

NOTICIARIO

NACIONAL

Apoyo satelital para la explotación pesquera

Aproximadamente el 60 por ciento de las empresas pesqueras utilizan cartas confeccionadas por expertos del Centro de Estudios Espaciales de la Universidad de Chile, para orientar sus capturas.

Dicho Centro recibe las imágenes de los satélites NOAA, que giran a 800 kilómetros de altura y pasan por los polos, obteniendo hasta cuatro vistas diarias de la Tierra. Los datos recibidos permiten confeccionar mapas en colores representativos de las temperaturas en las distintas zonas de pesca. De esta manera se orienta la actividad extractiva, mediante la adquisición diaria de información satelital, todo lo cual permite discriminar—por diferencias de temperatura— las zonas donde se concentran los cardúmenes.

Control de la contaminación en el borde costero

Un estricto control de las actividades que descargan residuos industriales o desechos orgánicos al mar está llevando a cabo la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante. A través de esta actitud vigilante el país procurará recuperar grandes zonas hoy altamente contaminadas, que han afectado el ecosistema. En algunos puntos las aguas ofrecen peligro para la salud humana por el simple contacto. La bahía de Talcahuano, cerrada y por lo mismo con escasa acción de corrientes marinas, ha quedado inutilizada en términos biológicos debido a las descargas que efectúan empresas procesadoras de pescado cuya cantidad y volumen de operaciones no permiten la recuperación natural. Una situación similar se presenta en Coquimbo, Mejillones, Iquique y varios puntos del litoral donde se está comenzando recién a adoptar medidas para reducir la contaminación.

Otro factor de polución lo constituyen industrias distintas de las pesquerías, especialmente químicas y mineras, cuyos residuos también van a dar al mar. Tal fue el caso de Chañaral, cuya bahía terminó embancada por el relave que escurría de las faenas mineras. El problema fue ventilado en los tribunales y finalmente la Corte Suprema dispuso que la empresa causante del daño debía adoptar las medidas necesarias para evitarlo.

Inciden también en el deterioro de la calidad del agua variadas actividades, simples por sí mismas, pero cuya repetición en el mismo lugar termina afectándolo. Aquí son incluidas las caletas, terminales pesqueros y los negocios de expendio de comidas. Mucha de la basura que allí se produce no es degradada por el mar, como sucede con los aceites y combustibles de los motores marinos y los envases plásticos.

A los rubros anteriores de contaminación hay que agregar el vaciamiento de aguas servidas. Esta situación, hoy plenamente conocida en los países avanzados, ha llevado a la suscripción de tratados que prohíben botar los desechos directamente al agua. Para resolver el problema, los países desarrollados exigen a las naves que descarguen sus estanques sanitarios mediante remolcadores o directamente al muelle mediante flexibles, siendo luego tratados todos esos desechos en la misma forma que es empleada para toda la ciudad. Los buques chilenos que arriban a dichos terminales deben cumplir tales exigencias y pagar elevadas sumas por el servicio. De este modo las autoridades de esos países cautelán el patrimonio de sus aguas.

Lo anterior tiene relación con los planes de saneamiento del litoral regional hoy altamente contaminado por las aguas servidas de Villa Alemana, Quilpué y Viña del mar, que desembocan en la costa, dejando prácticamente inutilizadas las playas viñamarinas.

ASMAR entrega nuevo pesquero

La Pesquera Hualpén S.A. suscribió con ASMAR un contrato de terminación de construcción de un pesquero, la que había sido iniciada en los astilleros INSA de Callao, Perú, considerando montaje de maquinaria y equipamiento, destinado a la pesca de cerco.

Los astilleros de ASMAR en Talcahuano realizaron el montaje de todos sus equipos, sistemas, instalaciones eléctricas y habilitabilidad. Las pruebas finales fueron efectuadas durante el mes de junio, con excelentes resultados.

Con la puesta en servicio de este pesquero, el *Licantén*, ASMAR ha contribuido a acrecentar la flota pesquera nacional.

Las características de la nave son las siguientes:

- Eslora total, 40 metros.
- Eslora entre perpendiculares, 35,02 metros.
- Manga, 8,845 metros.
- Puntal, 4,50 metros.
- Capacidad de bodega, 370 m3.
- Combustible, 29,65 m3.
- Velocidad, 12,5 nudos.
- Potencia motor, 1.250 HP a 1.200 rpm.
- Dotación, 18 personas.
- Autonomía, 6 días o 1.728 millas.

Operación UNITAS XXXII

Por un período de una semana permanecieron en Valparaíso las unidades que conforma la Fuerza de Tarea N° 138 de la Flota del Atlántico Sur de la Armada de Estados Unidos al mando del Contraalmirante Theodore Lockhart.

Las unidades participantes fueron los *uss O'Bannon*, como buque insignia, *Dahlgreen* y *Aylwin*, el transporte de desembarco *Barnstable County* y el submarino nuclear *Sand Lance*.

