

Noticiario

AFRICA



Una fragata italiana "FPB" para Africa

La Armada gabonesa recibió dos rápidas patrulleras de 27 metros clase N' golo tipo MK 4/20V/P equipada con un cañón Breda/Bofors y un cañón antiaéreo Rheinmetall 20 mm MK 20 RH 202 gemelo y pronto estará por iniciarse la producción de patrulleras rápidas para Nigeria. Estos nuevos buques tipo MK2/6V/W se

emplearán para patrullar las costas en forma rápida. Las características de las patrulleras son las siguientes: eslora total 16.80 m, manga: 4.40 m., calado: 1,15 m., desplazamiento: 18,3 toneladas. La planta de poder consta de dos diesels MTU 6V 331 TC 81 675 hp capaces de desarrollar una velocidad máxima de 30 nudos. El radio de acción es de 300 millas a 27 nudos. El sistema de armamento comprende una ametralladora Oerlikon 20/120 tipo GAI-BM1 y

dos ametralladoras NATO de 7.62 mm; probablemente el tipo es de FN M.A.G. Los sensores serán o un radar de navegación SMA 3RM/20 o un Decca 060 y un sonar Simrad EY. La tripulación mínima es de 3 hombres y también está la posibilidad de transportar 15 hombres más para un escuadrón de asalto. El grupo de buques se completa con dos patrulleras con dos misiles; la primera es una nave de 23 metros, con 50 toneladas, desarrollada con la colaboración de "Intermarine" y "Oto Melara", que recientemente fue modificada en relación al sistema de armamento. La segunda es una cañonera de misil que desplaza 165 toneladas, con una

eslora de 37,35 m. y con una tripulación de 20 hombres; el sistema de arma consta de un cañón automático compacto "Oto Melara" 76/62; 4 rampas para misiles "Otomat" y un lanzacohetes múltiple para misiles de multipropósitos de corto alcance. Las fotografías muestran un diseño de la fragata FPB que se está construyendo para Nigeria y el montaje Oerlikon 20 mm tipo GA1-BM1. Esta arma tiene una cadencia de tiro de 1.000 disparos por minuto; los proyectiles se guardan en una santabárbara con capacidad de 50 tiros y su peso total es de 400 kgs, incluyendo su soporte que gira hasta 360° con una elevación que va desde -5° a +85°.

ALEMANIA

Un simulador para instrucción de submarinos

Una empresa industrial alemana ha entregado un simulador de submarinos a la Escuela de Armas Navales alemana en Eckenförde. Concebido y construido por dicha empresa, se trata de un sistema instalado en tierra, controlado por ordenadores, para instrucción de los grupos de trabajo del centro de operaciones de un submarino de la clase 206. Al equipo que se está instruyendo, y que cuenta con todos los aparatos de que está dotado en realidad uno de dichos centros de operaciones, se le somete a todo tipo de simulación de situaciones con el mayor realismo. Entre éstas se encuentra una amplia variedad de situaciones y de datos como

por ej., estaciones del año, horas del día, profundidad y fondos submarinos. Elemento muy importante de este simulador es un sistema dígito de imágenes que, con ayuda de un ordenador, produce imágenes para periscopio de buques, aviones, costa, puertos bajo todo tipo de condiciones meteorológicas. De esta forma, se instruyen las dotaciones de submarinos con independencia de las posibilidades reales de los submarinos, adquiriendo experiencia en situaciones que son difíciles de experimentar en la realidad. Este sistema permite además un control continuo de los niveles de instrucción y capacidad alcanzables con un considerable ahorro económico.

ARGENTINA

Flota mercante argentina

Un consorcio internacional de Bancos concedió un crédito de 50 millones de dólares a la sociedad Línea Marítima Mercante Argentina para financiar la construcción de buques.

Este préstamo forma parte de un plan de la citada sociedad para invertir unos 200 millones de dólares, hasta 1989, en la renovación de su flota.

Actualmente, la Línea Marítima Mercante Argentina dispone de 56 buques, que totalizan 715.306 toneladas.

Nuevas fragatas argentinas

Según información proporcionada por la revista "Marine Rundschau", la Armada argentina construirá cuatro fragatas del tipo Meko-368 en las factorías de Astilleros y Fábricas Navales del Estado.

También ha encargado recientemente a los astilleros Blohm und Voss, de Hamburgo, la construcción de otras dos fragatas del mismo tipo. La entrega de la primera de estas dos unidades está prevista para el año 1982. Estos mismos astilleros construirán para la Armada

argentina dos fragatas Meko 360, que tendrán una eslora de 126 metros y 15 de manga; tendrá una tripulación de 200 oficiales y marineros.

Corbetas francesas para Argentina.

De acuerdo a la publicación italiana "Rivista Marittima", dos avisos franceses del tipo A-69, destinados a Sudáfrica, serán adquiridas por la República Argentina, como consecuencia del embargo decretado por las Naciones Unidas a la adquisición sudafricana. Las características más importantes de la clase A-69 son: dimensiones 80x10,3x3 metros; velocidad máxima 24 nudos; autonomía a 15 nudos, 4.500 millas. Armamento: 1 cañón de 100 milímetros, 2 ambolladeros de 20 mm, 2 lanzadores sencillos de misiles Exocet MM-38, 2 montajes dobles para lanzamiento de torpedos L-5 y un mortero A/S de 375 mm.

Obras en astilleros Forte

Los Astilleros Vicente Forte recibieron en su planta industrial del Tigre, la visita del Administrador General de la Flota Fluvial del Estado argentino y del jefe del Departamento de Estudios y Proyectos de la Armadora Estatal. Durante el recorrido, los visitantes se interesaron especialmente por el estado de construcción de los remolcadores de empuje "Río Corrientes", de 4.000 CV y "Río Piray Guasú", de 3.200 CV, unidades destinadas a operar en la navegación fluvial con barcasas en las cabeceras de la cuenca del Plata y que se encuentran en producción para la citada empresa del Estado. El "Río Corrientes", que se encuentra con un 95% de su casco terminado y un 40% de su alistamiento, tiene una eslora de 43 metros, 12 metros de manga y 2,080 de puntal; su desplazamiento es de 532 toneladas con un calado medio de 3,37 metros. Posee 4 líneas de ejes que trabajan sus hélices con toberas fijas. Está equipado con 3 grupos electrógenos de 145 KW cada uno y desarrollará una velocidad libre de 13,5 nudos y 10 nudos de servicio. Tendrá un radio de acción de 3.000 millas y llevará 31 tripulantes.

En cuanto al "Río Piray Guasú", está completo el 80% de su casco, junto con un 25% del alistamiento. Tiene 32,50 metros de eslora; 10,50 de manga y 3,10 metros de pun-

tal. Desplazará 446 toneladas y tendrá un calado máximo de 1,90 metros. Posee 3 líneas de ejes que trabajan sus hélices en toberas fijas. Está equipado con dos generadores de 100 KW cada uno y desarrollará una velocidad libre de 7,3 nudos y de servicio, 6 nudos. Su autonomía ha sido fijada en 1.600 millas y, al igual que el "Río Corrientes", responde a la clasificación del American Bureau of Shipping.

Los funcionarios tuvieron oportunidad de observar el avanzado estado de las obras de la nueva planta industrial de 35.000 metros cuadrados, en cuyos sectores de producción se trabaja en pleno.

Dos semanas después de la visita, tuvo lugar en el astillero la ceremonia de la puntada inicial sobre la chapa naval del casco de un nuevo remolcador cuya obra se inicia en cumplimiento de la primera etapa del plan de construcciones navales previsto por la S.E.I.M. con el apoyo del Fondo Nacional de la Marina Mercante.

Se trata del "Trecenave 1º", remolcador de empuje destinado a la armadora privada Trecenave S.A. para la navegación fluvial con tren de barcasas. Esta unidad tendrá 36 metros de eslora; 11 m. de manga; 3,20 metros de puntal, un calado máximo de 2,745 m. y mínimo de 1,83 m. con una autonomía de 1.500 millas. Su potencia instalada, de 3.240 CV, le permitirá desarrollar una velocidad libre de 8 nudos y en tren, de 4,5 nudos.

