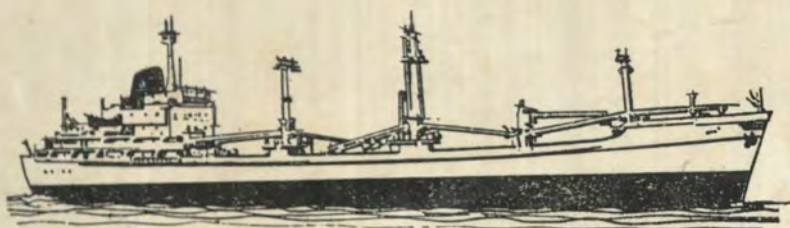




REVISTA
DE MARINA

BURMEISTER & WAIN DIESEL PROPULSION



PROYECTO 007 - TRANSPORTE DE 18.400 TONELADAS

Felicidades a la

ARMADA DEL PERU



BURMEISTER & WAIN

Constructores del B.A.P. "TALARA" y los Motores Diesel Principales del B.A.P. "SECHURA" B.A.P. "ZORRITOS", B.A.P. "LOBITOS", B.A.P. "PARIÑAS", B.A.P. "PIMENTEL" y B.A.P. "007" cuya construcción se iniciará próximamente. Además arquitectos de los planos del B.A.P. "PARINAS" y B.A.P. "PIMENTEL".

REPRESENTANTES GENERALES
EN EL PERU

VIKING S.A.

CHOTA 1170 - LIMA TELF. 42670 - CASILLA 2840



REVISTA DE MARINA

Enero y Febrero
Año 55 No. 1

Contenido

1969
Vol. No. 317

	Pág.
Operaciones de Carga y Descarga en Puertos	1
Por el Capitán de Fragata AP (R) Luis Felipe Villena Gutiérrez.	
La Libertad de los Mares y los Esfuerzos de los Países en Desarrollo para mejorar sus Marinas Mercantes y su Comercio Marítimo	24
Por el Capitán de Fragata AP (R) Luis Felipe Villena Gutiérrez.	
Políticas y Prácticas Navieras: Las Banderas de Conveniencia	43
Por Zenón Ojeda Oróstegui.	
L'Almanacco Navales 1968 - 1969	52
Por el Capitán de Fragata AP. (R) Juan E. Benites.	
Procedimiento Práctico para tomar Datos Tácticos	54
Por el Capitán de Corbeta AP. Oscar Morante Newton.	
Notas sobre la Solución de Problemas Logístico del Cuadro de la Metodología de la Planificación Operativa	61
Por el Capitano di Porto Salvatore Corrieri.	
La Biblia y el "Camino Real"	68
Por Licinio Vestri.	
Informaciones Mundiales	71
Crónica Nacional	89

REVISTA DE MARINA

DIRECTOR

Contralmirante A.P. Alberto Benvenuto Cisneros

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Emilio Levaggi Aste

PROMOTORES:

Capitán de Fragata A.P. Fernando Roca Alzamora
Capitán de Corbeta A.P. Alfredo Arnaiz Ambrossini
Capitán de Corbeta A.P. Oscar Morante Newton

DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinces, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.
Contralmirante Alejandro Martínez Claire, Abril 1963 a Enero 1964.
Contralmirante Julio Giannotti Landa, Febrero 1964 a Diciembre 1965.
Contralmirante Fernando Lino Zamudio, Enero 1966 a Diciembre 1966.
Contralmirante Esteban Zimic Vidal, Enero 1967 a Diciembre 1968.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio del Estado Mayor General de Marina.



**DINERO SEGURO...
¡y a la mano!**



¡Qué cómodo es pagar con cheque!...

No necesita usted llevar dinero encima... vigila mejor sus gastos... Donde usted esté, adonde usted vaya, hay una sucursal o agencia del Banco de Crédito. Y es como si el Banco mismo, con todos sus servicios, fuera con usted... para facilitarle y acelerar sus operaciones

Use las facilidades y ventajas de tener una cuenta corriente en el

BANCO DE CREDITO DEL PERU

La Institución Bancaria Nacional Más Antigua del País

PINTURAS



Más de 25 Años de Experiencia en cada Tarro

CIA. DE INDUSTRIAS QUIMICAS ASOCIADAS S. A.

GUILLERMO BARRIOS 110 SAN MARTIN DE PORRES

TELEFONOS: 23-1348 — 23-6422 — 23-8095

L I M A

UN PREMIO DE 100 MIL SOLES Y 5 DE 50 MIL DOLLARS TROPICALIA



FRAGATA MK7 VOSPER - THORHYCROFT GROUP

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EN EL PERU:

GIBBS Y CIA. S.A.

PASEO DE LA REPUBLICA 291, OFIC. 1203

TELEFONO 28-7755

L I M A

UN PREMIO DE 100 MIL SOLES Y 8 DE 20 MIL DONARA TOQUEPALA A GANADORES DE CONCURSO SOBRE PLAN DE ALFABETIZACION EN EL PERU

RESOLUCION MINISTERIAL N° 0316-69/EP.

Lima, 27 de Febrero de 1960.

Vistos los antecedentes que se acompañan; y,

CONSIDERANDO:

Que es propósito del Supremo Gobierno realizar la promoción socio-económica y cultural de la población comunitaria que no recibe los beneficios de la educación sistemática del país;

Que este esfuerzo requiere el concurso de la empresa pública y privada debido a la magnitud del problema;

Que la "Southern Perú Copper Corporation" ha instituido un premio anual estímulo, fomento para los estudios y actividades culturales que tiendan al desarrollo económico y social del país, el mismo que será adjudicado mediante certámenes nacionales que es necesario aceptar y reglamentar;

Estando a lo propuesto por la Dirección de Educación Fundamental, con la opinión favorable de la Dirección General de Educación Común; y,

De conformidad con lo que dispone el artículo 8° inciso 6° de la Ley Orgánica de Educación Pública N° 9359;

SE RESUELVE:

1°.—Aceptar y agradecer el patriótico ofrecimiento efectuado por "Southern Perú Copper Corporation" consistente en un premio de S/. 100,000.00 para el ganador del premio nacional y ocho premios de estímulo de Veinte Mil Soles (S/. 20,000.00) para cada uno de los ganadores del certamen en cada Dirección Regional de Educación; así como pasajes de las sedes regionales a Lima, para los ganadores del certamen nacional y viáticos por cinco días para su participación en una Mesa Redonda.

2°.—Promover un Concurso Nacional de elaboración de un "Plan Regional de Erradicación del Analfabetismo en el Perú".

3°.—Aprobar el reglamento del citado Concurso cuyo texto es el siguiente:

OBJETIVOS:

- Estructurar un Plan Regional de Alfabetización, en función del Desarrollo;
- Elaborar un Plan Nacional de Alfabetización a base de los planes regionales;
- Promover y estimular la participación de las fuerzas vivas del país, en el desarrollo de los Programas de Alfabetización y Educación de Adultos.

CONTENIDO Y EXTENSION DEL TRABAJO

Los trabajos que se presenten al Concurso contendrán:

- Diagnosis;
- Objetivos;
- Metas; corto, mediano y largo alcance;
- Estrategia;
- Recursos;
- Financiación;
- Evaluación;
- Continuidad.

La extensión del trabajo es libre, debiendo ser presentado en papel tamaño carta, escrito a máquina a dos espacios, y por duplicado.

PARTICIPANTES:

Participarán en forma individual o en equipos, profesores de todos los niveles, sociólogos, antropólogos, psicólogos, asistentes sociales y otras personas e instituciones públicas y privadas interesadas en la educación.

FECHA DE ENTREGA DE LOS TRABAJOS

Los trabajos serán presentados a más tardar el 30 de mayo de 1969, a las Direcciones Regionales de Educación.

Cada trabajo llevará seudónimo del concursante y en sobre lacrado se incluirá el nombre que lo identifique.

CALIFICACION

Los trabajos se calificarán en la sede de las Direcciones Regionales por un Jurado especial nombrado por cada Dirección Regional de Educación.

—El jurado determinará al ganador del primer puesto.

—El Director Regional de Educación remitirá a la Dirección General de Educación Común un ejemplar del Plan que haya alcanzado el primer puesto, debiendo quedar la respectiva copia en la Biblioteca de la Dirección Regional.

—Los originales de los trabajos presentados al Concurso pasarán a ser propiedad del Ministerio de Educación Pública.

PREMIOS:

Los premios pecuniarios son donados por la "Southern Copper Corporation", en la siguiente forma:

Primer Premio Nacional de Cien Mil Soles Oro (S/. 100,000.00) para el ganador del Plan calificado como el mejor entre los ocho Planes Regionales.

Ocho Premios Regionales de Veinte Mil Soles Oro (S/. 20,000.00) cada uno, para el ganador en cada Dirección Regional de Educación.

Pasajes y viáticos por cinco días a los ganadores de cada Dirección Regional, para participar en la Mesa Redonda que se realizará en esta Capital en fecha que determine el Ministerio de Educación Pública.

—Un jurado especial, designado por el Ministerio del Ramo, determinará al ganador del Primer Premio Nacional después de la realización de la Mesa Redonda.

4°.—La Dirección General de Educación Común se encargará de dictar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese.

General de Brigada EP. **ALFREDO ARRI-SUENO CORNEJO**, Ministro de Educación Pública.

FIDEOS "NICOLINI"

Calidad Máxima

HARINA "SOL"

Calidad Inmejorable

HARINA "SOL"

Pan hecho con harina "SOL" significa
Mejor alimentación, Mayor economía.
::: Más nutrición. Menos gasto :::
NO FERMENTA. NO ES ACIDA

FIDEOS NICOLINI

Son tan buenos como los mejores importados.
Elaborado con Harina "Sol" y con Sémola de
primera clase. Fideos en bolsas, paquetes,
cajas, de EXCELENTE PRESENTACION



PIDAN EN TODAS PARTES

Harina "Sol" y Fideos Nicolini

INCONFUNDIBLES

Nicolini Hnos., S. A. -- Lima

Teléfono 230180

Compañía de Aviación

DIBOGA S. A.