Crecimiento del movimiento portuario

En un 12,9 por ciento aumentó el movimiento portuario de Valparaíso entre enero y agosto del presente año, con respecto al mismo período del año pasado.

Este terminal portuario sigue ubicado como líder, al transferir a la fecha 2 millones 915 mil 228 toneladas de carga, tanto de importación como de exportación.

El año pasado, en este mismo período, Valparaíso había movilizado un poco más de dos millones y medio de toneladas.

En segundo lugar, con 1 millón 961 mil 279 toneladas, está el puerto de San Vicente, de la Octava Región, por donde salen las exportaciones de madera, con un crecimiento del 9,1 por ciento.

Tercero se mantiene San Antonio, con 1 millón 468 mil 464 toneladas y un incremento de un 5,3 por ciento. Cuarto, según la estadística, se encuentra el puerto de Antofagasta, con 1 millón 32 mil toneladas y una leve baja en relación al año pasado.

La variación más espectacular a nivel nacional, en lo que va corrido de 1991, se observa en el puerto de Arica, con 523 mil toneladas, lo que representa un aumento en la transferencia de carga del 33,4 por ciento.

Movimiento portuario en el país

Recientemente, la Empresa Portuaria de Chile entregó la siguiente información, relativa a las principales cargas que son transferidas en los puertos administrados por dicha empresa:

—El puerto de Arica transfiere hacia y desde Bolivia, cargas de exportación de harina de pescado y carga general.

—Iquique realiza exportaciones de harina y aceite de pescado, carga general y azufre. También opera con las importaciones a la Zona Franca.

—El puerto de Antofagasta realiza transferencias de exportación de cobre, harina de pescado, concentrado de cobre, salitre y trigo para Bolivia.

—Coquimbo efectúa operaciones de carga surtida, trigo, harina de pescado, fruta y concentrado de cobre.

—El puerto de Valparaíso realiza transferencias de carga general de importación en contenedores, cobre de la Fundición Ventanas, exportaciones de productos varios y productos hortofrutícolas. Es el principal terminal de contenedores del país.

—San Antonio efectúa exportaciones de cobre y fruta e importaciones de trigo y productos químicos. Es el principal puerto granelero del país.

—Talcahuano-San Vicente realiza la exportación de madera, celulosa, harina de pescado y chips.

—Puerto Montt tiene su fuerte en la exportación de chips, carga de cabotaje, trigo, salitre y carbón a granel.

—Chacabuco realiza la exportación de productos mineros y cabotaje de productos varios.

—Punta Arenas, carga de cabotaje, exportación de productos comestibles e importación de productos mineros y químicos.

Transferencia de carga por Valparaíso

En forma significativa ha aumentado el interés de las empresas y particulares extranjeros por utilizar el puerto de Valparaíso y otros terminales chilenos, como corredor para la internación en tránsito no solo de vehículos, sino de diversos productos industriales y manufacturados.

Lo anterior obedece, en términos generales, a las mejores ventajas comparativas económicas que ofrecen los servicios portuarios, fletes y transportes marítimos de estos terminales en Chile.

EXTRANJERO

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Nuevas opciones para aeronaves de alerta temprana

Desde Washington se informa que los planificadores de la Armada de Estados Unidos se encuentran evaluando una cantidad de opciones, entre las que se incluye el desarrollo de una nueva aeronave con el fin de aumentar la capacidad de combate de las aeronaves de alerta temprana durante el siguiente siglo, según lo han expresado funcionarios de la industria naval y de la defensa.

Esta nueva opción ha sido denominada EX, mientras se continúa buscando información respecto de lo que esta aeronave debería poseer.

Los fondos iniciales para este esfuerzo posiblemente podrían aparecer en el presupuesto de la armada para 1994 y no antes, según lo expresado por los planificadores. Los funcionarios de la industria de la defensa dicen que según fuese la complejidad del desarrollo, el primer EX podría estar en terreno a fines de esta década.

El interés de la armada en mejorar y reemplazar el actual *Hawkeye* E-2C está siendo cada vez mayor, en particular debido a que los planes para desarrollar una aeronave de Apoyo Táctico Avanzado (Advanced Tactical Support, ATS), multimisión, para reemplazar las aeronaves E-2C, los S-3 de guerra antisubmarina y *jammer* EA-6B, han resultado imposibles de solventar.

El ATS, originalmente concebido como la aeronave que reduciría el número de tipos diferentes de aeronaves desplegadas a bordo de portaaviones y que ayudaría a economizar dinero mediante la eliminación de cadenas logísticas separadas, enfrentado a la necesidad de aliviar otras deficiencias más apremiantes de aeronaves —como es el caso del reemplazo del A-6 y el mejoramiento de los F/A-18—fue eliminado del presupuesto de la armada para 1992.

Con el esfuerzo de desarrollo, estimado en una cantidad entre los 10 a 15 mil millones de dólares, la armada recibió 1,5 millones en 1991 para el estudio del concepto ATS.