Otros detalles técnicos especifican que la embarcación tendrá dos motores propulsores diesel de 1,620 CV cada uno, a 900 vueltas por minuto; tres grupos motogeneradores de 60 KW cada uno; dos timones a popa de las hélices para maniobras de marcha adelante y cuatro a proa de las mismas, para marcha atrás; su máquina de timón es hidrohráulica; posee una capacidad de combustible de 240 toneladas y de agua potable de 54, siendo su dotación de 13 personas. El remolcador es clasificado por el American Bureau of Shipping.

En cuanto a comodidades, la embarcación contará con un equipo central de aire acondicionado para camarotes, cámara, timonera y cuarto de control.

Modernización del sistema de balizamiento fluvial

Un amplio plan de modernización del sistema de balizas en las rutas fluviales navegables

ha encarado la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables argentina, dependiente de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, en beneficio de una mayor seguridad de la navegación y que permitirá eliminar los problemas de mantenimiento de boyas, debidos a la actual escasez de elementos y embarcaciones adecuadas. Dentro de ese programa se encuentra la incorporación de dos buques, actualmente en los astilleros Mestrina S.A., que cumplirán tareas de relevamiento hidrográfico y atención del recambio de balizas y la adquisición de cien nuevas linternas eléctricas, otro número igual de pantallas solares para recarga de baterías que generan energía y 87 linternas a gas propano

El balizamiento comprende las rutas navegables de los ríos de la Plata, canales Punta Indio, Martín García, Norte, Sur, Ingeniero Emilio Mitre, Costanero y de acceso al puerto de Buenos Aires, Paraná, Alto Paraná, Paraguay y Uruguay, atendido por los departamentos de la citada Dirección Nacional, de acuerdo con las respectivas jurisdicciones. Este sistema se extiende a lo largo de 3.320 kilómetros, con un total de 1.900 boyas, ciegas o luminosas (a gas o eléctricas).

Durante el presente año, se procederá a reemplazar 40 señales del canal Emilio Mitre y 60 en el río Paraná. También se transformarán en luminosas 30 balizas ciegas del río Paraná de las Palmas y se reemplazarán otras 57 antiguas existentes en los distintos canales, cuyo ciclo de vida útil se ha cumplido, y otras que han desaparecido, embestidas por embarcaciones, que generalmente no son individualizadas. Asimismo, en los canales Norte, Sur, Mitre y Martín García se colocarán tres nuevas balizas

de hierro, se repondrán diez faltantes y se repararán otras seis.

En el canal Ingeniero E. Mitre se procedió a la colocación de boyas en reemplazo de las balizas de un pilote que han desaparecido.

Acción anfibia

El portaavión ligero "Veinticinco de Mayo" y sus helicópteros "Sea King" serán capaces de proporcionar un ataque de vanguardia (punta de lanza) para cualquier acción anfibia. El buque más grande de desembarco es el antiguo LSD "Candido Lasala", de 36 años, apoyado por los dos transportes de la clase "Bahía Aguirre".

Los tres antiguos de la clase "Cabo San Gonzalo", ex-US LSTs, están siendo reemplazados por los nuevos LSTs construidos en AF-NE, Río Santiago, conocidos por "Costa Sur".

Importación de un buque factoría

La Secretaría de Estado de Intereses Marítimos aprobó el proyecto presentado por la empresa Ventura S.A.M.C.I., consistente en la importación de un buque factoría y su explotación exclusivamente sobre especies ícticas existentes al sur del paralelo 46° S.

Se trata del buque factoría "Joseph Duhamel", cuya licencia arancelaria queda supeditada a la comprobación por parte de la SEIM, de las condiciones técnicas al momento de su arribo al país, de la instalación del navegador por satélite y de la presentación del certificado de frío actualizado y con la cota correspondiente a la unidad.

BOLIVIA

Bolivia compra buques mercantes

Bolivia, que el pasado mes de julio adquirió su primer buque mercante, comprará otras dos naves similares a fines de este año.

Un vocero de la embajada boliviana dijo en Lima que las nuevas adquisiciones se harán en Alemania, de donde también procede la nave "Bolivia", que ya cumplió su viaje inaugural. Por su parte, el comisionado de la Fuerza Naval boliviana, Rolando Pérez Pinto, dijo que "nues-

tras aspiraciones marítimas no hubieran sido posibles sin la ayuda del Perú, al haber cedido sus puertos de Ilo y Matarani como nuestro punto de partida en el Pacífico".

Bolivia pide salida al Atlántico

Bolivia volvió a solicitar la cooperación brasileña para una salida al Atlántico a través de los ríos amazónicos.

Al ratificar el tratado de cooperación amazónica, en la solemnidad realizada en la

Cancillería, en Brasilia, el embajador boliviano Medeiros Querejazu afirmó tener especial trascendencia para su país "Los principios y derechos de libre navegación de los ríos amazónicos y la superación de los obstáculos físicos para la comunicación fluvial con el Atlántico".

Bolivia fue el quinto país en ratificar el acuerdo de cooperación amazónica, después que lo hicieran Brasil, Guyana, Surinam y Ecuador, faltando hacerlo aún Perú, Colombia y Venezuela.

BRASIL

Rama femenina tendrá Marina de Brasil

La Marina brasileña creará, a partir de 1980, su rama femenina, informó recientemente el presidente de la Comisión Naval de Sao Paulo, almirante Milton Ribeiro de Carvalho.

Las mujeres podrán ser admitidas como oficiales con el grado de subtenientes, con un sueldo mensual de 20.000 cruzeiros (unos 740 dólares) o como suboficiales, comenzando su carrera con el grado de cabos, dijo el almirante Ribeiro de Carvalho.

Para ingresar en el cuadro de oficiales de la Armada, las mujeres serán obligadas a presentar diploma de curso superior.

Ellas no ejercerán actividades estrictamente militares o a bordo de los buques, sino en unidades terrestres de la Armada— informó el almirante—señalando que el primer Cuerpo Femenino de la Armada será instalado en Río de Janeiro.

Brasil vendió cuatro barcos a Gran Bretaña

Los nuevos astilleros marítimos del Tercer Mundo serán, junto con los de Japón, los principales beneficiarios de la reanudación de los encargos de navíos que se registran actualmente en el mundo.

Los astilleros brasileños, por ejemplo, vendieron a dos compañías británicas cuatro cargueros de 26.500 toneladas por un poco más de 62 millones de dólares, o sea entre 10 a 15 millones de dólares menos de lo que piden los astilleros británicos.

En medios especializados se indicó también que la compañía británica Shell comprará a un astillero sudcoreano dos grandes cargueros de 120.000 toneladas cada uno.

Los astilleros japoneses mantienen su alto nivel de competitividad y hoy la compañía esco-

cesa Christian Salvensen anunció la compra de un pequeño carguero de 4.700 toneladas, mientras que tres armadores británicos recurrieron a astilleros japoneses a pesar del desempleo que afecta a los astilleros británicos.

Poderosa escuadra de la Armada Real en ejercicios navales en Brasil

Una poderosa escuadra de la Armada Real bajo el mando del contraalmirante David J. Halifax, efectuó recientemente ejercicios de defensa conjuntos con la Armada y la Fuerza Aérea brasileñas en el Atlántico. La visita de la Armada Real a Brasil fue la primera en dos años.

Con su bandera flameando en el destructor de misil guiado HMS "Kent", bajo el mando del capitán de navío John Gunning, la escuadra del almirante Halifax constaba de doce buques: dos destructores, tres fragatas y el submarino de flota nuclear, HMS "Warspite".

La mayor parte de las actividades consistió en operaciones antisubmarinas.

El otro destructor de la Armada Real, era el HMS "Newcastle" y las fragatas HMS "Ashanti", "Naiad" y "Eskimo". Además participaron dos buques auxiliares de la flota: los HMS "Tidepool" y "Regent".