Representantes de

PIPER - AEREOCOMANDER

Aeropuerto Internacional

"JORGE CHAVEZ"

CALLAO



Famolén[®]

70% FIBRA POLIESTER

Diolen[®]

EL TEJIDO IDEAL DE FIBRA
POLIESTER ALEMANA
conservan plizados
y rayas permanentes
FACIL DE LAVAR
EXIJALOS SIEMPRE



CONTRALMIRANTE ALBERTO BENVENUTO CISNEROS
Director de la Escuela Naval del Perú

Operaciones de Carga y Descarga en Puertos

Por el Capitán de Fragata A.P. (R)
LUIS FELIPE VILLENA G.

En lo referente a las operaciones portuarias es necesario analizar, detenidamente, cuáles son todos los elementos componentes que intervienen en una operación de estiba y desestiba a fin de que, en cada puerto, el Capitán de la nave haga un análisis del rendimiento general de éste estudio que le significará una mejor capacitación en lo referente a Economía Naviera. Este examen adquiere especial importancia en lo que se relaciona a los puertos peruanos y a los de aquellos de otros países en desarrollo que adolecen de deficiencia en sus facilidades portuarias de transporte terrestre y acuático, mecanización, bajo rendimiento de mano de obra, escasa efectividad en el desenvolvimiento de las autoridades marítimas, etc.

Podemos distinguir, como componentes del esquema de las actividades portuarias a los siguientes 7 elementos que se relacionan con la estiba y desestiba:

- a.—Productores de la mercadería.
- b.—Transportadores terrestres o acuáticos de los productores.
- c.—Agentes de Aduana.
- d.—Agentes Navieros.

- e.—Autoridades marítimas que fiscalizan a los gremios marítimos que trabajan a bordo (estibadores y maniobristas).
- f.—Autoridades portuarias que fiscalizan a los gremios marítimos que trabajan en tierra.
- g.—Buque.

El productor es el fabricante de la mercancía. Cuando se trata de materia prima que, para el caso del Perú el producto dominante de exportación es la harina de pescado, su rol adquiere una importancia apreciable. El productor hace contratos particulares con transportistas (camiones) a fin de que los stocks a ser embarcados sean colocados en el muelle de embarque o en el lugar que indique su respectivo Agente de Aduana que es quien entregará la mercadería al Agente Naviero que, representando al Armador, atenderá la estiba del buque. En los puertos en donde el buque es atendido sobre el ancla, por no haber suficientes atracaderos, el Agente de Aduana, con las lanchas que posee, conduce la carga hasta el buque o hasta el lugar que le indique el Agente Naviero. Recién en esta fase co-

mienza a actuar el Agente Naviero colocando a bordo las cuadrillas de maniobristas y estibadores. En esta fase, el Capitán verifica la mejor conducción de las operaciones de carga o descarga mediante:

a.—Acciones de carácter interno

b.—Acciones de carácter externo

En las acciones de carácter interno toma sus providencias para que cada bodega esté debidamente supervisada por el personal del buque en lo que se refiere al cuidado de la carga y al desempeño del Agente Naviero, que es su representante; verifica que se atiendan prontamente las reparaciones que tuviesen que hacerse para subsanar fallas en el buen rendimiento de los winches y de la maniobra de las plumas y de cualquier otro elemento del buque, en el aspecto laboral con los gremios marítimos de a bordo o de tierra verifica que el Agente acuda prontamente ante las autoridades que fiscalizan a esos gremios a fin de que se subsanen las dificultades, paralizaciones, etc. que hubiesen ocurrido. En esta forma, el Capitán después de concluidas sus operaciones en cada puerto, está en condiciones de presentar a sus principales, un informe muy completo sobre los defectos que ha apreciado en el desempeño de cada uno de estos siete elementos. En esta forma los armadores estarán en condiciones de gestionar ante las respectivas autoridades gubernamentales las medidas que deben dictarse para mejorar el rendimiento de cada puerto.

El tema de las operaciones de carga y descarga en los puertos tiene una importancia excepcional y vamos a tratarlo de inmediato, con cierta amplitud en lo referente a sus costos relativos y en lo concerniente a la teoría de la manipulación de la carga.

La industria del transporte marítimo ha sido desgraciadamente considerada desde su origen como un negocio y medio de vida romántico. Desgraciadamente, porque el romance produce nostalgia y la consecuente reticencia a cambiar o renovarse. Los barcos, los puertos y las ocupaciones conexas a ellos están fuera de lo ordinario, y por lo tanto, ligados al romance. Ello no debería permitir, sin embargo, que el corazón impere sobre el cerebro al tratar de manejar un negocio. Lamentablemente, parece que ésta ha sido la historia del transporte marítimo, por lo menos hasta hace muy poco.

El hecho que la preocupación principal de los industriales marítimos haya sido la "belleza de la embarcación, su método de propulsión, su velocidad, sus cualidades hidrodinámicas, su fineza de líneas, su perfil y otras cualidades más o menos estéticas, es prueba de esta historia, ya que aquella faceta de un barco que en realidad constituye su verdadera finalidad, es decir, sus características de transporte y manipulación de carga, ha recibido mínima atención hasta hace unos cuantos años.

Esto es muy serio para esta industria si se toma en consideración

que hoy en día el porcentaje más alto en los gastos de operación de una nave corresponde al manipuleo de carga. Considérese por ejemplo, los costos de operación de lo que podría considerarse un barco típico para carga general en una ruta marítima de alcance medio (una nave tipo C-2 de 10,000 DWT que opera en una ruta comercial de 2500 millas):

Relación de Costos	Porcentaje del Total
Gastos propios de la nave incluyendo, depreciación, tripulación, comidas, equipo, etc., así como gastos de puerto tales como pilotaje, atraque, remolque, muellaje, etc.	43.0%
Gastos de estiba, desestiba y tarja:	43.6%
Gastos Generales:	6.1%
Combustible:	6.0%
Seguro:	1.3%
Total:	100.0%

Si se acorta el radio de acción del tráfico, aumenta el costo de la manipulación de carga y su proporción en relación a los costos totales. Si se alarga, disminuye la proporción de costos que corresponde a la manipulación de carga. Este ejemplo ilustra la forma en que la manipulación de carga gravita en el costo total, constituyendo, el renglón individual más alto de gastos. Sin embargo, es el renglón más vulnerable a mejores sistemas y una mayor eficiencia. Los otros costos son fijos.

Dicho en otra forma, los costos por manipulación de carga pueden absorber, y muchas veces lo hacen, hasta la mitad del flete marítimo, dejando sólo la otra mitad para proporcionar ingresos adecuados para pagar por todos los otros gastos de operaciones, los gastos generales, depreciación y permitir utilidades. Cualquiera sea la forma en que se exprese, es obvio que la manipulación de la carga es de primordial interés en el transporte marítimo y por lo tanto, el diseño de barcos en relación con la manipulación de carga, debe ser, objeto de consideración fundamental en la industria del transporte marítimo.

Para explicar más claramente los objetivos que se persiguen con los diferentes diseños y estructuras de barcos se deben hacer unas cuantas observaciones sobre algunos principios básicos que gobiernan la eficiente manipulación de materiales.

El sistema más eficiente para transferir materiales de un lugar a otro es indudablemente en forma de un flujo o movimiento continuo. Por lo tanto, un medio que transporte líquidos o semilíquidos en un flujo continuo tal vez sea la forma más eficiente de manipular materiales. La forma más eficiente en segundo lugar, probablemente, es el flujo continuo de sólidos granulados por gravedad o faja transportadora. Si la naturaleza del material manipulado no permite una forma de flujo continuo, es necesario considerar la eficiencia relativa de los distintos métodos de manipular unidades separadas. La teoría de ma-

nipulación de materiales indica que la eficiencia o la productividad sube conforme aumenta el peso de la unidad o bulto que se está manipulando. Es decir, si se debe manipular un cargamento de mil toneladas mediante el sucesivo traslado de unidades de una tonelada, la eficiencia se mide en términos de 1000 ciclos que se requieren para mover las mil toneladas. Por otro lado, si la unidad aumenta de peso a, digamos, veinte toneladas (como en el caso de un "liftvan"), entonces la medida de productividad está relacionada con los cincuenta ciclos que se requieren para mover dichas mil toneladas.

Otro principio básico en la manipulación de carga es la dirección del flujo o movimiento. Así como en geometría, es axioma de la ciencia en el manejo de materiales que una línea recta es la distancia más corta entre dos puntos, y por lo tanto, la forma más eficiente para mover la carga, en la manipulación de carga general cuanto más se acerca la línea recta al plano horizontal, más alta es la eficiencia.

En el barco convencional el movimiento tradicional de la carga ha sido virtualmente en zig-zag y por tanto desastrosamente ineficiente —en forma horizontal para el movimiento dentro de la escotilla, vertical hasta llegar por encima de la estructura del barco, luego horizontal otra vez hasta pasar por encima del costado de la nave, luego vertical de nuevo hasta descender al lugar de descanso en el muelle, luego horizontal hasta su lugar de

descanso en el almacén o patio. Esta forma de movilizar la carga es probablemente la más ineficiente que se pueda concebir. Sin embargo, ha sido el patrón en el transporte marítimo desde el tiempo de los Fenicios y aún sigue predominando.

Es evidente hoy en día que los principios básicos en que debe apoyarse el diseño de barcos y de equipo para barcos y también el de los muelles y de equipo para muelles, son: (1) que el flujo continuo o casi continuo del material es la condición óptima para el traslado de material de un lugar a otro; (2) que cuando se manipulan unidades separadas, más eficiente es la unidad cuanto más pesada se pueda hacer; (3) que para trasladar material de un punto a otro, la línea recta es la más eficiente; y (4) que para manipular carga general cuanto más se acerca la línea recta al plano horizontal, más eficiente resulta la operación.

