otros 70 buques de guerra de diversos tipos, que con seguridad, en su mayoría son modelos anticuados. Los expertos occidentales que pudieron observar estas unidades, también notaron la existencia de dos submarinos y una gran cantidad de unidades costeras. Estas unidades estacionadas cubrían un trecho de aproximadamente 20 kilómetros hasta la desembocadura del Whampoo en el caudaloso Yangtse-Kiang.

ESTADOS UNIDOS

Ventaja de URSS en Armas Antisatélites

El espectro de una guerra en el espacio, entre las dos superpotencias, se convirtió últimamente en una de las principales preocupaciones de Estados Unidos.

Un portavoz de la Casa Blanca señaló que su país expresó a la Unión Soviética su inquietud ante los riesgos planteados por la elaboración de armas antisatélites.

La administración norteamericana había mantenido estricto silencio sobre los ensayos soviéticos en este campo, pero el Secretario de la Defensa, Harold Brown, lo rompió bruscamente el mes pasado durante una conferencia de prensa.

En esa ocasión, afirmó que la Unión Soviética tenía los medios para atacar los satélites.

Poco después el Pentágono publicó un comunicado indicando que los soviéticos habían logrado con éxito, aparentemente, un nuevo ensayo de interceptación de uno de los satélites "Cosmos".

Según la Casa Blanca, el Secretario de Estado, Cyrus Vance, discutió sobre este problema con los dirigentes soviéticos en marzo pasado.

El Secretario de la Defensa norteamericano informó recientemente, en una entrevista televisada, que se podría formar un grupo de trabajo soviético-norteamericano para examinar el asunto.

Estados Unidos está particularmente inquieto ante la elaboración de armas antisatélites, pues cuenta con sus satélites de vigilancia para estar sobre aviso de cualquier movimiento de tropas en el interior de la URSS o sobre cualquier lanzamiento de cohete nuclear intercontinental desde el territorio soviético.

Los norteamericanos elaboran igualmente armas antisatélites, pero con mucha desventaja con relación a los soviéticos.

Sus investigaciones, según revelaron fuentes bien informadas, se centralizarían especialmente en los rayos como el láser, que podrían destruir o desequilibrar los satélites adversarios.

En el Pentágono se estima que un arma antisatélite norteamericana no estará operativa antes de los años 80, pero que, de acuerdo a las necesidades, el programa podría ser acelerado.

Misil "Cruise"

Funcionarios del Pentágono informaron que el nuevo misil "Cruise" es capaz de penetrar las defensas aéreas de la Unión Soviética.

Los expertos del Departamento de Defensa calcularon que, aunque la URSS invierta 50.000 millones de dólares en mejorar sus defensas, no dispondrá de tecnología suficientemente moderna para detener las versiones más sofisticadas del "Cruise".

El misil, destinado por el Presidente Jimmy Carter a ser la gran base estratégica norteamericana en el futuro inmediato, es una especie de avión no tripulado que puede transportar bombas nucleares o convencionales.

Las declaraciones del Pentágono sobre la capacidad de penetración del misil, rectifican un artículo de prensa que aseguró que el "Cruise" no tiene ninguna posibilidad de esquivar las defensas soviéticas.

Según los norteamericanos, el sistema defensivo soviético es el mayor del mundo, con medio millón de personas, más de 12.000 misiles tierra-aire, cerca de un millar de bases de lanzamiento de los misiles antiaéreos y más de 2.500 aviones.

Pero esta red de más de 100.000 millones de dólares será incapaz de detectar el "Cruiser" en sus vuelos a 1.000 kilómetros por hora a baja altura.

Los norteamericanos creen que la URSS tardará por lo menos ocho años en desarrollar los computadores y sofisticados aparatos de vigilancia electrónica necesarios para detener al nuevo misil.

Otra fuente de energía

En 1978, bajo un contrato de 11 meses de duración con el gobierno de Estados Unidos, la Lockheed Missiles and Space Corporation de Sunnyvale, California, se dedicará a estudiar estructuras instaladas en el océano, tan grandes como un gigantesco buque tanque, pero con turbinas y generadores de electricidad, destinadas a aprovechar la energía solar acumulada por el agua de mar. Las investigaciones versarán sobre la energía y su desarrollo.