La escuadra permaneció diez días en Río de Janeiro antes de zarpar con las unidades de la Armada brasileña para realizar ejercicios y luego volvió al puerto quedándose dos días más.

Después el "Kent", "Newcastle", "Eskimo", "Warspite", "Regent" y "Tidepool" visitaron Recife en su ruta a Inglaterra. El HMS "Naiad" abandonó la escuadra para hacer escala en Fortaleza antes de unirse nuevamente a la escuadra en su viaje de regreso a Gran Bretaña.

CHILE

Mercante "Chaitén" atenderá cabotaje a la zona austral

Para solucionar en parte el aislamiento de la región austral, la Compañía Sudamericana de Vapores ha iniciado un servicio quincenal de cabotaje a esa zona, como lo hicieran años atrás los vapores de las Compañías Menéndez Behety y Braun y Blanchard, de grata memoria.

Para ello destinó a la motonave "Chaitén", la que cumple dicha labor entre Punta Arenas y puertos intermedios.

La nave está capacitada para llevar carga frigorífica, ventilada, carga general y containers.

Sin perjuicio de esta nave, este servicio es atendido también por dos buques de EMPREMAR, pero en forma esporádica.

El "Chaitén" es un barco altamente sofisticado y competente para lograr el mejor transporte de todo tipo de cargas que sean llevadas hasta el extremo austral del país. Por otra parte, el arribo quincenal de esta nave a Punta Arenas y otros puertos de la zona, permitirá dar una mayor regularidad al cabotaje de esta región y por lo tanto, a su desarrollo.

Habrían descubierto dos cañones del almirante Nelson

Dos cañones de fierro fundido, en perfecto estado de conservación, que llevan inscripciones del año 1790 y que se dice habrían pertenecido al "Victory", nave insignia de la flota naval del célebre almirante inglés Horacio Nelson, fueron descubiertos enterrados en la entrada de la ex viña Urmeneta, en la ciudad de Lismache.

Los cañones que, según los anales históricos, eran utilizados para disparar metralla en los abordajes, pesan una tonelada cada uno, y según dicen personas allegadas a la familia y lo ha repetido la prensa, habrían sido adquiridos en Europa por el ex propietario de la viña José Tomás Urmeneta, quien, según antiguos vecinos, los instaló a la entrada de su predio.

Los propietarios de los terrenos de la ex viña Urmeneta, la sucesión Garrido-Amunátegui, informaron que habían donado las piezas a la Municipalidad de esta ciudad, que las colocará sobre réplicas de madera de sus cureñas y se

rán instaladas en ceremonia especial en la plaza Brasil de esa ciudad. Aunque la noticia parece un cuento de hadas, en lo referido al "Victory", es posible que tales cañones hayan pertenecido a algún buque de la época, vendidos efectivamente al señor Urmeneta, y hoy, debido al afán desmedido de obtener primicias periodísticas, se los hayan endilgado al "Victory". Como sean, son reliquias y merecen el respeto de tales.

Chile en experiencia científica mundial: colocan boyas meteorológicas que entregan datos al satélite "Tiros N".

Los buques de la Armada "Lautaro" y "Beagle" cumplieron exitosamente su participación en la experiencia a nivel mundial "First Garp Global Experiment" (F.G.G.E.), que consistió en la instalación de boyas meteorológicas a la deriva que entregarán datos científicos al satélite "Tiros N".

La colocación de las boyas pertenecientes a centros de investigación de Canadá y Noruega, se realizó entre Antofagasta y Aisén y también en la zona comprendida entre Isla de Pascua y Juan Fernández.

Las boyas se desplazarán a la deriva y sirven para medir presión del aire, temperaturas del agua de mar y otros datos útiles para la navegación aérea y marítima, que son recibidos por el satélite "Tiros N", el que, a su vez, los remite al Centro de Procesamiento "Argos", de Toulouse, Francia. Desde allí se entregan a los diferentes usuarios en forma directa, vía Sistema Mundial de Telecomunicaciones Meteorológicas.

Se estima que estas boyas derivarán por espacio aproximado de dos años y podrán ser usadas nuevamente, en forma independiente, por países participantes con el solo recambio de baterías.

El comité de participantes del Programa de Boyas a la Deriva está formado por Australia, Argentina, Chile, Canadá, Francia, Brasil, Nueva Zelanda, Noruega, Inglaterra y Estados Unidos.

En Chile el mencionado proyecto está centralizado en el Servicio Meteorológico de la

Armada que opera desde la Base Aeronaval de El Belloto.

Asimismo, estos trabajos científicos fueron apoyados eficazmente por aviones de transporte y de exploración de la Aviación Naval, a cuyo bordo fueron acarreadas boyas meteorológicas y elementos anexos a la región sur del país.

Este experimento ha dado hasta el momento óptimos resultados, esperándose continuar con estas actividades científicas durante el resto del año, de acuerdo a los planes del F.G.G.E., patrocinado por la Organización Meteorológica Mundial.

10 Lanchas patrulleras compró Chile a Brasil

Diez sofisticadas lanchas patrulleras para el servicio costero construidas en Brasil para la Dirección del Litoral y Marina Mercante, dependiente de la Armada Nacional, comenzarán a llegar dentro de poco al país. Dichas unidades, de diseño y características especiales, pasarán a reforzar los equipos y elementos con que cuentan estos servicios para el desempeño de sus múltiples funciones específicas, entre las que destacan las destinadas a velar por el cumplimiento de las leyes de navegación; a controlar las reglas de seguridad bajo las cuales deben trabajar las personas que laboran en faenas del litoral, cumplir tareas de salvamento, y aún vigilar la observancia de disposiciones dictadas para impedir la contaminación del mar por escurrimientos de petróleo u otras sustancias tóxicas.

La información la proporcionó el director del Litoral y Marina Mercante, quien señaló que las patrulleras, que llegarán en número de una cada dos meses aproximadamente, serán proporcionadas a algunas de las 13 Gobernaciones Marítimas dependientes del servicio a su cargo, que operan a lo largo de toda la costa chilena.

En la "vedette" de Valparaíso se convirtió buque boliviano

Con tres hermosas mujeres a bordo y gran cantidad de carga surtida llegó hasta nuestro puerto, el primer buque de bandera boliviana.

El mercante "Bolivia" fue construido en Hamburgo, en el año 1965; tiene una capacidad de 8.093 toneladas y hasta el 4 de julio recién pasado, sirvió a la flota mercante germana bajo bandera de la compañía naviera "Hapag-Lloyd". El cambio de bandera se realizó en el puerto natal del "Bolivia" en la fecha mencionada, pasando desde ese instante a incorporarse como el primer buque mercante de LINABOL, una Compañía armadora mixta boliviana-alemana.

El "Bolivia" es un hermoso y bien tenido buque cuya tripulación está compuesta por 9 oficiales alemanes, que son quienes tienen los cargos de mayor responsabilidad, es decir, capitán, oficiales, contra maestres, radioperador, etc., 7 marineros ecuatorianos y 23 tripulantes bolivianos, entre los que se cuentan 5 oficiales, que se hallan embarcados en son de especialización y práctica.

El capitán del buque, Ulf Pedzel, 50 años de edad, es un viejo lobo de mar, gran amigo de Chile y profundo conocedor de la costa del Pacífico, porque no en vano navega por ella desde hace 20 años.

El "Bolivia" llegó hasta Valparaíso procedente de Antofagasta, luego de un larguísimo viaje por Europa con carga surtida. Este mercante es el primer eslabón de una sociedad mixta alemana-boliviana, cuyas intenciones iniciales eran explotar labores de cabotaje con un total de 4 buques. Lamentablemente, estos planes de la sociedad LINABOL quedaron solamente en sus inicios, por carecer los bolivianos del personal capacitado para realizar las labores respectivas.

Marina mercante creció en forma explosiva entre 1974 y 1978

"Entre 1974 y 1978 se produjo un explosivo desarrollo de la Marina Mercante nacional", señaló el gerente de la Asociación Nacional de Armadores.