Como una indicación de lo primitivo del diseño de los barcos en lo que se refiere a manipulación de carga no hay sino que mirar unos cuantos años atrás, para ser exactos al comienzo de la década de 1950, para darse cuenta que la tarea elemental de abrir las escotillas de un barco constituía una labor morosa y pesada sin producir utilidad alguna ya que la manipulación de carga sólo era posible al término de la apertura de ellas. Las escotillas de los barcos convencionales estaban compuestas de cientos de tablas individuales de madera llamadas comúnmente "gavio-

tas", que se colocaban pieza por pieza, a lo largo de peligrosas vigas, se cubrían con múltiples lienzos alquitranados, y luego se aseguraban con fletes y cuñas de acero. El mero trabajo de abrir o cerrar las bodegas tardaba casi dos horas, o sea la cuarta parte de un turno completo de trabajo con el consiguiente atraso en el embarque o descarga de mercadería.

Fue necesario un esfuerzo monumental para que los armadores accediesen a instalar sobre las escotillas tapas de acero activadas hidráulicamente y heméticas al agua y que requieran de un solo hombre para abrirlas o cerrarlas en cuestión de segundos con la mera presión de un botón.

Los conservadores arquitectos navales se preguntaban si estas tapas de escotillas realmente serían herméticas al agua y marineras y el armador ponía en tela de juicio el costo inicial de este sistema al compararlo con el de gaviotas de madera que era relativamente barato y el cual había estado acostumbrado a usar para sus barcos. Afortunadamente, sin embargo, los armadores se dieron rápidamente cuenta que el tiempo y la mano de obra que se ahorran en abrir y cerrar las escotillas compensaba en exceso la inversión de capital adicional, lo que ha dado como resultado que hoy en día todo barco de primera clase está equipado con estas tapas hidráulicas para escotilla.

En cierta forma la tapa hidráulica de las escotillas fue precursora de muchas nuevas ideas en el diseño y equipo de las naves destinadas a

mejorar las condiciones de transporte y manipulación de carga. El paso inicial de atacar los costos de manipulación de carga, fue seguido de otros destinados a mejorar el diseño y equipo de los barcos en beneficio de la carga.

Hasta hace sólo unos cuantos años, los arquitectos navales dictaban que la boca de las escotillas de un barco debía ser relativamente pequeñas para no debilitar la estructura del barco. Bajo la presión de armadores interesados en aumentar la eficiencia en el manejo de la carga, pronto fue posible encontrar a algunos arquitectos navales quienes, utilizando un poco de más ingenio e imaginación, diseñaron lo que hoy en día se llama el barco "todo escotilla". En efecto, virtualmente toda la superficie de la cubierta fue recortada permitiendo así que el gancho del winche o grúa tuviere acceso directo a los lugares más recónditos de los entrepuentes y bodegas permitiendo así movilizar la carga en forma vertical. Este diseño eliminó el trabajo abrumador, costoso y lento de movilizar la carga a las alas de las bodegas en los casos de estiba y de movilizar la carga desde las alas de las bodegas hasta la boca de la tradicionalmente pequeña escotilla antes de poderla izar en casos de desestiba.

Junto con las anchas escotillas en las cubiertas del barco, vinieron otros progresos como el de hacer los entrepuentes completamente retráctiles, dando al barco de esta manera mayor flexibilidad en los tipos de

carga a transportar pudiendo variar desde carga general hasta automóviles y carga a granel.

El mérito real de los cambios arriba descritos en el diseño de las escotillas, consiste en haber eliminado unos cuantos de los "zigs" en la manipulación de carga general que tradicionalmente fue en "zigzag". El siguiente paso era tratar de enderezar la línea de movimiento de la carga eliminando los "zigs" restantes. En lugar de colocar las escotillas en la cubierta del barco, el movimiento horizontal requería que éstas fueran colocadas al costado del barco por ende el uso cada vez mayor de portalones laterales.

Con la introducción del portalón lateral fue necesario idear sistemas completamente diferentes para movilizar la carga dentro de los entrepuentes y bodegas. Ya no era posible utilizar grúas que izaban la carga sobre la borda, ya que se iba a eliminar el movimiento vertical. Se inventaron por lo tanto el elevador de horqueta o montacarga la faja transportadora, rodillos a gravedad, y otros equipos de movilización horizontal, para trasladar la carga desde las bodegas y entrepuentes a través de los portalones laterales hasta el muelle y el almacén o patio respectivo. Fue también necesario eliminar el sistema convencional de colocar la carga suelta dentro de chinguillos para poder movilizarla horizontalmente con elevadores de horquetas o fajas transportadoras. Fue así que nació el uso de parihuelas que se convirtió en un elemento esencial en la manipulación de carga.

El moderno barco convencional para carga general ha cambiado pues, considerablemente durante los últimos años. Vale la pena enumerar las características que hoy en día distinguen al barco diseñado y equipado para una moderna y eficiente manipulación de carga.

En términos de diseño, se han añadido las siguientes características:

- 1.—Amplias bocas de escotillas; barcos "todo-escotillas".
- 2.—Entrepuentes retractables para una mejor y más flexible utilización del espacio en bodega.
- 3.—Portalones laterales.
- 4.—Entrepuentes de piso liso sin interferencias
- 5.—Espacios para la maquinaria colocados bien a popa para una mejor utilización del espacio restante para carga.

En términos de equipo para una eficiente manipulación de carga, el carguero moderno cuenta con lo siguiente:

- 1.—Cubiertas de escotillas accionadas por motores y de rápido abrir y cerrar.
- 2.—Grúas, winches o grúas-puente de gran rapidez.
- 3.—Sistemas de fajas transportadoras y transportadores incorporados en la cubierta.
- 4.—Plumas reales que pueden servir a dos escotillas en forma intercambiable, (pluma Stuelcken).

- 5.—Elevadores de horqueta en las escotillas.
- 6.—Transportadores de parihuelas de movimiento horizontal.
- 7.—Winches de amarre de tensión constantes.
- 8.—Winches para levantar y bajar las plumas y para los gays. (topping-lift and guy winches).
- 9.—Ascensores para carga.

Es pues muy satisfactorio el progreso alcanzado en los últimos años en el diseño y equipo de cargueros en relación al manejo de la carga con el consiguiente beneficio para los importadores ya que se asegura un mejor tratamiento a la mercadería. Es de esperar que se siga impulsando el desarrollo de la técnica en el manipuleo de la carga lo que es necesario para poder atender debidamente el comercio marítimo mundial que día a día crece en forma ostensible.

Los Containers y las Cargas a Granel. —

El diseño de barco que imperó por siglos, y hasta hace poco, obligaba al manipuleo de la carga en forma por demás primitiva. Esto dio como resultado que los puertos en existencia en la actualidad fueran originalmente construídos y equipados para suplir las deficiencias de tal diseño. Los mejores puertos del mundo tienen instalaciones y facilidades que tratan de compensar la insuficiencia de los diseños y estructuras de tales naves.

Los puertos europeos, en particular, han hecho lo mejor para tratar de servir al carguero tradicional. Por ende; los puertos europeos se caracterizan por numerosas y complejas grúas, líneas de ferrocarril al costado del barco y al alcance de sus plumas, almacenes de varios niveles adaptados a las grúas de tierra y por el dominio del ferrocarril sobre el transporte de carga desde y hacia el costado de los buques.

Ahora bien, ¿qué sucede cuando el barco de carga general que está diseñado y equipado para aplicar las eficientes técnicas modernas de manipulación de carga requiere de servicio portuario? Obviamente, la primera necesidad es la de que el puerto mantenga los principios básicos de manipulación de carga, es decir, un flujo continuo o ininterrumpido de carga. Este movimiento se hace más eficiente cuanto más se acerca a un plano horizontal. Es pues, de capital importancia que las facilidades portuarias cuenten con el equipo necesario que permita la continuación del flujo o el movimiento horizontal de la carga que sale o entra al barco.

Por consiguiente, un puerto moderno debe contar con lo siguiente:

- 1.—Elevadores de horqueta.
- 2.—Tractores y vagones en suficiente número para atender al puerto íntegro.
- 3.—Acarreadores (straddle carriers).
- 4.—Fajas transportadoras, ya sea empotradas al espigón, que con-

tinúen el movimiento desde el barco hacia tierra.

- 5.—Plataformas para cargar camiones y vagones al nivel de éstos.
- 6.—Superficies lisas y uniformes en toda el área cubierta o descubierta donde se moviliza carga.
- 7.—Almacenes de un solo nivel.

En el caso de barcos construídos bajo el principio de "todo escotilla", la disponibilidad de grúas de muelle aprovechan al máximo su eficiencia, ya que la grúa tiene la gran flexibilidad de alcanzar todos los lugares del barco. Si no hay grúas de muelle disponibles, es necesario proveer la misma flexibilidad o una flexibilidad aproximada con las grúas del barco.

El carguero moderno está destinado a efectuar viajes rápidos por lo que las acomodaciones del puerto deben tomar este hecho en consideración en todo sentido. Esto hace necesario que el puerto esté equipado con todos los dispositivos posibles para reducir al mínimo las demoras que podría causar la pobre visibilidad en la neblina o la lluvia, como el radar, radio y otros dispositivos electrónicos modernos. En los casos de cargueros modernos equipados con dispositivos para maniobrar, tales como los "empujadores de proa", se reduce la necesidad de ayuda por parte del puerto en lo que a remolcadores se refiere.

Una de las responsabilidades más serias que el administrador de un puerto tiene hoy en día, es estar al

tanto de los cambios que se están logrando en el diseño y equipo de los cargueros de manera de efectuar las instalaciones portuarias que sean requeridas por aquellas naves cuya razón de ser la constituye el transporte y manipulación eficiente y moderna de carga, y las cuales se están construyendo en número cada vez mayor.

Aparte del buque tanque y del de carga seca a granel (bulk carrier) tal vez el epítome de un barco diseñado para la manipulación de carga es el barco "liftvanero" que es un buque de carga general especialmente diseñado.