El gerente del programa, Roger D. Fuller, informó que éste se conocerá por OTEC (Ocean Thermal Energy Conversion), es decir, conversión de la energía térmica oceánica

Tres importantes contratistas ayudarán a seleccionar la mejor plataforma para una planta que genere 100 millones de vatios. Se construirá en 1984, para demostrar su funcionamiento.

El concepto OTEC es aprovechar las aguas oceánicas en la superficie y, con su calor, vaporizar un fluido (amoníaco) para mover una turbina que genere electricidad. El vapor se condensa luego hasta llegar al estado líquido, empleando agua de las profundidades oceánicas para su enfriamiento.

El concepto OTEC fue sugerido primero por un físico francés, Jacques D'Arsonval, en 1881.

Bombarderos rusos cruzaron defensas de Estados Unidos

Bombarderos soviéticos en misión de reconocimiento de la costa oriental de Estados Unidos han tratado, por primera vez, de confundir la vigilancia del radar, según informaciones del Pentágono en Washington.

Al parecer, el intento soviético de eludir la vigilancia electrónica estadounidense fracasó, añadieron las fuentes, aun cuando probablemente obtuvieron resultados positivos en su misión.

En el incidente, ocurrido en el mes de octubre pasado, dos aviones TU-95, con base en Cuba, inspeccionaron y aparentemente fotografiaron uno de los más modernos destructores de la Marina, mientras navegaba en aguas internacionales cerca de Boston.

Los aviones dejaron caer, al parecer, laminillas de metal, con el propósito de interferir las ondas de radar e impedir la detección electrónica.

Alertados, oficiales de la defensa aérea enviaron una misión de cuatro cazas interceptores F-106 desde Atlantic City, Nueva Yersey, y de la base aérea Otis, en el Estado de Massachusetts, como precaución.

Los TU-95 fueron interceptados y mantenidos bajo vigilancia por un avión patrullero antisubmarino de la Armada, con base en Bermuda.

Los aviones soviéticos regresaron a La Habana tras hacer tres pasadas a menos de 300 metros del destructor "Spruance" informaron las fuentes.

La Unión Soviética parece muy interesada en obtener toda la información posible respecto del nuevo tipo de destructores de la Marina estadounidense, los que podrían ser adversarios para los submarinos soviéticos en el futuro.

Estados Unidos tiene en construcción una flota de 30 de estos destructores de 7.600 toneladas de desplazamiento, cuya misión en tiempo de guerra sería escoltar convoyes, apoyar operaciones anfibias y bombardear blancos terrestres.

Aviones de reconocimiento estadounidenses sacan fotografías y realizan otras tareas de inteligencia respecto de las unidades navales soviéticas en el Mediterráneo y otros mares del mundo.

Funcionarios del Pentágono no saben a ciencia cierta si los TU-95, con base en La Habana, realizaron su vuelo de esta semana con el propósito específico de echarle un vistazo al "Spruance" o meramente de hacer un reconocimiento de cualquier "blanco eventual".

Se sabe que militares estadounidenses de alto rango están preocupados por la osadía de los aviones soviéticos al maniobrar dentro del espacio defensivo aéreo de Estados Unidos.

Tras despegar, los aviones volaron hacia el norte, desde Cuba, a lo largo de la zona de defensa aérea litoral hasta unas 300 millas náuticas al este de Boston, y luego viraron hacia el sur, para sobrevolar al destructor.

EGIPTO

Japoneses construirán nueva salida norte para Canal de Suez

Las autoridades del Canal de Suez y el consorcio nipón Mitsui firmaron un contrato para la construcción de una segunda "salida" del canal en la terminal norte de la vía de agua.

Se prevé que la firma japonesa inicie el proyecto a partir del kilómetro 17 al sur de Port Said, aprovechando el lago de Bardawil. Esta parte del canal pasará al este de Port Fuad.