Indicó que las cifras indican que en enero de 1973 la flota mercante chilena era de quinientas mil toneladas, con un total de 48 buques. El despegue comienza a evidenciarse con la promulgación de la Ley de Fomento de la Marina Mercante por el actual Gobierno, y es así como ella crece de 570 mil toneladas en 1974, a 823 mil 218 en enero de 1979. Posteriormente, se ha producido un leve descenso y

el tonelaje se ha estancado en 760 mil 649 toneladas.

Esta leve baja se ha producido por la necesidad de renovar la flota mercante nacional, ya que existe la obligación de cambiar el elemento embarcador, por cuanto una nave no tiene una duración más allá de los 18 años de vida útil.

La ventaja evidenciada hoy, manifestó el gerente de la ANA, se debe a que se han comprado naves de gran capacidad, velocidad más avanzada que los buques anteriores, como asimismo de una gran tecnología que permite la rápida carga y descarga de mercaderías. También hay que considerar la compra de buques frigoríficos y petroleros de gran tonelaje.

Para refundir esta exposición, señaló que las cifras no indican el crecimiento de una flota mercante, ya que lo más importante es ver la modernización de las naves, saber si son capaces de llevar carga peligrosa y de otro tipo, bien resguardada. También es importante el fácil transporte. Actualmente se usan los contenedores y ya hay que preocuparse para adquirir "buques-containers", que pueden llevar con facilidad este tipo de unidades, que aunque tienen dimensiones standards, ellas van de las diez a las veinte pulgadas de alto.

Para terminar, manifestó que las compañías navieras están conscientes de su función en Chile y esperan llegar al millón de toneladas e incluso más, en un futuro a mediano plazo.

En busca de nuestro destino pesquero

La política de fomento regional sobre investigación coordinada en los campos científico, tecnológico, y económico se ha visto reflejada en el Sector Pesquero, en forma especial, en aquellos proyectos financiados por el Fondo Nacional de Desarrollo Regional y otros emprendidos directamente por el sector privado.

En relación a la iniciativa privada se tiene que, a manera de estímulo, se han otorgado autorizaciones tendientes a mejorar el aprovechamiento de los recursos. Por otra parte, se traspasó una industria al sector privado y se espera que a corto plazo se proceda igual con otra ubicada en Tocopilla.

Además se ha impulsado la actividad artesanal, con especial énfasis en el mejoramiento de los niveles de productividad, que en este subsector son muy bajos, proyectándose insis-

tir en la asistencia técnica de INDAP. Con el fin de ampliar el campo de actividades se ha autorizado la explotación de algunas especies de moluscos.

En el contexto de la actividad económica regional, el Sector Pesquero aparece con una importancia muy reducida, observándose una disminución de su significación en los últimos cuatro años.

Respecto a la ocupación de mano de obra, el sector pesquero proporciona trabajo al 2,7 por ciento de la fuerza laboral regional, siendo una de las más bajas de los sectores productivos. Los efectos indirectos que provoca la actividad en la generación de mano de obra son de escasa importancia.

El pescado desembarcado tanto a nivel artesanal como industrial, durante el período 1970-1973 fluctuó entre 38.939 y 119.866 toneladas. A partir de 1974 se puede observar un aumento gradual de los desembarques hasta llegar en 1978 a las 112.803 toneladas.

En los desembarques industriales las especies predominantes son jurel, sardina y anchoa.

Entre 1970 y 1977 se destinaron volúmenes que alcanzaron hasta un 93,8 por ciento de la captura a la producción industrial. La elaboración de conservas y otros, ha fluctuado entre el 6,2 y 10,4 por ciento.

En la producción conservera tiene gran incidencia la elaboración de jurel tipo salmón, sardina en aceite, sardina en salsa de tomate.

La producción conservera regional alcanzó en 1976 a casi seis millones de tarros y al año siguiente a más de nueve millones y medio, dentro de 18 variedades de productos. El año pasado aumentó a casi 14 millones y medio de tarros, con un incremento de 144,66 por ciento en los dos últimos años.

¿Turismo a la Antártida?

Una memoria realizada por estudiantes de geografía de la U. de Chile demuestra que no sólo es posible, sino necesario, impulsar visitas regulares al continente blanco.

Al observar un mapa de Chile, de inmediato resalta a nuestra vista la considerable proporción de nuestro territorio antártico con respecto al resto del país. Es esto lo que nos lleva a reflexionar en la importancia que debemos otorgarle a esta lejana posesión chilena, en

cuanto ella representa— con 1.250.000 km²— una superficie que corresponde al 63% de nuestro territorio nacional.

A simple vista parecería obvio concentrar la mayor atención hacia esta considerable superficie de nuestro territorio, superficie que históricamente ha representado un mundo desconocido y aislado tanto por las singulares y adversas condiciones de su medio, como también por la falta de una tecnología adecuada, que permita su incorporación al resto del territorio nacional.

Creemos que es factible impulsar un desarrollo turístico de la Antártida, a través del previo conocimiento que de ella debe tenerse. De allí deriva la conveniencia de realizar estudios y proyectos relacionados con el fomento y la factibilidad de promover visitas turísticas a estas lejanas bellezas australes que por derecho posee nuestro país.

Este tipo de turismo se enmarcaría en un esquema poco clásico, siendo su principal característica el acondicionamiento a los factores del medio. Asimismo, implica un largo desplazamiento junto al motivador incentivo de lo desconocido.

¿Es posible impulsar un desarrollo turístico de la Antártida?

Pensamos que más que posible, es necesario llevar a cabo políticas al respecto, tanto por la atracción que la Antártida puede generar en el ámbito turístico, siendo ésta un centro de oferta único en gran cantidad de atractivos al visitante, como por la directa conveniencia nacional derivada de la puesta en marcha de las riquezas paisajísticas de nuestra Antártida. Esta exclusividad turística favorece a Chile notablemente con respecto a otros países antárticos, por su directa proximidad con el Continente y en especial con la ciudad de Punta Arenas.

Nuestro territorio austral está en una situación privilegiada con respecto a la Antártida, ya que su inmenso potencial turístico, hasta el momento poco explotado, serviría de incentivo para emprender el salto hacia el continente del silencio.

Son incontables las riquezas paisajísticas que nos ofrece la Antártida para todo tipo de intereses. Para el científico, para el artista, el deportista o simplemente el visitante cautivado por lo desconocido y lo imponente de sus parajes.

Entre los incontables recursos de atractivo turístico, puede pensarse en lo fascinante de los canales y fiordos magallánicos, en lo inolvidable que puede convertirse una travesía con el imponente marco natural de ventisqueros y glaciares, de bosques y cordilleras nevadas, y de un litoral rico en gran cantidad de especies faunísticas y marinas. Largo sería enumerar la gran cantidad de posibilidades ofrecidas a los ojos del turista, en toda la región austral de Chile, y más aún en su territorio antártico.

Pensamos que todo proyecto destinado a impulsar una actividad turística en la Antártida, debe ir acompañado de medidas preventivas, concernientes a proteger y sobreguardar el medio ambiente de las posibles alteraciones con que generalmente se ve afectado un espacio sometido a cualquier tipo de actividad humana.

Este ambiente natural se caracteriza por su variedad y riqueza en especies y la fragilidad de las mismas frente a agentes externos. Es por esto que los proyectos deben estar condicionados por la intervención racional del hombre, y de acuerdo con las recomendaciones a este respecto, emanadas de los acuerdos tomados en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico. Es necesario que una actividad turística en este espacio fantástico, no entorpezca las labores de investigación científica que se realizan en las diferentes bases antárticas, de tal forma que se han delimitado las llamadas "áreas especialmente protegidas", cuyo objeto es preservar ciertos ambientes muy particulares de la intervención humana.

Podemos concluir que un desarrollo turístico de nuestro Territorio Antártico y posesiones subantárticas, ligado a un circuito austral, es más que posible, algo necesario de fomentar e impulsar, ya que poseemos sobrados atractivos para convertirlos, junto con una adecuada tecnología, en los pioneros intentos de un desarrollo, quizá no inmediato, pero inevitablemente venidero, en cuanto una expansión económica y demográfica implica el poblamiento y movilización de nuevos espacios, en este caso de una de las regiones más hermosas y promisorias del planeta.