El "liftvanero" es en realidad un buque que ha sido subdividido en unidades relativamente grandes y pesadas que se pueden descargar o embarcar para permitir que la nave entre y salga del puerto rápidamente. Estas unidades conocidas como "liftvanes" (containers), son llenadas con mercadería en el punto de origen o en otro lugar que no sea el barco mismo, y a la inversa vaciadas en el lugar de destino final de la mercadería o en un lugar fuera del mismo barco. Como es sabido en los principios modernos del manipuleo de carga, en cuanto uno se aparta del principio del flujo continuo de líquidos o de material a granel, el siguiente sistema más eficiente para manipular carga es el sistema de la unidad pesada que, en este caso, está representado por "liftvan".

Este tipo de carguero está diseñado para transportar liftvanes de 20 toneladas, o más en compartimientos

celulares que forman el armazón de todo el barco. Los liftvanes son izados desde el barco y colocados directamente sobre los trailers o plataformas de ferrocarril por una grúa ya sea del barco o de tierra. Si los puertos de escala son fijos, el método más eficiente para cargar y descargar los liftvanes es por medio de una grúa de muelle especialmente diseñada.

La eficiencia máxima en la manipulación de mercadería se obtiene cuando el liftvan es llenado en el depósito del embarcador y vaciado en el almacén del recibidor en el lugar de destino. Cuando los liftvanes se llenan o vacían en el área portuaria se reducen considerablemente las ventajas del sistema aunque se logra un despacho más rápido de la nave que bajo el sistema ortodoxo.

Para ilustrar la diferencia en eficiencia entre el carguero convencional y el barco liftvanero es interesante examinar la diferencia de costos de estos dos tipos de operaciones. El sistema menos eficiente de utilización de liftvanes —liftvanes llenados y vaciados en el área portuaria— tiene un costo anual por manejo de carga de menos de la mitad que el del sistema convencional de manejar carga. El sistema más eficiente de utilización de liftvanes —llenados y vaciados en los almacenes de los embarcadores y consignatarios— tiene un costo anual de manejo de carga de sólo el 20% de los costos del sistema convencional de manejo de carga. Además y lo que es igualmente importante el comerciante ahorra su-

mas importantes en embalaje y primas de seguro.

Las instalaciones portuarias requeridas por un barco liftvanero, se reducen a su más simple expresión. Esta afirmación necesita una explicación que es la siguiente: —resulta rápidamente obvio que si el concepto del liftvan se lleva a su potencial máximo, se eliminarían casi por completo todas las manipulaciones y funciones del puerto que son características en los sistemas de manipulación de carga transportada por barcos convencionales, como pasamos a demostrarlo. Bajo el concepto del barco liftvanero, el liftvan es izado del barco, ya sea por la grúa del barco o por una grúa del muelle, colocado sobre un trailer o plataforma de un ferrocarril y trasladado directamente fuera de la zona portuaria, directamente al almacén del consignatario sin tocarlo, sin inspeccionarlo, sin manipularlo. Desde luego, esto es el ideal en la operación con liftvanes y por lo tanto, cualquier otra cosa que no sea el ideal requiere de instalaciones portuarias más sofisticadas. El ideal, sin embargo, sigue siendo válido y al diseñar o proyectar instalaciones portuarias para la atención de barcos liftvaneros se debe tener en cuenta que cualquier instalación o cualquier operación que sea inferior al ideal, es solo un sustituto o una medida temporal y que a la larga el movimiento será directamente de la nave a un lugar lejos del área portuaria.

Por consiguiente, en términos de las operaciones con liftvanes, el puer-

to moderno es simplemente el atracadero y espacios para la distribución del personal, etc.

En término de diseño de barcos, los principios de la manipulación eficiente de materiales se aplican con igual validez a los barcos de carga seca a granel (bulk carriers) como a los barcos de mercadería general y a los tanqueros. Hasta hace poco, sin embargo, el transporte de carga seca a granel por lo general se confiaba al "tramp" que era una embarcación de uso múltiple pero que en realidad no era ideal para su transporte ya que violaba todas las reglas y principios básicos del manejo eficiente de materiales. Esta situación ha cambiado y hoy en día los armadores de barcos de carga seca a granel están más conscientes de la importancia de la economía en esta clase de operación y la abordan cada vez con más refinamiento. El barco más eficiente de carga seca a granel de peso específico elevado es el que está diseñado para descargar por sí solo, en flujo continuo, su cargamento, o a la inversa, embarcar en la misma forma. El equipo y diseño del barco que hace esto posible es el siguiente:

Las bodegas interiores del barco están diseñadas para servir como tolvas que alimentan una faja transportadora a lo largo de la quilla interior del barco que transporta la carga a granel longitudinalmente hacia la popa o la proa de la nave donde es transportada a una faja transportadora transversal para ser conducida a las instalaciones en tierra. Una vez en

tierra, continúa sobre fajas transportadoras que la conducen ya sea a los depósitos o los medios de transporte que la llevarán a su destino final. Si no se puede construir el barco de acuerdo a estas especificaciones, el tipo de nave para transporte a granel que le sigue en eficiencia es el que está diseñado para que todas sus cubiertas estén completamente abiertas en la parte superior y sus bodegas hechas en forma tal que la nave siempre se estibe por sí sola. Para descargar la nave se utilizan cucharas, excavadoras de almeja u otro equipo similar utilizando grúas de tierra. Lo esencial es que la forma de las bodegas de los barcos sea de tal naturaleza que no se requiera del potencial humano para alcanzar hasta la última porción de carga que almacene el barco y descargarla, permitiendo de ese modo que todo el trabajo sea efectuado por medios mecánicos.

Una característica distintiva del barco moderno de carga seca a granel de alto peso específico (bulk carrier) es su gran tamaño. Los más eficientes, tienen una capacidad de 60 mil toneladas o más con calados de alrededor de 45 pies. Lamentablemente, no hay muchos puertos en el mundo que tengan canales de acceso de suficiente profundidad y espigones y otras facilidades portuarias de dimensiones suficientes para acomodar este tipo de nave. Como resultado, la tendencia ha sido diseñar las instalaciones portuarias de tierra en forma tal que permiten la operación de estas naves fuera de la zona portuaria convencional.

Existen numerosos ejemplos y se presentan constantemente nuevos, en los que las operaciones de carga tienen lugar en zonas costeras abiertas donde el agua es profunda y donde la embarcación puede anclar fuera de la zona portuaria convencional. Las instalaciones que se requieren para esto son desde luego sumamente especializadas y están específicamente diseñadas para su solo propósito consistiendo mayormente de fajas transportadoras que se extienden sobre las aguas profundas mediante puentes o cables de suspensión siendo la embarcación mantenida en su lugar por medio de sus anclas y por boyas y otros dispositivos especiales de amarre permitiendo así que la carga pueda movilizarse casi durante todos los días del año sin tomar en cuenta el tiempo reinante. Además de su tamaño y del hecho de poder mantener un flujo continuo al manipular su carga, la nave de carga seca a granel realmente no necesita mucho más equipo propio para poder operar eficientemente. Ella depende extensamente de las instalaciones portuarias para descargar y embarcar su cargamento. En lo concerniente a las facilidades portuarias, requiere de las instalaciones adecuadas de fajas transportadoras que conduzcan la mercadería a tolvas y a vagones de ferrocarril o camiones para mantener siempre un flujo continuo. Para hacerlo compatible, sin embargo, este tipo de nave necesita escotillas muy grandes y de rápido abrir y cerrar, bodegas que se estiben por sí solas, y cabrestantes de tensión constante que permitan que la

embarcación sea amarrada y se ajuste automáticamente al cambio constante de calado mientras carga y descarga sin necesidad de una atención continua por parte de los miembros de la tripulación. El embarque y descarga a granel de cereales u otro artículo liviano similar es hecho en forma óptima por succión y por lo tanto no requieren necesariamente de naves como las descritas líneas arriba.

El buque tanque tal vez representa la forma más eficiente en el manejo de materiales y el transporte de carga. Como su cargamento es un líquido se logra, sin duda alguna, plenamente el principio cardinal en el manejo de materiales o sea el de flujo o movimiento continuo. La pugna constante en la evolución del buque tanque ha sido el esfuerzo en aumentar a su máximo la eficiencia inherente a esta forma de transporte de carga.

La crisis de Suez hace alrededor de diez años forzó a cambios radicales en la estructura económica del transporte de líquidos, en particular en el transporte de petróleo ya que Europa Occidental debía anular los inconvenientes económicos resultantes del cierre del Canal. Estos cambios se han hecho aun más patentes como resultado de la reciente guerra Arabe-Israelí que cerró el Canal de Suez por segunda vez en los últimos diez años y están alterando los moldes del transporte marítimo no sólo para el futuro inmediato sino para el mediato.

Para comenzar, las compañías petroleras se han visto forzadas a

desviar sus embarques de crudos del Golfo Pérsico destinados a Europa dando toda la vuelta al Africa utilizando cuanto tanquero podían conseguir. Este desvío a la vez que cuesta a Egipto una pérdida de veinte millones de dólares al mes por derechos de cruce no percibidos, ocasionará un mayor costo en el transporte del producto estimado en un billón de dólares si es que el Canal permanece cerrado por un año.

Pero el efecto más importante del cierre del Canal para el futuro es el acicate que significa para construir super-tanqueros. Hastiados ya de ver sus itinerarios de embarques alterados por la política del Medio Oriente, las compañías petroleras están estudiando la manera de reducir su dependencia del Canal de Suez y la manera de hacerlo es utilizar tanqueros más grandes. Por ejemplo el petróleo puede ser transportado más económicamente a Europa en un gigante de 300.000 toneladas vía el Cabo de Buena Esperanza que vía el Canal de Suez en un tanquero de 55.000 toneladas que es el más grande que puede cruzar el Canal completamente cargado.

