

## ● CIENCIAS APLICADAS

### HISTORIA DE LA ENERGIA EN CHILE

Síntesis histórica sobre el uso de la energía en Chile.

Sergio Villalobos, Museo Histórico Nacional de Chile, 1983, 23 pp., \$ 200.

### LA ATMOSFERA INCONSTANTE

Estudio sobre la atmósfera por un especialista. Humberto Fuenzalida, Universitaria, 1983, 107 pp., \$ 160.

### THE SINCLAIR ZX-81 PROGRAMMING FOR REAL APPLICATIONS

Verdadero curso de computación por escrito. Con diagramas y numerosos ejemplos, viene en idioma inglés.

Randle Hurley, The MacMillan Press Ltd., 1982, 164 pp., \$ 2.620.

## ● LITERATURA GENERAL

### BARCO ABANDONADO

Obra sobre poemas marinos.

Luisa Ossa Gajardo, Rondas, 1983, 29 pp., \$ 200.

### EL CAJON ESTA MAS PODRIDO QUE EL MUERTO

Ironía sobre la muerte.

Alberto Collados, Nascimento, 1983, 51 pp., \$ 180.

### MOBY DICK. LA BALLENA BLANCA

Clásico de la literatura juvenil.

Herman Melville, Zig-Zag, 1982, 170 pp., \$ 210.

### LA AMANTE DEL REY

Novela que nos sumerge en el apasionado y profundo mundo de la Edad Media.

Jeanne Bourin, Atlántida, 1983, 222 pp., \$ 1.040.

### 2010: ODISEA DOS

Libro en que la historia y ficción se entrelazan.

Arthur C. Clarke, Emecé, 1982, 332 pp., \$ 790.

### EL FALSO MAHDI

Tecnología "maquiavélica".

A.J. Quinell, Emecé, 1983, 295 pp., \$ 760.

### FIEL GUARDIAN

Novela prohibida en la URSS. Narra la vida que se lleva en los campos de trabajos forzados, en Siberia.

Georgi Vladimov, Emecé, 1983, 217 pp., \$ 650.

### LA SORPRESA

Veinte cuentos de estilos diversos.

Dr. Héctor Rodríguez, Impresos Barcal, 1983, 160 pp., \$ 260.

### LA CASA DEL DESCALZO

Cuentos galardonados con dos premios importantes.

Guillermo Trejo, Taller Nueve, 1981, 146 pp., \$ 480.

## PAGINA MARINA\*

# ANECDOTAS NAVALES

*Hugo Alsina Calderón*  
*Capitán de Navío*

## Roca Ripin

En esa Expedición Antártica llevábamos un arquitecto que se caracterizaba por su genio algo ligero y por las dificultades que encontraba en todos los trabajos que se le encomendaban. Era todo un personaje conflictivo.

---

\* Sección que presenta al lector cartas y textos literarios de clara ambientación marina. Pueden provenir de colaboraciones originales e inéditas, remitidas especialmente, o ser reproducciones de textos aparecidos anteriormente en *Revista de Marina*, o bien, extractos de obras ya publicadas que han devenido en verdaderos clásicos en su género.

El patrullero *Lautaro* debía terminar el sondeo del paso que lleva su nombre, en el estrecho inglés, al norte de bahía Soberanía. Faltaba sólo un día de trabajo para regresar al continente. Lo malo estaba en que ese día era sábado 12, y como el comandante era supersticioso por ningún motivo quería trabajar al día siguiente, domingo 13. Inútiles habían sido todas las súplicas y argumentos para convencerlo. Como argumento final, el segundo comandante le hizo ver que llevaban trabajando 70 días en la Antártica, y que hacía 30 días había nacido en Punta Arenas su primer hijo, al que quería conocer cuanto antes. Esto conmovió al comandante, y como excepción dio las órdenes para zarpar de madrugada y terminar el trabajo.

Cuando se realizaba la última línea de sondas, el vigía del palo da el aviso: "roca por la proa". Para la máquina, atrás a toda fuerza, todo inútil; la corriente, muy fuerte, trasladó al buque lateralmente y lo lanzó sobre la roca. Golpe, escora de 15° a babor, salto y el casco pasa limpiamente al otro lado. El susto fue grande, pero no pasó nada. El examen de los buzos indicó que sólo se rayó la pintura.