El proyecto es parte de un plan para que el canal sea también navegable para navíos cargados, y en especial petroleros de hasta 150.000 toneladas. Además, gracias a esta segunda salida al mar Mediterráneo se diversificará el trabajo, centrado ahora en Port Said, y además se podrá elevar el número de navíos que pasen por el canal.

La primera parte de los trabajos debe ser terminada en 33 meses y costará unos 25 millones de dólares. Según informes egipcios de prensa, Japón se ha mostrado dispuesto a poner a disposición otros 92 millones de dólares para los trabajos de ampliación del canal, en forma de créditos.

El crédito será reembolsable en 18 años, con una moratoria de siete años, a un interés anual del 3,5 por ciento. Ya anteriormente Japón facilitó créditos para la ampliación del canal, en la que participan varias firmas niponas.

FRANCIA

"Le Verdón", un gran puerto moderno

Este puerto fue inaugurado el 21 de octubre pasado; es el más joven del mundo. Las actividades de "Le Verdon" representan una ínfima parte de las del puerto autónomo de Burdeos, pero tiene ante sí un brillante porvenir.

Este puerto es el único concebido, estudiado y realizado con vistas a los nuevos medios puestos a disposición de los transportes marítimos. La mayor parte de los demás puertos internacionales debieron sufrir transformaciones parciales para resolver poco a poco los problemas planteados por la aparición de los contenedores.

Además de El Havre, por el lado de La Mancha-Mar del Norte, y de Marsella-Fos en el Mediterráneo, Francia posee ahora un tercer puerto equipado para el tráfico de contenedores en la costa atlántica. Es el instrumento que faltaba en el sudoeste francés.

Ahora ciertas corrientes de tráfico, que se habían retirado del puerto de Burdeos por carecer de instalaciones apropiadas, van a ser recuperadas por "Le Verdon". Además se podrá ampliar el terreno interior tradicional del puerto de Burdeos.

"Le Verdon" posee notables ventajas: Está situado en una bahía bien protegida por la punta de Graves; su espaciosa rada podrá acoger a barcazas grandes en excelentes condiciones y su canal de gran profundidad es accesible a navíos de 12 metros de calado, a cualquier hora del día, sin sufrir la influencia de las mareas.

Además, "Le Verdon" ofrece facilidades portuarias, funciona día y noche toda la semana y garantiza la rápida carga y descarga de mercaderías. Al mismo tiempo, cuenta con toda clase de aparatos modernos que permiten un rápido ritmo de carga y descarga.

"Le Verdon" puede convertirse en un importante factor de desarrollo. Exportadores e importadores del sudoeste poseerán un puerto dotado de medios modernos. Por su cercana ubicación, se reducirán sus precios, que serán más competitivos en los mercados extranjeros.

Las ambiciones de Le Verdon parecen ser muy razonables: alcanzar en 1980 un tráfico total de 1.200.000 tons. Por el momento, es de 30.000 toneladas mensuales.

El Havre cuenta con un tercer terminal para contenedores

Un tercer terminal para contenedores ha iniciado sus operaciones en el puerto de El Havre. Dicho terminal está situado en un nuevo muelle de 700 metros, construido especialmente para este fin, con lo que el puerto se convierte en el de mayor capacidad para este tipo de cargas en toda la zona del Canal de la Mancha.

GRAN BRETAÑA

Espionaje Soviético a naves de la OTAN

Los comandantes de las Armadas de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), están tan acostumbrados a que sus naves sean seguidas por barcos espías soviéticos, que piensan que simplemente están presentes a la espera de que ocurra algún percance que les dé la oportunidad de rescatar una primicia en ese campo.

Cuando ha ocurrido uno de esos casos, los buques soviéticos se acercan rápidamente para recoger cualquier trozo de despojos de información que puedan recuperar del mar.

Ese procedimiento ha sido confirmado a través de las maniobras marítimas de los últimos dos años. Durante los ejercicios "Teamwork" 76, extensas maniobras de tierra, mar y aire realizadas en septiembre del año pasado, los navíos soviéticos concentraron su atención en el avión caza F-14 Tomcat, que se zafó de la cubierta del portaaviones norteamericano "John F. Kennedy" y se hundió bajo unos 600 metros de agua en las cercanías de Escocia.