Mucho más rápidamente que la evolución normal de las cosas, la crisis de Suez hizo ver a las compañías petroleras que los grandes barcos son más económicos. Hasta hace pocos años un tanquero de 100.000 toneladas era una rareza. Hoy en día docenas de naves de ese tamaño y aún más grandes surcan los mares. El más grande a flote es de 205.000 tonela-

das, el Idemetsu Marú, lanzado por los astilleros japoneses el año pasado. La mayoría de los super tanqueros actualmente en construcción son más grandes que él. En octubre de 1967 en el Japón se colocó la quilla del primero de seis tanqueros de 276.000 ordenados por la National Bulk Carriers. Otro astillero japonés está construyendo un dique seco para poder lanzar gigantes de 500.000 toneladas.

Pero la tendencia hacia tanqueros más grandes no se detendrá allí. Recientemente los Astilleros Verolme de Rotterdam anunciaron que instalarían las gradas más grandes con capacidad de producir tanqueros de 600,000 toneladas o más. Círculos navieros vaticinan monstruos de hasta un millón de toneladas.

Cuan numerosos serán los barcos de estos tamaños extremos es difícil de predecir. Los círculos navieros holandeses creen que el de 240,000 toneladas será el tanquero popular al menos por un tiempo. Una de las razones que convalidan esta creencia es la siguiente: —A plena carga, los tanqueros de este tamaño no pueden cruzar el Canal de Suez. Pero si Egipto implementa su plan de ancharlo y profundizarlo para que pueda acomodar naves de 58 pies de calado (el límite actual es 38 pies), los tanqueros de 240.000 toneladas podrían cruzarlo en lastre y de esta manera ahorrar dinero en el viaje de regreso hacia el Golfo Pérsico.

La tendencia hacia los super tanqueros es motivada también por el

factor económico de la industria petrolera misma. La inversión en ellos es de hecho cuantiosa pero por tonelada son más baratos que los tanqueros standard de hoy en día. El costo de construcción de un tanquero de 200.000 es de m/m. 75 dólares la tonelada mientras que el de uno de 50.000 toneladas es de m/m. 110 dólares por tonelada. Y por supuesto a más grande el barco, más el petróleo que puede transportar. Estos dos factores aumentan la economía en el transporte de petróleo.

En términos de la atención de los tanqueros en puerto el problema de los canales de acceso, remolcadores y otras facilidades portuarias necesarias para acomodar estos gigantes se vuelve crítico. Tal vez el principal desarrollo portuario que ha devenido con la aparición de estos tanqueros gigantes ha sido el terminal ubicado a corta distancia de la costa, similar en muchos aspectos a las instalaciones fuera del área portuaria convencional para las naves de carga seca a granel. En el caso del tanquero el problema es mucho más sencillo. En los puertos de embarque del Medio Oriente, los tanqueros se ubican a corta distancia de la costa amarrados a boyas. El barco se mantiene libre para girar alrededor de esta boya en aguas lo suficientemente profundas. Las tuberías desde las instalaciones de almacenaje en tierra se extiende por el fondo del océano hasta la boya de amarre. Estas tuberías luego ascienden hasta la boya y allí se conectan con la tubería del tanquero que bombea la carga a bordo.

En la descarga, la operación se hace a la inversa y por lo tanto la nave no necesita estar dentro del área convencional del puerto para manipular su cargamento.

En los casos donde este tipo de instalaciones no son factibles ni prácticas, incumbe a las autoridades portuarias considerar, profundizar los canales de acceso para poder hacer acceder los super tanqueros. Es natural que el puerto que puede atender debidamente al super tanquero recibirá petróleo a un costo considerablemente menor al que lo recibirán los puertos que no proveen estas facilidades.

Es evidente que el desarrollo más dramático en el transporte de carga líquida lo constituyen los tanqueros gigantes. Hay otros desenvolvimientos, sin embargo, que también aprovechan el principio del flujo constante para lograr mayor eficiencia en la manipulación de carga, sin que en ellos, el tamaño de la nave transportadora sea la característica predominante, siéndola en cambio la conversión de la carga a una forma líquida o a granel. Hoy en día por ejemplo, se transporta vino a granel en tanqueros, bombeándolo al y desde el buque en forma muy eficiente. En forma similar, el azúcar y el arroz ya no se transportan en sacos, sino como carga a granel y aún transformada en una pasta semi-líquida y transportada en este último caso en tanqueros.

El transporte que tiene más desarrollo en potencias, es tal vez el de

gas licuado, productos químicos y otros productos exóticos el cual se ha iniciado hace poco. Estos productos, sin embargo, tienen características especiales propias, requiriendo una manipulación especializada que varía con cada tipo de producto y con cada buque diseñado para transportarlo.

Terminaremos repitiendo que es de importancia capital que los encargados de los puertos se mantengan al día en los cambios de diseños de las naves las cuales durante los últimos 10 a 15 años han tomado muy en serio la ciencia de manipulación de carga y por lo tanto están cambiando constantemente. En esta forma podrán hacerse las innovaciones necesarias en las instalaciones portuarias de manera de sacar el máximo provecho de las mejoras que se han obtenido y, se seguirán obteniendo en la manipulación de la carga por parte de las naves lo que redundará en beneficio del comercio en general.

Mecanización Portuaria. —

Para lograr el desarrollo del país es imperativo aumentar nuestras exportaciones. Es decir, debemos vender más para poder pagar jornales y salarios a los nuevos trabajadores que año tras año se incorporan a la vida activa del país y además poder comprar más de lo que no producimos manteniendo al mismo tiempo un saldo favorable en nuestro intercambio comercial.

Para lograrlo se hace necesario que nuestros productos de exportación se coticen a precios competitivos en el mercado internacional y dejan

un margen razonable de utilidad al productor. En lo tocante a las importaciones cuanto más barato puedan obtenerse éstas tanto más podrá comprarse con el producto de lo que vendemos y ponerlas a disposición del público a precios cómodos.

Un renglón de importancia en los costos tanto de las exportaciones como de las importaciones lo constituye su embarque y descarga en los puertos. Este renglón es particularmente vital para los productos que se movilizan en grandes cantidades, tales como el trigo, fertilizantes, mineral de hierro, minerales, azúcar, harina de pescado, etc.

Afortunadamente la descarga del medio millón de toneladas de trigo que importamos por el Callao y Matarani ya se ha mecanizado totalmente con una considerable reducción en los costos. En Salaverry ya se mecanizó totalmente el embarque de azúcar. La exportación del mineral de hierro no sería posible si su embarque no hubiera sido totalmente mecanizado desde su inicio hace algo más de una década. El Callao pronto mecanizará el embarque de minerales. El embarque y descarga de mercadería general se está mecanizando cada vez más con la utilización de "liftvanes". La industria de harina de pescado para poder sobrevivir tendrá necesariamente que reformar totalmente su sistema de embarque abandonando el uso de sacos y manejarse a granel lo que demandará su total mecanización al momento del embarque a las naves.

Esta necesaria mecanización en el manejo de nuestros productos de exportación e importación significa aumento de productividad en los puertos que beneficia al país entero.

Tal como se ha expresado líneas arriba el puerto del Callao dentro de muy pocos meses mecanizará en forma total el embarque de minerales y además el de harina de pescado. Estos dos productos constituyen un tonelaje muy apreciable del total que moviliza el puerto y salvo que desde ahora se estudien y adopten las medidas necesarias, se presentarán dificultades de índole laboral que pueden invalidar la inversión hecha para lograr la mencionada mecanización y el objeto que ella persigue.

Es sabido que el trabajador aunque comprende que el progreso no puede detenerse, ve con recelo la mecanización por cuanto teme no sólo verse desplazado sino que sus salarios sufran merma. Es pues importante resolver este aspecto de la mecanización sin pérdida de tiempo.

Lo normal es que el Callao siga manejando más carga año tras año, por lo que en realidad los gremios portuarios no serán desplazados con motivo de la mecanización pero si es imperativo el no aumentar la dotación de trabajadores que hoy existe y que es alrededor de 40 por ciento en exceso de la realmente necesaria pues ello si ocasionaría desplazamiento o menores oportunidades de trabajo per cápita. En lo tocante a los salarios es justo garantizar a los trabajadores que ellos no sufrirán merma. Co-

mo quiera que las tarifas de pago actuales son incongruentes con la mecanización es lógico el que ellas sean cambiadas por un salario único por jornada el cual debe ser fijado tomando el promedio de lo que ganan hoy en día y poner a los trabajadores como dependientes directos de los usuarios. Debe considerarse además la conveniencia de garantizar a los titulares un mínimo de jornada mensuales con un máximo de 26 más los correspondientes salarios dominicales.

La Influencia de los Puertos en el Costo del Transporte.—

El movimiento de toneladas de un puerto no es un índice de su importancia relativa. Evidentemente es necesario descontarle los graneles porque éstos se mueven por utillaje muy especializado que requiere muy escasa mano de obra y lógicamente no tiene la importancia que tienen los puertos que mueven mercadería general.

Para que se tenga una idea de la importancia de la mano de obra en el aspecto portuario, se puede hacer un pequeño cálculo; en el puerto de Amberes por ejemplo están matriculados 15,000 estibadores; se considera de que de cada uno de esos 15,000 estibadores dependen tres personas se llega a la cifra de 60,000 personas cuya subsistencia depende exclusivamente del puerto. Si a ello le sumamos todas las actividades conexas al puerto, ya sea los esclusadores, los prácticos, los obreros de talleres de reparaciones, empleados de agencias marítimas, y además las otras activi-

dades que están indirectamente relacionadas con el puerto, como son los Bancos, los Seguros, las Cías. de Importación y Exportación, tenemos una explicación de por qué los puertos tienden a ser grandes aglomeraciones de población. Uno de los ejemplos es también Buenos Aires, en el caso de Nueva York se ha comprobado de que cada uno de cada diez empleados dependen directamente del puerto y uno de cada cuatro depende indirectamente del puerto.

El problema de las finanzas portuarias puede ser visto desde dos puntos de vista, del puerto y desde el punto de vista de la navegación. Los gastos portuarios comprende al conjunto del dominio portuaria. Estos son, las vías de acceso, en las dársenas, muelles, grúas, depósitos y la administración. Los gastos de Administración comprende los salarios y las cargas sociales y compras, mantención, renovación de utilaje y la carga financiera. En cuanto a los recursos de un puerto existen las tasas a pagar por los clientes ya sea por el uso de las instalaciones o por los servicios prestados, ya sea a la mercadería o al buque. También están los préstamos otorgados por los poderes públicos para financiar extensiones y mejoras.