No pudo haber una roca más molesta e incómoda, y por eso se le bautizó con el nombre de Roca Ripin, ya que éste era el diminutivo del nombre de nuestro arquitecto. ¡Ah!, otra cosa, el segundo comandante es ahora también supersticioso.

### **Edecán pesimista**

La Flotilla Antártica navegaba el paso Drake con pésimo tiempo. Invitado por la Armada viajaba como observador un Edecán del Presidente de la República. Poco antes de la hora del té el Edecán subió un rato al puente de mando, y cuando regresó a la Cámara de Oficiales alguien le preguntó: –¿Cómo va la cosa arriba?; ingenuamente contestó que le parecía bastante mal, pues el comandante había cambiado de rumbo y después le había preguntado al timonel: –¿Cómo va?, contestando éste muy preocupado: –¡así! ¡así! Si va así, así no más la cosa, no puede ir bien, ¿no es cierto?

### **Capitán bromista**

El magnífico transatlántico *Royal Viking Sea* se aprestaba a zarpar de Valparaíso a Buenos Aires, vía canales australes y estrecho de Magallanes. Llegan a bordo los dos Prácticos de Canales y suben al puente a saludar al capitán, un fornido noruego con cara de niño y muy risueño.

Después de conversar un rato, el capitán le pregunta a uno de los Prácticos, en forma muy seria: –¿y Ud., conoce el sur? La pregunta era desconcertante, pero el interpelado le responde tranquilamente: –no, capitán, este será mi primer viaje al sur. Tres segundos de silencio y una gran carcajada de todos.

### **Un cazador cazado**

El grupo de islas Diego Ramírez es uno de los lugares más inclementes del planeta. En medio del paso Drake, a 70 millas del cabo de Hornos, las tormentas llegan sin anuncio en cosa de minutos. El viento huracanado, la nieve, la lluvia y el hielo son cosas de rutina.

Los tres hombres que forman la dotación de la estación meteorológica llevan ya bastante tiempo juntos, y la rutina les limita toda iniciativa. Sin embargo, todos llevan escondido un proyecto trascendental: construir una embarcación para cruzar el canalizo entre caleta Condell y punta Bowers, y poder cazar los lobos de dos pelos, de piel finísima, que tienen sus crías en la isla Bartolomé. Utilizando la madera de los antiguos cajones de fideos, y algunos clavos, logran dar forma a una modesta chalana capaz de flotar con dos hombres a bordo.

El tiempo ha estado excelente los últimos tres días, el barómetro alto y estable; poca diferencia con San Pedro, Evangelistas y Punta Arenas. Llegó la hora cero, el momento tan esperado.

El radiotelegrafista, en su calidad de jefe y especialista, queda atendiendo la radio y las observaciones meteorológicas. El cabo torpedista y el infante de marina abordan temprano su embarcación, provistos de un fusil, munición, pan, chocolate, un poco de agua y algunos víveres secos para el día.

No hay problemas en navegar los 200 metros del canalizo y pronto están al otro lado en plena cacería. Las mejores pieles, limpias y dobladas, se embarcan en la chalana. Hay que regresar..., pero. Hay un pero: no caben los dos tripulantes, más las pieles. El torpedista, mejor boga que el infante de marina, toma los remos y cruza con las pieles de regreso a la estación. Una leve brisa del noroeste refresca; es necesario descargar rápido las pieles. Pocos minutos después, con la embarcación liviana, reinicia el cruce para traer a su compañero de cacería. No obstante el empuje vigoroso de sus brazos sobre los remos, el tiempo ha cambiado, la brisa ya es ventisca, el mar tranquilo se ha vuelto en marejada. Hay que tomar una decisión; si sigue, pueden quedar ambos aislados en la isla Bartolomé; y si regresa, deja a su amigo solo. Prima la cordura y regresa con la frágil embarcación media de agua.

Se desata el temporal; uno, dos, tres días, y no amaina. Desde la estación pueden ver, a ratos, a su compañero y se hacen señas.