En octubre, durante los ejercicios "Ocean Safari", el foco de la atención soviética fue un helicóptero Sea King de la Armada Real Británica, cargado con equipo antisubmarino que fue necesario echar a pique en la bahía de Vizcaya.

En ambos casos, los soviéticos se apresuraron a recoger todo lo que pudieron para utilizarlo en la evaluación de cohetes del equipo antisubmarino de las defensas de la OTAN.

En la primera ocasión no les fue muy bien debido al mal tiempo y a una operación de salvamento montada rápidamente por los norteamericanos.

En la segunda, debido a las grandes profundidades oceánicas de unos cuatro kilómetros, tampoco fueron afortunados.

Gobierno de Londres denuncia detención de Submarino Nuclear en Canal de Suez

Las autoridades portuarias egipcias negaron hoy tener conocimiento de que se le hubiera prohibido el paso por el Canal de Suez a un submarino nuclear británico.

El Ministerio de Defensa británico informó que el sumergible "Dreadnought" fue detenido a la entrada del canal, por el Mediterráneo.

Un vocero del Ministerio de Defensa indicó que, según sus estimaciones, los egipcios estarían preocupados por las implicaciones y los problemas de seguridad que representaría el pasaje de una nave de este tipo por la vía de agua de 172 kilómetros de largo.

El capitán Gamal Rifaat, comandante del puerto de Port Said, en el extremo mediterráneo del canal, dijo: "El submarino no está fondeado en Port Said, y no sabemos nada al respecto".

"La posición egipcia concerniente al paso de submarinos impulsados por energía nuclear a través del canal aún no está definida. Todavía no se ha decidido si corresponde permitir o no su paso por el canal".

El capitán Rifaat agregó: "En el caso de buques convencionales con cargamentos nucleares, la Comisión de Energía Atómica egipcia es notificada con mucha anticipación, y sus expertos examinan el embarque para decidir luego si corresponde la autorización".

Finalizó reunión Antártica

Una conferencia de trece países sobre la Antártica ha convenido en que no se efectuarán actividades de perforación petrolera o minera en el continente helado mientras no se disponga de datos sobre el daño que pueden ocasionar tales operaciones.

Los países representados —entre ellos Estados Unidos, Francia, la Unión Soviética y Gran Bretaña—, prestaron atención a los expertos, quienes les advirtieron que la explotación de riquezas minerales de la Antártica podría causar daños irreparables al sistema ecológico del continente.

Los representantes convinieron en reunirse el año entrante para estudiar planes sobre la conservación de la vasta riqueza pesquera de la región.

Los países asistentes son miembros de la Organización del Tratado Antártico, que durante los últimos 19 años ha controlado el continente. Pertenecen también a la OTA, Argentina, Chile, Australia, Japón, Nueva Zelandia, Sudáfrica, Bélgica, Noruega y Polonia.

Brasil, Dinamarca, Holanda, Checoslovaquia, Rumania y Alemania Oriental tienen "status" de asesores.

Seguirá la crisis

En un informe redactado por el "Lloyd's Register", se señala que el presente descenso de la construcción naval, tras la crisis que lo ha ocasionado, se mantendrá por lo menos hasta el año 1980. Sin embargo, el "Lloyd's" va a continuar invirtiendo recursos y desarrollando su potencial con el fin de mejorar las condiciones de servicio de toda clase de buques, ya que poseen reservas suficientes para mantener su operatividad, aunque la crisis se prolongara más allá de 1980.

Barcos Salvavidas

El Servicio Costero de Salvavidas de Gran Bretaña ha pedido una urgente ayuda económica a diversas compañías petroleras y astilleros nacionales, pues está pasando una de sus peores etapas, según declaró el presidente de dicha institución. Hasta ahora, sólo reciben tres barcos al año, cuando lo que necesitan como mínimo son once.