Las entradas que tiene un puerto deben ser suficientes para cubrir los gastos de explotación y de administración. Por supuesto se deben prever los gastos de extensión y de adquisición.

Como estos gastos por lo general son enormes, la amortización se reali-

za en muchos años y las cargas financieras deben ser soportadas por las entradas suplementarias que origina su construcción.

Comencemos por los servicios y derechos restados a la navegación, es decir, a los buques. Estos pueden ser prestados por reparticiones oficiales o por organismos privados. Si hacemos una enumeración de los mismos son los siguientes: faros y balizas, sanidad, entrada, uso de puerto, desinfección, agua potable, practicaje, remolcadores, amarradores, sereno, combustible, alimentos, reparaciones, etc.

Los derechos portuarios, en la mayor parte de los puertos son percibidos por la autoridad portuaria en base al tamaño del barco, es decir al arqueo del mismo. Hay otros puertos que tienen en cuenta, no el tamaño del barco sino la cantidad de mercadería cargada y descargada en el puerto. Es así, como nos encontramos con puertos como Rotterdam, en el cual existen tres tarifas, en base si el barco va a cargar al puerto, si va a descargar, o si va en lastre.

En la planilla N° 2, tenemos una estimación de los derechos y servicios portuarios que paga un buque tipo Liberty operando durante 8 días en varios puertos argentinos.

Hasta ahí los derechos portuarios a los buques. Ahora entremos con los derechos y servicios que son prestados a la mercadería. Esos derechos se perciben por quinchaje, y por entrada, depósito y salida, estiba y desestiba depósito, entrega y almacenaje.

En cuanto a la carga y descarga, éstas las realizan las compañías de estibaje. Las compañías de estibaje contratan a los estibadores que actúan en bodega, los que actúan en el puente, los que están en el muelle deshaciendo las lingadas, etc., y es posiblemente el servicio más caro del puerto. Es de mucho interés el informe del "Warrior" que realizó la Academia de Ciencias de Estados Unidos en el año de 1954, y que a pesar de su antigüedad, no ha perdido actualidad. Se trató de hacer un análisis del transporte de un buque de carga general desde el puerto de Nueva York hasta el puerto de Bremenhave en Alemania. Este barco estaba cargado con 5,000 tons. de mercadería general que representaban 11,200 toneladas flete en un buque de 3,600 toneladas de registro bruto.

Lo más interesante y la virtud de este trabajo fue que se hizo un desglose de los costos terrestres, costos de depósito, costos de carga y costo de transporte marítimo, llegando a las siguientes cifras. Al transporte terrestre, en ferrocarril y camión de EE. UU. le correspondió 37% de costo total de transporte de esas 5,000 toneladas que era de 238,000 dólares estadounidenses.

A la recepción y depósito le correspondió un 6%. A la carga en el puerto de Nueva York le correspondió un 18%, en cambio el transporte marítimo era un 12%. A la descarga en el puerto de Bremenhave le correspondió un valor del 8%, sensiblemente menor que el costo de carga en EE. UU. motivado por las menores percepciones

que tenían en ese momento los obreros alemanes comparados con los obreros americanos y el menor rendimiento de las manos.

En cuanto al manipuleo al hangar y despacho en puerto alemán le correspondió el 5% y transporte terrestre por ferrocarril y camión en puertos alemanes el 4%. También sensiblemente menor que el transporte terrestre en EE. UU. motivado por la menor distancia media de transporte.

Hay un tercer factor además, que incide en los costos portuarios que es factor tiempo. Si se toma el balance de explotación de cualquier barco y se considera cuanto le cuesta al barco su permanencia de un día más en puerto, se llega a que en barcos de línea ese valor oscila alrededor de los 2,000 dólares incidiendo en ese valor como principal factor el lucro cesante por no tener fletes por no navegar ese día.

Para entender mejor el factor tiempo, a principios del año 1967 en la revista "Fairplay" apareció un trabajo de unos consultores marítimos noruegos los señores Knudsen y Engelstad; se trataba del efecto de las mejoras portuarias en la economía del transporte. Evidentemente en transporte por mar ha sufrido importantes reducciones de costo. La importancia en cualquier problema de este tipo es la cadena de transporte y que la suma real de costos a lo largo de toda esa cadena de transportes sea mínima.

El estudio que realizaron se basa en dos variables independientes, uno

es el tamaño del barco y otro es el tiempo de carga y descarga. Por supuesto el término "costo" en este caso, incluye todos los gastos corrientes más la depreciación, más una razonable renta del capital.

Esto implica como hemos dicho de que lo que interesa es el costo a lo largo de toda la cadena de transportes y de que no nos interesa a cuál cuenta corresponden cada uno de los gastos, ya sea si corresponde a la cuenta de Charterer, del armador o incluso de la autoridad portuaria. Se hacen varias suposiciones simplificadas, se trata, para comenzar sobre el manipuleo de una determinada mercadería en instalaciones portuarias especialmente equipadas para esa mercadería exclusivamente. No se tienen en cuenta tampoco, variaciones estacionales de flujos de mercaderías al puerto, ni tampoco se tienen en cuenta tráficlos despreciables como para ser considerados en una base anual.

El análisis se ha dividido en dos partes: 1º en la variación de elementos de costos con el tamaño del barco y luego en el efecto de la mejora de los puertos en el costo y la elección de los buques.

Comencemos por el costo de explotación del barco en el mar. El costo de explotación del barco en el mar incluye los gastos del barco cargado en el viaje de ida y en lastre en el viaje de vuelta. Estos costos aumentan como ya hemos visto en forma mucho menor que con el tamaño del barco originando la forma usual de la

tarifa time-charter por toneladas de porte.

Por supuesto se presupone que los barcos han sido diseñados con una velocidad óptima de acuerdo al tamaño del mismo y que aumenta con ese tamaño. En cuanto al consumo de combustible, esto aumenta en forma un poco menor que proporcionalmente al tamaño del barco, originando una curva como la A-A que es la del costo por tonelada de carga del viaje marítimo exclusivamente, y para una distancia determinada. En ese gráfico (Nº 1) se han graficado las diferentes funciones de costos por tonelada de carga en función del tonelaje de porte bruto de los barcos. Evidentemente esos dos factores que hemos dicho o sea los gastos del barco en función de su tamaño y al menor consumo proporcionalmente de combustible, acentúa de la escala originando una curva típica de costo por tonelada de carga en función del tamaño del barco (A-A).

En una publicación periódica de la Conferencia Internacional del Báltico también del año 1966 aparece una estimación del costo para el transporte de 1.000,000 de toneladas anuales para un viaje redondo de 10,000 millas, es decir 5,000 millas cargada de ida y 5,000 millas de retorno en lastre.

Se estimaron los costos tomando como base el consumo de combustible de motores Diesel excepto para el barco de 500,000 toneladas para el cual está prevista una turbina a vapor. Además se consideró un 10½ % por depreciación y los gastos de administra-

ción. Si analizamos para un barco de 10,000 toneladas para el viaje marítimo exclusivamente, el costo por tonelada de carga resultaba 4,25 dólares. Para un barco de 25,000 toneladas, ese valor prácticamente se reducía a la mitad, llegamos a 2,65 dólares por tonelada. Seguimos más adelante, para un barco de 100,000 toneladas el costo se reducía a 1,50 dólares por tonelada y para un barco de medio millón de toneladas el costo de transporte por tonelada era de 0,64 dólares.

Vamos a ver otro aspecto importante que es el que nos interesa, que es el costo de la estadía del barco en puerto. Cuando un barco llega al puerto, o sea cuando suspende su navegación normal, hasta que comienza su carga y descarga hay un cierto tiempo. Ese tiempo es el que necesita para esperar al práctico, para navegación lenta de canales, amarre, etc. Evidentemente para un puerto que originariamente suponemos sin restricciones a tamaño, ese tiempo que tarda el barco desde la suspensión de su navegación normal hasta comenzar la carga y descarga, es independiente del tamaño. Eso considerando de que el puerto no tiene restricciones. Eso origina que el costo por tonelada de carga del tiempo de entrada y salida del barco vaya reduciéndose con el tamaño. Es decir que tiene una variación proporcional a la tarifa time-charters por tonelada.

En cambio cuando el barco empieza a cargar y descargar para un utilaje determinado, el tiempo de carga y descarga es proporcional al tamaño

del barco, es decir, cuando tenemos un determinado rendimiento de utilaje este rendimiento origina que el aumento de costo del tiempo de carga y descarga sea proporcional a la tarifa time-charters pero total del barco, es decir, que tendríamos la curva B-B.

La primera parte de la curva B-B está influenciada por la importancia que tiene la entrada y salida del barco, es decir del costo que disminuye de acuerdo a la tarifa time-charters por tonelada. En cambio la parte ascendente está influenciada por la mayor importancia económica que tiene el tiempo de carga y descarga.

Luego llegamos a los costos portuarios. Los costos portuarios son los que vimos en la planilla N° 2; realmente no aumentan en forma proporcional al tamaño del barco; es decir, si bien aumenta, como no lo hace en forma proporcional al tamaño del barco, tiene una leve reducción, o sea que a medida que aumenta el tamaño del barco, estos costos portuarios van disminuyendo y están presentados por la curva C-C.

Luego está el costo de carga y descarga, no ya el tiempo de carga y descarga sino el costo de carga y descarga. Para un utilaje determinado el costo de carga y descarga, es independiente del tamaño del arco, originando una curva D-D que la hemos dibujado paralela al eje de coordenadas, es decir que no varía el costo por tonelada de carga de acuerdo al tamaño del barco.