Al terminar el tercer día, el jefe decide pedir ayuda. El patrullero *Lientur* zarpa de emergencia al rescate. Embarca los relevos necesarios en Puerto Williams y prosigue hasta bahía Orange, donde debe pasar la noche debido a las pésimas condiciones de tiempo en el Drake. Según el jefe de la estación de Diego Ramirez, el tiempo mejora rápidamente desde medianoche. No ocurre lo mismo en las cercanías del cabo de Hornos. A las 4 de la mañana, su llamado es angustiioso y jura que el viento ha calmado, el cielo está estrellado y la mar rizada. El llamado es tan desesperado que el comandante del *Lientur* decide correr el riesgo y ordena zarpar.

Pocas veces el noble *Lientur* se vio en apremios mayores. Las olas del oeste eran gigantescas, y el viento huracanado las hacía romper contra el costado de estribor, con ruido ensordecedor. Prácticamente no quedó a bordo nadie sin marearse. Sin embargo, había una vida humana en peligro, y si ya estaba tomada la decisión no había fuerza capaz de cambiarla.

Las horas pasaron lentas y penosas, y así también, lentamente, fue mejorando el tiempo, hasta llegar seis horas más tarde a la vista de las islas Diego Ramirez.

Aún iba el *Lientur* con fuerte viada avante, cuando la ballenera con los seis mejores bogas cayó al agua y se dirigió rauda al rescate del infante de marina, a quien suponíamos desfalleciente.

Grande fue la sorpresa del Teniente a cargo de la ballenera cuando divisó al afectado parado sobre una roca, haciendo manejos con su fusil y cantando el himno de la Defensa de Costa (hoy Infantería de Marina).

Al llegar la ballenera, se presentó: "Cabo Muñoz sin novedad, mi Teniente".

## ARTICULOS DE INTERES\*

### LA FRANCE ET LE TIERS MONDE: PROBLÈMES D'ARMEMENTS

Revista *Defense Nationale*, Juillet 1983, pp. 73-96.

Análisis de la política francesa de venta de armas al Tercer Mundo, bajo gobiernos anteriores al de Mitterrand y bajo éste. Actitudes socialistas antes de ser partido de gobierno.

### LE CONFLIT DU SAHARA OCCIDENTAL

Revista *Defense Nationale*, Mai 1983, pp. 111-131.

Ingredientes políticos, religiosos, sociológicos, ideológicos y geopolíticos del conflicto sobre el Sahara occidental.

### WESTERN SEA POWER NEED FOR A CHANGE OF COURSE

Revista *Navy International*, July 1983, Vol. 88 N° 7, pp. 413-416.

Posibilidad de un desarrollo aeronaval soviético hará que los planes de la componente naval de la Otan cambien. Se estima insuficiente la fuerza actual para contener un ataque soviético en el flanco norte. Información de desarrollo de prototipos de la Armada de Estados Unidos. Uso del paso Drake para buques muy grandes, y considerar a las Falkland como base para buques de Estados Unidos y Gran Bretaña. Necesidad de revisar las reglas de enfrentamiento de los buques de la Otan. Rol de la marina mercante para llevar refuerzos a Europa en un conflicto.

### SOVIET NAVAL PRESENCE IN THE MEDITERRANEAN SINCE 1973

Revista *Navy International*, July 1983, Vol. 88 N° 7, pp. 424-433.

Variación de la cantidad y capacidad de las Fuerzas navales soviéticas a través del tiempo. Capacidad de reacción de estas Fuerzas ante los movimientos de la Sexta Flota. Expulsión de los soviéticos de Egipto y utilización de otros puertos como posición. Utilización de la isla de Malta como posición. Actualmente, la media de unidades navales soviéticas es de 45, existiendo una alta capacidad submarina. El objeto de esta Fuerza es la presencia naval soviética en el área. El propósito ulterior sigue siendo el forzar a la Sexta Flota a retirarse del Mediterráneo.

### WIDENING NAVAL MARKET FOR SMALL CRAFT

Revista *Maritime Defence*, January 1983, Vol. 8 N° 1, pp. 7-9.

Al aumentar los costos de los buques de guerra, ha aumentado la demanda a embarcaciones de 100 pies de eslora. La adopción de la Zona Económica de 200 millas requiere ejercer soberanía en ella mediante patrullaje, y estas embarcaciones son apropiadas para ello. La embarcación, en estas

---

\* Extractados de revistas profesionales, con el propósito de que sirvan de guía a los lectores para una posterior consulta en las bibliotecas donde normalmente concurren.