Ayuda estatal inglesa

Las medidas de ayuda estatal británica a la construcción naval comenzaron a traducirse en un aumento de la exportación de buques que son encargados a astilleros ingleses por otros países, e incluso algunas naciones han cancelado sus cartas de intención con astilleros japoneses para hacer el encargo de construcción en Gran Bretaña.

Restricciones en Irlanda

Ante el malestar expresado por los pescadores irlandeses por las pocas capturas que realizan, el gobierno de Dublín ha establecido una banda exclusiva que fluctúa entre las 50 millas de sus costas y que llega a veces hasta las 100 millas, de la que quedan excluidos de pescar los buques extranjeros que tengan una eslora mayor de 33 metros e indistintamente una potencia superior a los 1.100 BHP.

Balsa para balandros

Una empresa británica ha fabricado una balsa especialmente diseñada para balandristas y usuarios de pequeñas embarcaciones. Lleva dos cámaras independientes de flotación y cada una de éstas aguanta por sí sola el peso de las seis personas que puede llevar a bordo. Se infla automáticamente al tirar de la boza, y el toldo o capota, de vivo color naranja, también se extiende al mismo tiempo. Asimismo, va dotada de una célula fotoeléctrica acuoactivada para localizar a los posibles náufragos del exterior.

ITALIA

Limpiar el Mediterráneo

Según el cálculo hecho por la sección italiana del Fondo Mundial para la Naturaleza, el Mediterráneo podría ser descontaminado en dos años de trabajo, siendo precisa una inversión de 350 millones de liras para tal objetivo. Italia, según este estudio, es responsable del 30 por ciento de la contaminación de este mar, y aunque solamente consume un 25 por ciento de sus productos ictiológicos, se está privando progresivamente de ellos. Por otra parte, en dicho documento se señala que numerosas especies típicamente mediterráneas están en vías de extinguirse por la alta contaminación existente. Entre estas especies se encuentran ocho mamíferos, once aves, cinco reptiles, doce especies de peces y cuatro de invertebrados.

JAPON

Alarma acústica

Evidentemente, durante la navegación resulta fatigoso el estar mirando continuamente la aguja, lo cual se puede evitar con el piloto automático. Pero también ocurre que en ciertos pasajes hay que estar pendiente de la sonda. Para evitar cualquier error de apreciación, una firma japonesa ha ideado un dispositivo sonoro, mediante el cual, una vez fijada en él la sonda mínima de seguridad, si se sobrepasa, se pone en funcionamiento una alarma acústica que indica el peligro. El aparato lleva, además, un registro gráfico de las sondas.

MAURITANIA

Aguas mauritanas

La compañía Hispanoil, junto con otras cuatro empresas extranjeras, ha firmado un acuerdo para la prospección de petróleo en aguas mauritanas, en una zona situada a 25 millas de Nouadhibou, antiguo Port Etienne.

OCEANO INDICO

Conversaciones en torno al Indico

Parece estar a punto de concretarse otro acuerdo entre los Estados Unidos y la Unión Soviética, esta vez respecto a la actividad militar en el Océano Indico.

Este océano constituye una vasta zona del globo, ya que es el tercero del mundo, y es de gran importancia para Estados Unidos y la Unión Soviética. A través de él, navega

más de la mitad del petróleo que importan cada año los norteamericanos. Para los soviéticos es la única ruta marítima que enlaza sus dos apartados extremos geográficos durante todo el año, ya que el Mar del Norte se congela cada invierno.

Las conversaciones que han mantenido los norteamericanos y soviéticos resumen los intentos de ambas naciones para transformar al vasto Océano Indico en un "mar neutral".

Para la administración del Presidente Carter, se trata de evitar la futura carrera armamentista en la región del Indico. Los soviéticos, por su parte, tendrían interés en las negociaciones y en un "congelamiento" de la expansión naval norteamericana en la zona, debido a que su situación en esa región parece empeorarse en estos momentos.