COSTO POR TONELADA
DE CARGA

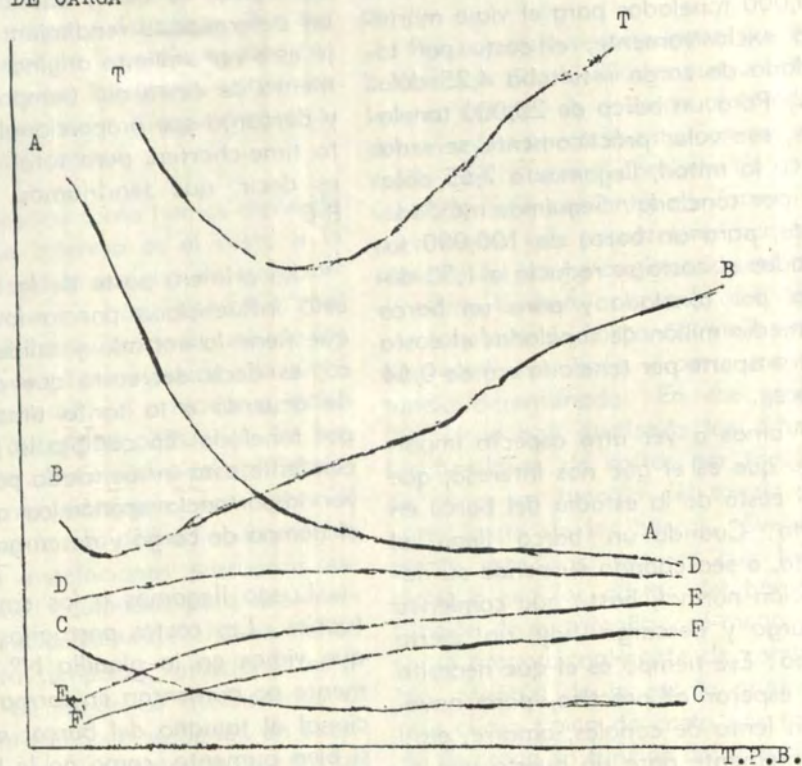


Gráfico N° 1.- Costos de Transporte en función del Tamaño del Barco

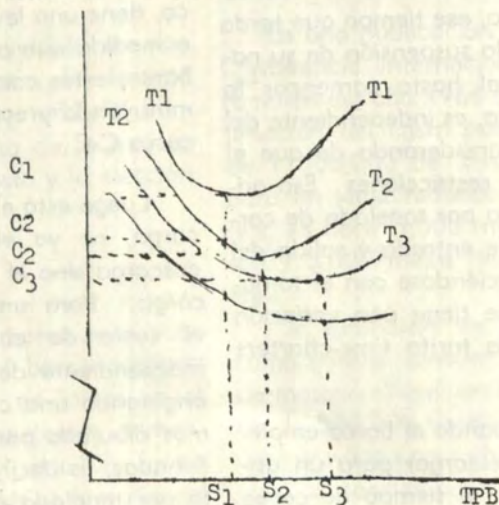


Gráfico N° 2

Ahora hay un aspecto importante, evidentemente, cuando se tiene el barco que llega a puerto puede no resultar económico hacerlo esperar para que reciba la mercadería de acuerdo a un flujo normal desde el "Hinterland", es decir que es conveniente formar "stocks" dentro del puerto. Es lo que se ha hecho por ejemplo con el tráfico argentino a la Patagonia. En el tráfico a la Patagonia uno de los factores que incidían más en el costo eran los problemas que originaban las demoras de los barcos en el puerto de Buenos Aires por no tener "stocks" formados. Es decir llegaba el barco y tenía que pedir de la fábrica, etc., toda la producción sin tener "stocks" formado. Ahora la administración General de Puertos ha dado en arrendamiento a varios armadores que realizan el tráfico de la Patagonia con el objeto de que puedan formar stocks.

Evidentemente a medida que aumenta el tamaño del barco aumentan también los tamaños de los stocks necesarios. Es por ello que se ha dibujado la curva E-E. Si bien no hay una curva típica representativa que demuestre cómo varían los costos de depósito y almacenaje, se ha dibujado esta curva E-E y la curva F-F que es la que corresponde el seguro y al interés de ese material depositado. Quiero aclarar que en este dibujo las pendientes relativas en todas las curvas son arbitrarias.

Llegamos así sumando todos los ítems que tenemos en este caso a la curva T-T que es la suma de todos los costos, es decir la del costo total

de transporte. Quiero aclarar que esta curva A-A fue hecha para una distancia determinada de transporte, para otra distancia esta curva hubiese variado. Es decir que el gráfico en total es para una determinada distancia, si variásemos la distancia, variaría la carga de la curva A-A y por supuesto también la T-T. Vemos que esa curva tiene un mínimo es decir que para un tráfico determinado y para una determinada distancia de transporte teóricamente se podía obtener un tamaño óptimo de barco.

Entonces vemos que los ahorros de costo que se obtienen en el transporte de una mercadería determinada se debe prestar especial atención a las mejoras portuarias, las mejoras portuarias se pueden obtener de dos maneras: es decir, ya sea por arreglos físicos, profundización, etc., o por medidas de organización. Cómo inciden estas mejoras portuarias? Evidentemente es mucho más importante la reducción de la estadía de los barcos que está dada por la curva B-B que el costo de carga y descarga que estaba dado por la curva D-D. Eso puede dar como resultado que sea a veces conveniente elegir un sistema de carga y descarga que si bien resulte más caro que reduzca la estadía de los barcos.

Veamos ahora las mejoras condicionadas a la velocidad de carga y descarga. Evidentemente en este otro Gráfico N° 2 se ha reproducido la curva T1-T1 de costo total de transporte. Si nosotros suponemos que duplicamos la velocidad vamos a tener una reducción de la pendiente de la curva

B-B, originando un desplazamiento de la curva T1-T1 a la curva T2-T2, originando un ahorro por tonelada de carga dado por $C1$ menos $C2$. Ese ahorro lo podemos considerar como derivado primero de un valor $C1/C2$ que es el ahorro en el barco original y el valor $C'2 - C2$ originado por el ajuste del tamaño óptimo del barco. Aumentamos más la velocidad de carga y descarga llegamos a una curva valor como la T3-T3, originando un ahorro aun mayor.

Esa misma publicación de la Conferencia Internacional del Báltico para el mismo caso del transporte de un millón de toneladas en una distancia de 10,000 millas da los siguientes valores: para el rendimiento de un caso de carga y descarga de 1,000 toneladas por día el barco más caro resulta el de 500,000 toneladas, es decir que sale 21,68 dls. por tonelada y el barco más barato resulta el de 10 mil toneladas con un costo de 7,10 dls. por tonelada. Si aumentamos el rendimiento de carga y descarga a 10,000 toneladas por día el barco óptimo ya no es el de 10,000 tons. sino que está entre 100,000 y 200,000 toneladas de porte bruto, con un costo de transporte por tonelada de carga de aproximadamente 2,35 dls. llegando un rendimiento de carga y descarga de 50,000 toneladas por día resulta el de medio millón de toneladas con un costo de transporte de 1,06 dólares por tonelada; esto es originado por lo siguiente: para el caso de un barco de 500,000 toneladas estaríamos trabajando, digamos en la curva T1-T1, para una velocidad de

carga y descarga de 1,000 toneladas por día en la parte bien a la derecha de la misma.

Reduciendo el tamaño del barco a 10,000 toneladas estaríamos trabajando en la misma curva T1-T1 en un valor $S1$ (10,000 TPB). Para una velocidad mayor de carga y descarga, 50,000 toneladas por día, por ejemplo, estaríamos en la curva T2-T2, para la cual el tamaño óptimo del barco correspondiente es $S2$ (entre 100 mil y 200 mil toneladas). Resumiendo, resulta más económico para velocidades lentas de carga y descarga un tamaño menor de barco y a la inversa para velocidades mayores un tamaño mayor de barco. Es decir que en definitiva el tamaño de los barcos está condicionado a la velocidad de carga y descarga. Bueno por supuesto, hasta ahora hemos hablado de las mejoras que traen a un puerto las medidas de organización pero a veces tenemos el problema que es necesario realizar inversiones. El costo del capital de esas mejoras es importante; y siempre tenemos que tener en cuenta que el interés social de las mejoras es decir el valor de $C1$ menos $C3$ que tenemos debido a una mejora lograda sea suficiente, es decir que ese valor que es el que le significa a la sociedad como ahorro sea suficiente como para competir con otros proyectos alternativos, es decir que pueda haber otros proyectos que puedan tener mejores rendimientos económicos que este valor $C1$ menos $C3$.

Supongamos ahora de que es un tráfico determinado el valor óptimo

del tamaño obtenido para una distancia determinada es de S3; si no hay restricciones al tamaño del barco, se deben hacer todos los esfuerzos para lograr obtener el rendimiento de carga y descarga que permita obtener ese tamaño. En el caso de que haya restricciones, por ejemplo falta de profundidad o algunas restricciones insalvables en el valor S2, entonces es S2 el tamaño de los barcos óptimo. Por supuesto esas restricciones a veces pueden ser salvadas por dragados, etc. Entonces se debe tener en cuenta el costo de capital de esas mejoras para ver si es conveniente realizar las obras para obtener un mayor tamaño del barco; a lo que voy es a lo siguiente: de que si nosotros tenemos una restricción al tamaño del barco en S2 y podríamos obtener un mayor tamaño del barco con un aumento de la profundidad por dragado en otro valor intermedio entre S2 y S3, hay que evaluar si es conveniente hacerlo mediante un balance actualizado de todas las ventajas y desventajas del proyecto. Por lo general en ninguno de los tráficos existe una unidad económica que pueda asegurar un arreglo balanceado de todos los factores que intervienen; el ajuste a la solución óptima solamente se puede obtener en tráfico, un ajuste mayor diría se puede obtener

solamente se puede obtener en tráfico muy especializado y que se aproximan a las suposiciones simplificadas que nos impusimos al principio, es decir que no haya variaciones estacionales, además de que sea suficientemente grande como para que pueda considerarse en una base anual. Esos tráficos solamente se producen en los casos de petróleo y en algunos casos, en el caso de mineral de hierro.