Botadura de plataforma chilena

En medio del aplauso y vítores, el ulular de sirenas y engalanado con banderas y globos,

fue lanzado al agua el bloque número 1 de la plataforma de prospección y explotación petrolera "Magallanes", la primera gran obra de ingeniería naval, en la grada de lanzamiento de Talcahuano y que incorporó a Chile a la más alta tecnología moderna en materia marítima.

El buque-plataforma, similar a un edificio de seis pisos, entró en el mar a gran velocidad, provocando un intenso oleaje por su peso de 1.200 toneladas.

La estructura metálica fue construida por los Astilleros de la Armada, ASMAR, para la empresa estadounidense "Diamond-M", con un costo de 23 millones de dólares, y será utilizada para las faenas de prospección del proyecto ENAP, Costa Afuera, en la zona austral. La construcción de la unidad fue iniciada en enero, luego que ASMAR-Talcahuano se adjudicara una propuesta internacional, y se calcula que estará en condiciones de cumplir funciones en los primeros meses de 1980. Para ello deberá dotársela de "patas" de 260 pies de largo (87 metros) con que se apoyará en el fondo marino, y los otros dos bloques, que en conjunto conforman una verdadera ciudad flotante, contará con bombas de perforación, habitaciones, y hasta un helipuerto de fibra de vidrio en la superficie. La plataforma de perforación autoelevatriz Levingston Clase Oil, muy similar a la "Nugget", que arrienda ENAP, semejará, ya en funciones, un gigantesco pulpo de hierro erguido sobre las aguas, capaz de explorar a 150 pies (50 metros) de profundidad del agua.

Lo que se puso a flote es una de las tres partes que compondrán el buque. La segunda y tercera, de 850 toneladas, serán botadas al mar prontamente.

La botadura fue calificada por el administrador de ASMAR como realmente positiva pues, disponer de una grada de lanzamiento para construir naves de hasta 30.000 toneladas y con la alta tecnología alcanzada, coloca a nuestro país en un muy buen plano en la construcción naval de este siglo.

"Ahora, desde el punto de vista de la plataforma que estamos construyendo—dijo—, creo que es algo de gran importancia, por la escasez de petróleo en el mundo, que lleva a buscarlo en todas partes, especialmente en el océano. Las posibilidades de que sigan pidiéndonos construcciones de este tipo, son bastante optimistas. Eso nos toma a nosotros en un momento muy oportuno, a raíz de esta experiencia que no la tiene ningún otro país latinoamericano, de modo que si se sigue necesitando este tipo de buques perforadores, nosotros tendremos grandes posibilidades de tener otros pedidos de este tipo".

Asimismo, agregó que, de acuerdo con los avances en la construcción, la plataforma deberá quedar terminada a comienzos de febrero de 1980 y en condiciones de ser remolcada a la zona de Magallanes, donde su propietaria, la empresa "Diamond-M", la arrendará a ENAP para su programa "costa afuera".

ESTADOS UNIDOS

Buzos que estudian el "Monitor", deciden si se puede sacar del fondo del mar

Los investigadores empezarán pronto una serie de 50 sumergidas hacia el "monitor", acorazado-sepultado en el agua, en una expedición que puede definir si el famoso buque de la Guerra Civil puede ser levantado.

El administrador NOAA Richard Frank dio instrucciones de que más de 30 científicos, buzos y técnicos fotografíen los restos del naufragio, recuperen los artefactos y verifiquen la integridad estructural del buque.

Frank dijo: "Es muy pronto para tomar cualquier decisión con respecto a lo que le sucederá eventualmente al "Monitor".

"Incluso si resulta que el buque se puede sacar del fondo, aún quedan interrogantes con respecto a la existencia de cualquier método seguro para preservar el buque naufragado, una vez que haya sido expuesto a la atmósfera", continuó, "o, incluso, si debe ser sacado siquiera".

La misión, que cuesta 265.000 dólares es una empresa conjunta de NOAA, el estado de Carolina del Norte y la Fundación Harbor

Branch, una organización privada de investigación oceanográfica sin fines de lucro con base en Fort Pierce. Fla.

Harbor Branch contribuirá con 200.000 dólares para la expedición y el resto se dividirá entre NOAA y el Departamento de Recursos Culturales de Carolina del Norte.

El "Monitor" yace en el agua a 210 pies frente al Cabo Hatteras, donde se hundió mientras era remolcado, en una tormenta, el 31 de diciembre de 1862. Su pérdida sucedió sólo meses después de su clásico combate con el acorazado confederado "Virginia", comúnmente llamado "Merrimack".

Los buques se enfrentaron, según la historia naval, el 9 de marzo de 1862, en el primer combate entre acorazados. Los historiadores consideran a este combate frente a Hampton Roads, Va., como el término de la era de los buques de combate de madera.

Los acorazados eran buques blindados que tenían la mayor parte de su capacidad de carga bajo el agua. Estos buques, propulsados a vapor, combatieron con sus adversarios de madera con cañones o mediante espilonazos.

El "Monitor" y el "Merrimack" combatieron durante cuatro horas a cañonazos y espilonazos hasta que los dos sufrieron graves daños. Luego se apartaron.

Desde su descubrimiento en 1973, por una expedición de la Universidad de Duke, el "Monitor" ha sido objeto de fascinación científica y pública. En 1975, NOAA declaró el lugar como el primer santuario marítimo nacional.

Harbor Branch guió las últimas series de sumergidas al "Monitor" en 1977 y se tomaron fotografías que muestran el buque naufragado, que yace boca abajo con su torre de artillería separada.

En las nuevas sumergidas, los mini-submarinos "Harbor Branch" llevarán buzos hasta el buque naufragado, donde se fijarán con especial atención en el área que originalmente constituían los camarotes de los oficiales. Posibles ítem que pueden recuperarse tales como ropa, armas y otro equipo que tenga relación con una linterna y la plancha del casco se recuperaron con anterioridad.

El Dr. Larry Tise, del Departamento de Archivos e Historia de Carolina del Norte, dijo que el Estado está desarrollando métodos para preservar cualquier artefacto recuperado.

Un gran problema al recuperar el "Monitor" es que, actualmente, está en un lento pero

fijo estado de deterioro en su medio ambiente oceánico, pero, al exponerlo al aire, se aceleraría enormemente su destrucción.

"El "Monitor" está compuesto de madera y hierro, dijo Tise en una conferencia. "Sabemos cómo preservar la madera y el hierro en forma separada, pero no sabemos cómo manejar la combinación. Tendremos que desarrollar algunas respuestas".

Sistema de adquisición de blancos

Se trata del "Mark 23 TAS" (Target Acquisition System), que está siendo desarrollado por la Hughes California para su instalación en los destructores de la clase "Spruance" y en algunos buques auxiliares.

A pesar de su tamaño reducido, es considerado como un sistema muy eficaz y rápido contra misiles a baja cota y blancos móviles con grandes ángulos de ataque.

Puede ser utilizado en defensa de un punto hasta 20 millas de alcance, y como radar de exploración y control aéreo hasta las 90.

"Task Forces" (Fuerzas de Tarea) nucleares americanas

La Armada estadounidense dispondrá de cuatro "Task Forces" (Fuerzas de Tarea) nucleares, que responderán al siguiente esquema:

—Primera Task Force: compuesta por el portaaviones "Enterprise" y los cruceros "Bainbridge" y "Truxtum".

—Segunda "Task Force": portaaviones "Chester Nimitz" y los cruceros "California" y "South Carolina".

—Tercera "Task Force": portaaviones "Dwight D. Eisenhower" y los cruceros "Virginia" y "Texas".

—Cuarta "Task Force", aún en construcción: portaaviones "Carl Vinson" y los cruceros "Mississippi" y "Arkansas".