En contraste con la actitud de las anteriores administraciones norteamericanas frente al Indico, el gobierno de Carter parece ahora tomar las iniciativas para librar a tal sector de potenciales conflictos. Estados Unidos ha propuesto a la Unión Soviética lograr primero un acuerdo para "estabilizar" las fuerzas navales de ambas potencias en el Indico.

Los norteamericanos propusieron a los soviéticos que ninguno de los dos bandos aumentara las flotas en existencia en el Indico, manteniendo las libertades de desplazamiento.

Los marinos norteamericanos siempre se han opuesto a la restricción de sus actividades en la región, aduciendo que limitaría la "flexibilidad" de EE.UU., para actuar en el caso de alguna crisis imprevista.

SOMALIA

Desahucio de Tratado de Amistad con Moscú

La Unión Soviética declaró que Somalia rompió su tratado de amistad con este país y expulsó a los asesores soviéticos, porque Moscú se negó a respaldar a Mogadiscio en su "guerra fratricida" con Etiopía.

Esta declaración rusa no menciona el cierre de las instalaciones aéreas y navales soviéticas en Somalia. Moscú ha negado reiteradamente que tenga tales instalaciones en el Océano Indico.

A su vez, los funcionarios del Pentágono dijeron en Washington que la Armada soviética tendrá dificultades en reabastecer con cohetes sus unidades en el Océano Indico después de ser expulsada de su base en Somalia.

"No podrán sustituir fácilmente ese tipo de instalación", expresó un funcionario al calificar de importante revés para los rusos la pérdida de su complejo de operación de cohetes en Berbera.

Los rusos tendrán que abandonar varios millones de dólares en estructuras y mejoras, incluso una pista de 3.390 metros, una estación de comunicaciones y un importante sistema de depósitos para el almacenaje de petróleo que reabastecían de combustible las unidades soviéticas en el Océano Indico.

La Armada soviética ha retirado un dique seco flotante de 8.500 toneladas, que servía a barcos de la magnitud de cruceros portadores de cohetes dirigidos, informaron fuentes de Inteligencia de los Estados Unidos.

No se sabe si los rusos habían retirado ya los cohetes que tenían en el complejo de operaciones y almacenamiento, que construyeron allí hace sólo unos 2 años.

Según fuentes de Inteligencia estadounidenses, los rusos tuvieron conocimiento por anticipado de su expulsión y de ahí su reducción del personal civil y militar a unos 1.200 hombres.

La Marina soviética no tiene ninguna otra base costera en el vasto Océano Indico, que ha adquirido una importancia cada vez mayor debido a los petroleros que navegan por sus aguas, en ruta hacia y desde la región del Golfo Pérsico.

UNION SOVIETICA

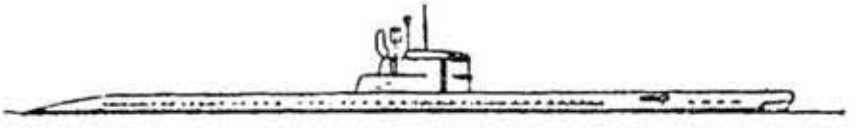
Poderoso Submarino Soviético

La Unión Soviética está construyendo un nuevo submarino nuclear, capaz de llevar de 20 a 24 cohetes balísticos de largo alcance, informó el "New York Times".

Bautizado con el nombre de "Typhon", el submarino mide más de 150 metros de eslora y desplaza unas 15.000 toneladas, afirmó el rotativo neoyorkino, citando fuentes de los servicios de información estadounidenses, que comparan el nuevo navío al submarino nuclear "Trident".

Los cohetes con que está pertrechado on igualmente, al parecer, nuevos cohetes denominados SS-NX-18 y su alcance es de 10.000 kilómetros.

El diario agregó que la URSS dispone asi de 33 submarinos nucleares "Yankee", dotados de 16 cohetes desde 1969 y de 21 "Delta", mientras llega la puesta en servicio del "Typhon".

En cuanto a Estados Unidos, dispone de 41 submarinos nucleares, dotados con 16 cohetes Polaris o Poseidon y de cohetes de cabezas múltiples.

Los "Trident" serán puestos en servicio durante 1979.