Según lo expresado por el Capitán de Navío Jay Sprague, administrador del Programa E-2C, en una entrevista: "Estamos considerando una gama de alternativas y evaluando el beneficio operacional frente al costo y riesgo tecnológico de cada uno".

"EX es el nombre dado al nuevo sistema, que constituye un esfuerzo similar al ATS. El EX sólo será un sistema dedicado a la alerta temprana aerotransportada. Incluirá tanto una nueva estructura aérea como un sistema nuevo radar", agregó Sprague.

Según lo expresado por los funcionarios, el esfuerzo EX todavía podría constituir la base para un futuro sistema similar al ATS, en el próximo siglo, una vez que la armada complete el financiamiento para una aeronave AX con el fin de reemplazar al A-6 y complete el programa para actualizar el F/A-18.

Aplicaciones de vehículos operados por control remoto

El *Phantom* HVS (mostrado en la foto) ha sido usado en una amplia variedad de aplicaciones, tanto civiles como militares. Entre las tareas realizadas por él se encuentran las inspecciones de cascos a buques, verificación de puertos, fondeaderos libres de obstáculos, acciones de contraminaje, respaldo a labores de buceo y apoyo a levantamientos hidrográficos.

El *Phantom* consta de un sistema propulsor, cámara de televisión en colores, consola de control Spectrum, transductor de sonar, sistema de navegación y es capaz de transportar y liberar una carga útil de hasta 20 kilogramos, todo monitoreado desde un buque o una estación en tierra por medio de un cable que une el vehículo con el centro de control.

De los 150 vehículos *Phantom* que han sido producidos hasta la fecha, la mayoría se encuentra funcionando en las Armadas de Estados Unidos, Gran Bretaña, Australia, Nueva Zelanda y Portugal. Un porcentaje menor de estos vehículos ha sido solicitado por organizaciones comerciales de Estados Unidos y Europa.

ESPAÑA

Relevos de Unidades españolas en el golfo Pérsico

Dos fragatas, la *Reina Sofía* y la *Asturias*, patrullan actualmente en aguas del estrecho de Ormuz y del mar Rojo, tras haber relevado a la *Victoria* y a las corbetas *Infanta Elena* y *Vencedora*, que realizaron tareas de control del tráfico marítimo y de escolta de buques logísticos de la flota multinacional durante la crisis del golfo Pérsico, en cumplimiento de las resoluciones de las Naciones Unidas. Los nuevos buques continuarán con la misión de garantizar el embargo hasta que esta organización levante las sanciones contra el régimen iraquí.

Después de nueve meses destacados en la zona del golfo Pérsico y el mar Rojo, las dotaciones de la Agrupación Bravo han desarrollado la más importante operación en el escenario real de la armada española en los últimos años. Once buques enviados a cinco mil millas de España y cerca de cinco mil intervenciones, entre inspectores y visitas a buques mercantes, es el balance de este despliegue naval.

La situación en el área, tras la salida de Sadam Hussein de Kuwait y el cese de las hostilidades, han aconsejado modificar la composición de la Agrupación Bravo. Las dos corbetas han sido relevadas por la fragata *Asturias*, de la clase Baleares, la primera de su tipo destacada en el golfo, mientras que la *Reina Sofía* es la cuarta de la clase *Santa María*, en la zona.

URSS

Reformas políticas afectan la flota pesquera

Los cambios políticos experimentados en la Unión Soviética se han traducido en una drástica reducción de su flota pesquera.

El 90 por ciento de las naves es propiedad del Estado y deberá ser reducida a barcos más pequeños y más eficientes y debe haber un traspaso de su totalidad a cooperativas, a familias o a empresas. Japón, donde la economía libre es preponderante, es el país que mejor puede colaborar a modificar la industria pesquera rusa. Japón tiene 2.700 barcos con más de 100 toneladas de registro, los que suman más de 1 millón de toneladas. Los rusos tienen cerca de 3.300 barcos de más de 100 toneladas, que sumados alcanzan los 7 millones de toneladas.

Adicionalmente, es importante considerar que en 1988 la flota rusa capturó 11,5 millones de toneladas, de las que 5,18 millones fueron para consumo humano directo consumiendo 10 millones de toneladas de petróleo. Los japoneses capturaron casi lo mismo con una flota mucho más eficiente y de un séptimo del tamaño de la flota rusa.

ARGENTINA

Incorporación de aeronaves para la Prefectura Naval

La industria española Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima está respondiendo ampliamente a las demandas actuales, en cuanto a proporcionar una aeronave de tamaño medio capaz de ejercer la vigilancia sobre la Zona Económica Exclusiva, que permita cautelar el patrimonio de los países ribereños y a la vez apta para participar en la lucha contra el tráfico de drogas y contrabando por las aguas de estos.

Recientemente, la Prefectura Naval Argentina adquirió dos aeronaves C-212 para los propósitos antes señalados, sumándose con ello a las adquisiciones que Venezuela y Méjico han hecho del mismo tipo de aeronave.