Efectivos humanos en la Marina de Guerra americana al 31 de julio de 1978

El 31 de julio de 1978, los efectivos humanos de la Marina norteamericana eran los siguientes:

— Marina propiamente dicha: 527.184 hombres.

— Infantería de Marina: 190.384 hombres.

— Guardacostas: 37.758 hombres.

Plataformas estadounidenses para China

Uno de los primeros acuerdos firmados, tras la normalización de relaciones diplomáticas entre Estados Unidos y China, ha sido el de la construcción de siete plataformas marinas de

perforación por la empresa estadounidense LTV Corp para el nuevo cliente asiático.

Este contrato representa un valor de 40 millones de dólares.

FRANCIA

Ensayos de cría de almejas

En la estación experimental del CNEXO (Centro Nacional para la Explotación de los Océanos) instalado en la isla Tudy, a la altura de las costas del Finisterre (Bretaña), se están efectuando ensayos de cría de almejas, a fin de definir el tiempo mínimo de preengorde después de la metamorfosis y, de este modo, limitar al máximo el costo de producción del bivalvo de tamaño comercial. Los ensayos comenzaron en 1977.

Se habían recubierto con crías de almejas 900 m², divididos en cinco lotes, correspondientes a simientes de dimensiones variables de 14 a 268 mg, o sea de 3 a 12 mm.

Este experimento duró 16 meses, o más exactamente 460 días.

Entre el 19 y 23 de octubre se retiraron de estas parcelas, 1,2 toneladas, con rendimientos diferentes en función del tamaño de la almeja nueva. El cuadro da los resultados observados.

Se desprende de este cuadro que el peso mínimo preciso para obtener un porcentaje de supervivencia superior al 50% entre la inmersión de la almeja nueva y la obtención del tamaño comercial, es el de 70 mg (o sea 7 mm. de longitud).

A partir de ahí, se obtienen rendimientos por m² superiores a 1,5 kg. y los beneficios son más elevados, teniendo en cuenta el costo de la almeja nueva y los gastos diversos de protección y de mano de obra.

Con el deseo de prolongar lógicamente el ciclo experimental se lanzaron a fines del mes de octubre de 1978 dos tipos de prácticas que han venido a substituir a las precedentes:

El primero consiste en verificar los crecimientos y los comportamientos respectivos de dos especies cuyos aspectos gustativos son comparables a los de la especie ensayada anteriormente, la "*Ruditapes philippinarum*" y la "*Ruditapes decussatus*", la almeja "franca", conocida en las costas francesas; si los crecimientos y porcentajes de supervivencia son idénticos no habrá por qué seguir desarrollando la especie importada; en el caso contrario, será interesante ampliar la cría de dicha especie. La respuesta a dicha pregunta podrá obtenerse seguramente a mediados del año próximo.

El segundo tipo de experimento consiste en efectuar una extrapolación por hectárea (en una superficie de 18 hectáreas bajo el agua). El procedimiento debe permitir verificar si este tipo de cría puede llevarse a cabo en una superficie semejante con rendimientos que oscilen entre 1,5 y 2 kg. por m².

El 21 de octubre de 1978 se sembraron 1.800.000 almejas con un peso que oscilaba entre 70 y 170 mg., lo que supone un tamaño de 7 a 9 mm.; podrán recolectarse de aquí a 18 o 20 meses.

Estos resultados se han obtenido en un punto preciso, pero ahora es preciso efectuar ensayos en medios semicerrados (estapques, criaderos o salinas) y en medios abiertos (tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo), adaptando en este último caso las técnicas perfeccionadas en la zona experimental del Centro Oceanológico de Bretaña (COB).

Peso medio inicial en mg.	Densidad por m ²	Superficie sembrada en m ²	Cantidad sembrada el 29-6-77
14	163	245	40.000
31	107	140	15.000
74	134	112	15.000
164	133	300	40.000
268	120	100	12.000

Cantidad pescada el 20-10-78 (días: 462)	Peso pescado en kg.	Peso medio individual el día 462 en g.	% de supervivencia el día 462
10.240	173	16,9	25,6
4.730	97	20,5	31,5
8.530	174	20,4	56,9
25.710	576	22,4	64,3
6.180	155	25,1	51,5

Las campañas del buque de prospección geofísica "Résolution"

El "Résolution" se ha convertido en buque de investigaciones geofísicas desde 1977. Disfruta de las excelentes cualidades náuticas de los buques construidos para operar en las difíciles condiciones de las altas latitudes. Su tamaño le confiere el radio de acción necesario para la realización de los rendimientos elevados. Sus características son las siguientes: eslora 73 m., manga 13 m., arqueo bruto 1.394 t., arqueo neto 574 t. La superficie de puente disponible le permite experimentar los nuevos dispositivos sísmicos más sofisticados.

Favorecen el trabajo de los equipos y de los técnicos la gran estabilidad del buque y la comodidad de sus instalaciones. Equipado con los sistemas de prospección y de navegación más perfeccionados, el "Résolution" está estu- pendamente adaptado para realizar la exploración geofísica de los sedimentos de las cuencas profundas y de las márgenes continentales que constituyen los nuevos objetivos de la industria petrolera.

El "Résolution", administrado por los armadores franceses Denis-Frères, por cuenta del Instituto Francés del Petróleo, ha efectuado

trabajos al sur de Sète (Francia); la próxima reunión se efectuará en las costas tunecinas. El buque efectuó hace poco, dos meses de trabajos a la altura de las costas sirias e israelíes, así como por las costas de Sicilia y Cerdeña.

Después de haber cumplido su misión tunecina, el buque fue a Burdeos, de donde salió después para efectuar otra misión en el Mar del Norte.

Explotación del petróleo en Abu-Dhabi

Les Ateliers et Chantiers de Bretagne recibieron el encargo de la compañía Adma-Opc (Abu Dhabi Operating Company) de montar y vigilar la construcción de una plataforma auto-elevadora de mantenimiento en buen estado de las instalaciones, que será explotada a lo largo de Abu-Dhabi.

Esta plataforma estará acondicionada sobre todo para el mantenimiento de las estructuras, para la explotación del petróleo en el mar y para la reparación y el mantenimiento en buen estado de los oleoductos.

Dotada principalmente de una cámara de soldadura de sobrepresión, además de los equipos normales en este tipo de aparato, la plataforma podrá trabajar a una profundidad bajo el nivel del mar de 140 pies.

La flota comercial francesa

La Oficina de Estudios económicos y estadísticos de la Dirección de la flota comercial

publicó el estado de la flota comercial francesa en enero pasado. El siguiente cuadro muestra el reparto por categorías de los buques que la componen :

FLOTA DE COMERCIO EL 1º DE ENERO DE 1979

	N.º	Tab	Tpl
Buques de pasajeros :			
Transatlánticos	3	85.448	23.950
Transbordadores	21	121.114	27.909
Aerodeslizadores marinos	4	1.966	—
Total	28	208.528	51.859
Mercantes			
Mercantes de línea	111	680.313	932.790
Mercantes portacontenedores	53	871.860	1.052.125
Plataneros, politermos	27	160.927	160.115
Transportadores de mercancías a granel en seco	51	1.039.870	1.767.093
Transportadores de mercancías a granel mixtas (seco/petróleo).	5	475.512	894.961
Cisternas de vino y aceite	9	15.276	26.857
Transportes de azufre líquido y productos químicos	9	51.377	81.716
Buques de cabotaje de 500 tt.	32	14.352	30.274
Navíos secos estacionarios	24	37.141	52.033
Pontones : propulsor	1	1.200	—
barcaza	1	12.555	22.739
Total	323	3.360.383	5.020.703
Petroleros :			
Petroleros de largo recorrido	70	7.585.979	14.996.512
Buques de cabotaje petroleros	31	129.574	204.157
GPL—GNL	8	317.691	295.644
Petroleros y GPL estacionarios	3	20.973	34.419
Pontón petrolero : remolcador	1	356	150
propulsor	1	2.404	4.055
Total	114	8.056.977	15.534.937
TOTAL GENERAL	465	11.625.888	20.607.499

GRAN BRETAÑA

Nueva lancha británica

La lancha británica "Sea Dart", que se ve en la fotografía, gracias a la configuración de su casco, se desliza sobre un colchón de burbujas, lo que le permite alcanzar importantes velocidades con muy poca potencia.

El casco, resultado de más de dos años de estudios, está formado por varias secciones cóncavas y presenta un nervio central que, a gran velocidad, eleva la parte delantera de la lancha como si se tratara de un hidroplano. Un corte en forma de w que presenta este nervio, desplaza el agua oblicuamente, y unas aletas situadas a ambos lados, pulverizan el agua y crean unas burbujas en las secciones cóncavas de la parte posterior del casco, que disminuye la resistencia a la fricción del forro en contacto con el agua.

Con un motor de sólo 15 HP, esta lancha puede alcanzar una velocidad de 38 km/h.

Poderío naval ruso amenaza alianza occidental

Estados Unidos y otras potencias que no son comunistas han permitido que su poderío naval se reduzca a tal punto que bien pronto serán vulnerables al chantaje soviético, según informó la autorizada publicación "Jane's Fighting Ships".

Esto podría significar la privación de materia prima, de mercados y de la libertad de amigos de defenderse entre sí.

La advertencia es formulada en el prefacio de la edición 1979-80, de "Jane's", escrito por su editor, el ex jefe del Servicio de Inteligencia Naval Británico.

"La indecisión y los malos cálculos hechos por muchas potencias que no son comunistas—dice "Jane's"—han llevado a una posición en la que no hay un número suficiente de buques para vigilar a la flota soviética y mucho menos para interponersele".



"Al dejar caer el escudo de la seguridad marítima—añade—hasta ahora los líderes occidentales han debilitado su propia posición y se dirigen a una de vulnerabilidad al chantaje. Los resultados de ese chantaje son, entre otros, la privación de materias primas, de mercados y de la libertad de esos amigos que no son lo suficientemente fuertes como para garantizar su propia seguridad".

"Jane's" señala que actualmente los soviéticos tienen dos portaaviones que operan al este de Suez, esperándose por lo menos dos más en los próximos tres años.

La publicación indica que los rusos han iniciado en Leningrado la construcción de un gigantesco buque de guerra de 32.000 toneladas de la clase "Sovietsky Soyus", el primero de los 12 que planea tener para la década de 1990, del doble del tamaño de los cruceros de ataque originalmente planeados, pero ahora abandonados por la marina de los Estados Unidos.

"Está pertrechado con misiles y cañones; puede llevar aviones, podría describirse mejor con el anticuado título de "Crucero de Batalla", dice "Jane's". Añade que los soviéticos también están construyendo dos clases más de buques de guerra con amplio radio de acción: la clase de 13.000 toneladas "Ivan Rogov" con

plataforma para aterrizajes, con capacidad para transportar un batallón de infantes de marina, helicópteros y aerodeslizadores, y cuatro de la clase de buques de apoyo "Berezina" de 36.000 toneladas, provistas de cañones de superficie, misiles Sam y lanzadores antisubmarinos.

Por su parte, dice la autorizada publicación, la marina norteamericana, que en 1976, al terminar la guerra de Vietnam, contaba con 976 naves de combate en actividad, ahora cuenta solamente con 535 y para septiembre del próximo año no tendrá más que 528.

"Para fines de siglo, afirma "Jane's", el poderío naval norteamericano podría estar bien por debajo de 400 naves de guerra".

British Shipbuilders

Esta empresa británica construirá para la Armada inglesa tres dragaminas de la clase "Hunt", por un importe global de 60 millones de libras.

Dos de estos buques serán construidos en los astilleros Yarrow Glasgow, y el tercero en los de Vosper Thornycroft.

Este encargo forma parte de un programa que permitirá reemplazar 35 dragaminas británicos con casco de madera por nuevas unidades con casco de plástico.

ITALIA

Nueva fragata italiana

Fue entregada oficialmente a la Armada italiana la fragata lanzamisiles "Sagittario", segunda unidad de la clase "Lupo".

Crucero portahelicópteros italiano

Los astilleros italianos de Italcantieri empezarán la construcción de un crucero porta-

helicópteros para la Marina de Guerra italiana que llevará el nombre de "Giuseppe Garibaldi" y deberá ser entregado a fines del año 1984.

Dado que la retirada de servicio de las dos unidades de la clase "Andrea Doria" está prevista para el año 1985, el poder naval italiano no sufrirá por ello ninguna disminución, pues estará ya en servicio el "Giuseppe Garabadi".

PANAMA

Panamá, canal a nivel del mar

El presidente Arístides Royo anunció la convocatoria de un Congreso Mundial de Científicos, funcionarios gubernamentales y financie-

ros, para estudiar la posibilidad de construir un nuevo canal en Panamá, a nivel del mar.

El canal que está en operación desde 1914, cumplió recientemente sesenta y cinco años, tiene un sistema de esclusas que eleva los

buques desde el Pacífico o el Atlántico a un lago interior artificial, para luego bajar al otro océano.

Las esclusas tienen trescientos metros de largo y treinta y tres de ancho, tamaño que hoy día resulta pequeño para la mayor parte de los buques petroleros o cualquier navío de más de sesenta y cinco mil toneladas.

Además, el viejo canal está quedando obsoleto y sufre escasez de agua por el deterioro de su cuenca hidrográfica.

Cada vez que un buque, sea cual fuere su tamaño, pasa de un océano a otro, son vertidos del lago interior al mar más de cincuenta millones de galones de agua.

Y esa cifra debe multiplicarse por los quince mil tránsitos anuales registrados en promedio.

El anuncio de la convocatoria para el congreso mundial sobre el canal a nivel pasó casi de "incógnito".

La idea de construir en Panamá un canal a nivel es aún anterior a la del canal con esclusas.

La Corona española, siglos atrás, cuando ejercía dominio sobre estas latitudes, prohibió defender la idea de unir el Pacífico con el Atlántico, porque "el hombre no debe unir lo que Dios creó desunido".

El conde Fernando de Lesseps, después del éxito en la construcción del Canal de Suez, fracasó en Panamá.

De su intento, a fines del siglo pasado, sólo queda actualmente una gran zanja, cerca de la entrada atlántica del canal de esclusas, construido por Estados Unidos.

En el pasado, la falta de tecnología apropiada impidió la construcción del paso interoceánico a nivel del mar, pero hoy día ya no existe ese impedimento.

La principal duda actual se refiere a los efectos ecológicos que puede tener la unión de los dos océanos (no hay comunicación alguna entre ellos con el canal de esclusas).

Hay ecólogos que sostienen que el canal a nivel deterioraría el medio ambiente de Panamá y de gran parte del océano Pacífico, donde viven dos terceras partes de la población mundial.

Afirman dichos expertos que el tránsito continuo de grandes buques petroleros convertiría en un gran lodazal todas las áreas cercanas a las entradas del canal y, especialmente, en el Pacífico, con gravísimos perjuicios para la pesca.

También se ha dado el alerta sobre la posibilidad de que algunas especies marinas, al cruzar de su habitat natural en un océano al otro, provoquen un gran desastre ecológico, aniquilando muchas variedades.

Como respuesta a este último peligro, se habla de "barreras térmicas y ultrasónicas" que los peces no podrían atravesar.

Los pro y los contra del proyecto del canal a nivel son muchos y en Panamá se airean con relativa frecuencia. El aspecto económico, sin duda, es uno de los más debatidos.

Los defensores del canal hablan del beneficio de dar empleo a unas diez mil personas, por varios lustros, sin contar con los puestos de trabajo indirectos que generaría la construcción del nuevo paso interoceánico.

"¿Y la inflación de esa inyección monetaria por varios años, y luego la recesión al acabar las obras?", preguntan, a su vez, los detractores del canal a nivel.

Hay varios trazados posibles para el canal sin esclusas, todos a través de Panamá.

El que se menciona con más viable, corre paralelo al actual canal, a unos quince kilómetros en dirección oeste.

PERU

Nueva fragata destinada a la Armada Peruana

La fragata "Villavicencio", de la Armada peruana, arribó al puerto de Santa Cruz de Tenerife el 20 de agosto en viaje de entrega desde los astilleros italianos de La Spezia donde fue construida.

El buque zarpó rumbo al puerto de el Callao.

La fragata está al mando del capitán de navío Juan Ribaudó de la Torre y tiene una dotación de 20 oficiales y 134 tripulantes.

La "Villavicencio" es una fragata de la clase "Lupo", de las que posee varias unidades la Marina de Guerra italiana. Desplaza 2.208 toneladas y sus dimensiones son 108,4 metros de eslora, 11,3 de manga y 3,7 de calado.

Apoyo español a Perú

Según el "Informe Económico", la Cámara de Comercio hispano-peruana informó que España había apoyado financiera y tecnológicamente a Perú en la adquisición de cinco buques mercantes, de 15.000 toneladas cada uno, en la irrigación de una vasta comarca del estado de Arequipa y en la construcción de un gran complejo industrial de fosfatos.

Actualmente, el flujo comercial entre España y Perú supera los 50 millones de dólares anuales.

Mercante peruano chocó contra lanchas con gas

El carguero peruano "Inca Túpac Yupanqui" estalló en llamas después de chocar con tres barcasas repletas de gas butano amarradas cerca de la refinería de Good Hope (Louisiana), en el Mississippi, 50 kilómetros al norte de Nueva Orleans.

Tres tripulantes peruanos fallecieron, otros tres desaparecieron y dieciocho personas fueron hospitalizadas.

El "Inca Túpac Yupanqui" llevaba una tripulación de 42 hombres, y los guardacostas se declararon incapaces por el momento de decir cuántos han desaparecido. No descartan la posibilidad de que algunos marineros, en su mayoría peruanos, estén todavía bloqueados en el interior, protegidos por puertas anti-incendios.

Según los primeros datos suministrados por los guardacostas, el barco peruano, de 170 metros de eslora, matriculado en Callao, descendía el Mississippi hacia el golfo de México cuando por una razón indeterminada el piloto perdió el control.

El carguero chocó con las tres barcasas, que estallaron en llamas propagando el fuego rápidamente al "Inca Túpac Yupanqui" y a los muelles.

Los bomberos del puerto dominaron el fuego en el muelle, pero no pudieron controlar el incendio en el barco y dos de las barcasas hasta la tarde.

Algunos marineros peruanos tuvieron tiempo de saltar al agua, pero una gran parte de la tripulación dormía aún en el momento del siniestro. Otros subieron al puente y fueron rescatados por helicópteros, y se espera que varios otros se hayan refugiado en los departamentos interiores del barco.

REINO UNIDO

Conferencia mundial de oceanología internacional 80

La tecnología más adelantada para extracción de petróleo y gas costa afuera para la década del 80, será uno de los tópicos de discusión en la Conferencia Mundial Oceanology International (OI) que tendrá lugar en Brighton, Inglaterra, del 2 al 7 de marzo del año próximo.

En la conferencia se estudiarán varios aspectos de las operaciones mundiales de costa afuera, incluso tecnologías nuevas y mejoradas resultantes del desarrollo del petróleo y el gas en el Mar del Norte. El Comité Asesor Internacional de OI solicitó más de 140 estudios provenientes de 20 países.

Entre las sesiones más importantes se encuentran: la ingeniería de petróleo, perforación, producción, estructuras costas afuera, tuberías sobre el lecho del mar, buceo, comunicaciones, sumergibles y embarcaciones de apoyo de superficie.

El desarrollo de sistemas subacuáticos de terminación en el mercado internacional, y la experiencia del Reino Unido en la inspección, el mantenimiento y la reparación de instalaciones costa afuera serán puntos importantes en las discusiones.

También el programa incluye sesiones especiales sobre navegación, oceanografía, hidrografía, extracción marina, fuentes alternativas de energía y polución.

RUSIA

Rompehielos ligeros soviéticos

Durante el año 1978 entraron en servicio los seis rompehielos de la clase "Kapitan Chechkin", construidos para la Marina rusa en los astilleros Wärtsilä de Helsinki.

Estas unidades, destinadas al servicio fluvial del mar Báltico, desplazan 2.240 toneladas y con una potencia de máquinas de 4.490 CV pueden alcanzar una velocidad de 14 nudos. Sus dimensiones son: 77,6 x 16,3 x 3,25 metros.

Nuevo petrolero ruso de escuadra

Se trata del "Berezina" (denominación OTAN), cuyas características más destacadas parecen ser las siguientes: desplazamiento a plena carga, 40.000 toneladas; dimensiones, 210 x 25 metros; velocidad, 20 nudos, y propulsión diesel.

Va armado con un sistema superficie-aire SAN-4, dos montajes dobles de 57 milímetros, cuatro montajes multitubos de 23 milímetros, dos lanza-cohetes A/S y varios helicópteros.

La entrada en servicio de esta unidad, y la de otros buques análogos que se encuentran en construcción, reforzará notablemente la Flota de Apoyo Logística soviética, que hasta ahora no disponía más que de cinco petroleros del tipo "Boris Chilikin", seis del tipo "Uda" y dos del tipo "Dubna".

Posibles yacimientos en la Antártida

Investigaciones llevadas a cabo en las estructuras geológicas de la Antártida por un grupo de científicos de la URSS, permiten abrigar esperanzas de hallar yacimientos de gas y petróleo.

La base de las especulaciones de los científicos soviéticos se centra en el hecho de que

la Antártida fue un continente cálido hace millones de años.

Clase soviética "Delta III"

La revista alemana "Marine Rundschau" informó que estos submarinos nucleares serán armados con proyectiles SSN-18, cuyo alcance es, al menos, de 8.000 kilómetros.

Al parecer, Rusia puede producir anualmente dos o tres de estos submarinos.

Nuevas bases rusas

Según informaciones japonesas, Rusia prepara cerca de Vladivostok dos nuevas bases de apoyo para sus submarinos nucleares de las clases "Delta II" y "Delta III".

"Argus", el nuevo sumergible

Las pruebas de un nuevo aparato soviético de sumersión que ha sido bautizado como "Argus" acaban de finalizar en el Mar Negro. Alcanzó una profundidad de 512 metros.

"Pravda" (órgano oficial del Partido Comunista de la Unión Soviética) informó que el aparato tiene un peso de alrededor de nueve toneladas.

El "Argus", que se mueve deslizándose en el fondo, sobre unas especies de patines que contienen las baterías que le permiten una autonomía de ocho horas de sumersión, está provisto de numerosos instrumentos que lo convierten en un verdadero "laboratorio submarino".

Los manipuladores que posee para recoger muestras de tierra, los sistemas automáticos para recolectar agua a distintas profundidades los potentes faros que permiten estudiar el relieve, la fauna y controlar la instalación de cables submarinos, se pueden usar tanto en el Mar negro como en otros mares.

VENEZUELA

Irregularidades en compra venezolana de 6 fragatas

La investigación sobre la compra multimillonaria de seis fragatas italianas por parte del Estado venezolano fue concluida en Caracas durante el mes de agosto, por la Comisión de Contraloría de la Cámara de Diputados.

El informe final fue entregado a la Cámara de Diputados con las conclusiones sobre las negociaciones hechas con la empresa italiana Cantieri Navali Riuniti, estableciéndose que no hubo sobrepresos pero sí irregularidades con

los depósitos bancarios hechos en el exterior y con el cobro de comisiones por parte de un particular.

La investigación comenzó el 18 de abril del presente año cuando se denunciaron en la Cámara de Diputados presuntas irregularidades en la compra de esas fragatas.

La denuncia originó encendidos debates donde tomaron parte políticos de diferentes partidos, el ex Presidente de la República Carlos Andrés Pérez y el Ministro de Defensa de su Gobierno, que acusó a los sectores de izquierda de tratar de desprestigiar a las Fuerzas Armadas.