Las ventajas de todo esto, podemos resumir es que en definitiva adecuando el tamaño óptimo del barco a las instalaciones portuarias y viceversa se van a poder obtener mejores precios para nuestras exportaciones y efectuar las compras de nuestras importaciones a menor precio.

De esto se deriva que la mayor parte de las ventajas son derivadas al país cualquier mejora portuaria se deriva al país; por supuesto es necesario recobrar financieramente las inversiones realizadas, y eso significa en cierta manera que la autoridad portuaria debe imponer tasas para compartir el ahorro C1 menos C3 realizado por los usuarios. Ahora se tiene que tomar en cuenta al fijar esas tasas y derechos que no se deben causar distorsiones, porque en definitiva el objetivo es que se aumente el tráfico al menor costo.

La Libertad de los Mares y los Esfuerzos de los Países en Desarrollo para Mejorar sus Marinas Mercantes y su Comercio Marítimo

Por el Capitán de Fragata (R)
LUIS FELIPE VILLENA GUTIERREZ

Al tratar del negocio naviero se tiene que pensar en la necesidad de analizar y establecer tráficos marítimos que permitan a su vez que los buques de las empresas navieras transporten carga en condiciones que den un beneficio económico apropiado.

Para ello, tienen que tenerse en consideración dos hechos importantes:

- 1º Las características de los tráficos marítimos, individualizadas a través de 3 factores determinantes:
 - Los volúmenes de carga de exportación e importación de los países unidos por los tráficos marítimos;
 - Los tipos de carga; que serán los que determinarán los mayores o menores fletes;
 - Las características y servidumbre de los puertos, tanto técnicas como administrativas.
- 2º El número, tonelaje y frecuencia de los viajes de los buques de las líneas navieras que sirven esos tráficos.

Estos dos hechos son los que dan a las compañías navieras una característica muy especial que las difiere de las otras empresas comerciales; pues como el tráfico marítimo no se hace sólo en el país, sino tocando los puertos de varios otros países, existe la imperiosa necesidad de conocer los antecedentes de esos tráficos, sus peculiaridades, sus tendencias y sobre todo conocer los esfuerzos de los países involucrados en esos tráficos, por aumentar su participación marítima mercante y mejorar las condiciones de dicha participación.

RESEÑA HISTORICA DE LOS ACONTECIMIENTOS MARITIMOS

Desde los grandes descubrimientos marítimos, iniciado por Cristóbal Colón en 1492, las naciones se preocuparon por alcanzar siempre la supremacía en el mar. Supremacía que les reportaría las mayores ventajas comerciales, que permitirían el desarrollo económico, político y social de sus pueblos.

En el principio fueron España y Portugal las que iniciaron ese movimiento logrando de la Santa Sede el reconocimiento único de la soberanía en todas las islas y tierras descubiertas o por descubrir, con lo que prácticamente se reconocía la división del mundo en dos porciones. Como Portugal no aceptase esa delimitación, la fricción estuvo a punto de provocar la guerra entre las dos naciones, lo que se evitó gracias a la firma del Acuerdo de Tordesillas el 7 de Julio de 1494.

Por supuesto que las otras naciones europeas no aceptaron esa situación y se lanzaron de lleno a combatirla, por todos los medios posibles, buscando ellos mismos obtener para sí esa supremacía. La lucha por la supremacía fue tan enconada, que los holandeses se vieron en la necesidad de combatirla jurídicamente. Así fue como vio la luz la famosa obra del "Mare Liberum" de Hugo Grocio, encargada por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales.

En esta forma se inició una verdadera lucha por la libertad de los mares sostenida por Holanda principalmente, y combatida por Gran Bretaña, España y Portugal.

Gran Bretaña, fue la que más se distinguió por combatir la libertad de los mares, y aseguró a sus naciones, por el Acta de Navegación de 6 de Octubre de 1651, que el comercio de las colonias y del resto del mundo, se haría desde ese momento a través de las naves del país. Francia, que no podía quedarse atrás, elaboró la Ordenanza de 1681, debida al genio de Colbert, con lo que logró crear una marina mercante, puesto que en ella se disponía que las mercaderías salidas de Francia deberían ser embarcadas en naves francesas, a las que aseguró también el comercio con las colonias francesas.

El triunfo final de la Gran Bretaña, fue de tal manera arrollador, que después de 1713, con la Paz de Utrecht, se encontró dueña absoluta del mar confirmando ese poderío al vencer definitivamente a España y Francia en la histórica Batalla Naval de Trafalgar, el 21 de Octubre de 1805.

Al verse dueña del mar, la Gran Bretaña trató de establecer la libertad de los mares, libertad que combatió para lograr su desarrollo ma-

rítimo y su poderío naval, dando el paso definitivo el 26 de Julio de 1849 al abolir la famosa Acta de Navegación. Así, la nación que sostuvo el "Mare Clausum" a base de una poderosa armada, tuvo que cambiar su política al encontrarse dueña de los mares, sostenida esa libertad a cañonazos.

La aparición de nuevas potencias marítimas mercantes a finales del siglo XIX y principios del XX; Alemania, Estados Unidos, Italia, Japón, Noruega, Rusia y Suecia; trajo consigo una lucha sorda por alcanzar la máxima ventaja de índole comercial. Ello llevó necesariamente a buscar soluciones mediante acuerdos internacionales entre las principales empresas armadoras del mundo; naciendo las primeras Conferencias Marítimas, para establecer rutas regulares y tratar de eliminar la competencia desleal. La primera Conferencia surgió para regular el tráfico del Reino Unido de la Gran Bretaña y la India en 1875.

Para contribuir a esos mismos fines se crearon la Asociación de Derecho Internacional (International Law Association), en Bruselas en 1873 y el Comité Marítimo Internacional (International Maritime Committee), fundado asimismo en Bruselas en 1879. Estos organismos no gubernamentales, se preocupan entre otras cosas, por unificar el Derecho Marítimo Internacional, lo que siguen haciendo a través de conferencias y publicaciones.

Sin embargo, a pesar de ello, debido a la gran rivalidad comercial anglo-germana, se desembocó en la Primera Guerra Mundial.

El período que siguió a esta guerra, fue objeto de nuevos estudios sobre el mar, se reorganizaron antiguos convenios y se firmaron mucho más. En este período, que va desde 1919 a 1939, puede decirse que se firmaron los más destacados e importantes acuerdos marítimos, tales como la firma y adopción de las Reglas de York y Amberes el 8 de Setiembre de 1924 en la Conferencia de Estocolmo; Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de algunas reglas en materia de privilegios e hipoteca marítima, firmado el 10 de Abril de 1926; Convenio Internacional Sanitario de París, que contiene medidas defensivas contra la peste, el cólera, la fiebre amarilla, el tifus exantemático y la viruela, y muchos otros que sería largo enumerar.

La aparición de nuevas naciones; el alarmante desarrollo económico del Japón y de la Alemania Hitleriana, que unidas a Italia, representaban en 1939 el 18% del total de la flota mercante mundial, contando con unidades más nuevas y potentes; y sobre todo la inquietud nacionalista en las colonias africanas y asiáticas trajo una inestabilidad política mundial.

La paz quedó seriamente amenazada cuando Alemania empezó a denunciar algunos puntos del Tratado de Versalles; y pronto el mundo se vio envuelto en la Segunda Guerra Mundial.

Fue esa conflagración la que despertó de su apatía a muchas naciones, logró asimismo despertar el sentimiento nacionalista de muchos pueblos sometidos al coloniaje e hizo ver claramente la desigualdad existente entre las naciones del mundo.

Los vencedores crearon el organismo de las Naciones Unidas, que dentro de su prolífera labor y específicamente en relación con lo marítimo cabe relievár la convocatoria a una Conferencia Marítima, que se celebró en Ginebra del 19 de Febrero al 6 de Marzo de 1948, en la que se concretó la adopción de un convenio para crear la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).

Pronto, esta nueva Organización, la OCMI, participó activamente en la Conferencia de Londres, que adoptó los Convenios sobre la seguridad de la vida humana en el mar y las Reglas para la prevención de las colisiones en el mar; siendo la encargada de recibir las adhesiones de los Estados y de vigilar el cumplimiento de los mismos. Ha revisado el Código Internacional de Señales, unificando los sistemas para medir el tonelaje, introduciendo medidas para facilitar el turismo y el transporte, ha realizado estudios para la subdivisión y estabilidad de un buque, ha establecido medidas para la protección del fuego en los barcos, y proyectado un Código Internacional para el Transporte de mercaderías peligrosas por mar.

Como algunas situaciones jurídicas del Derecho Marítimo, no eran muy claras se celebraron dos Conferencias de las Naciones Unidas sobre Derecho Marítimo en 1958 y 1960, en Ginebra, que fracasaron rotundamente, por la posición intransigente de algunas potencias marítimas.

Ante tales situaciones, las naciones en vías de desarrollo, decidieron actuar por sí mismas y con mayor energía; para ello establecieron zonas de libre comercio y de integración económica. En América aparecieron la ALALC y el Mercado Común Centroamericano. En África la Organización Africana y Malgache para la Cooperación Económica (OAMCE), sucedida más tarde por la Organización Común Africano-Malgache (OCAM) y la Organización de la Unidad Africana (OUA).

Sin embargo, las diferencias seguían existiendo y agrandándose más; los países pobres cada vez eran más pobres y los ricos cada vez más ricos. Disminuyó el comercio entre países desarrollados y no desarrollados; en cambio aumentó considerablemente entre los mismos países ri-

cos. LA LIBERTAD DE LOS MARES, era cada vez más exclusiva de las potencias marítimas.

Debido a ésto, los países "no alineados" celebraron la Conferencia sobre los problemas del Desarrollo Económico en El Cairo, del 9 al 18 de Julio de 1962 en la cual se reconocieron dos puntos sobresalientes, ligados al problema marítimo:

- 1º Que para asegurar una paz duradera y el progreso del mundo, los países menos desarrollados deben tener las oportunidades y facilidades para obtener el mayor provecho de sus recursos; entre los cuales se hallan los del mar; y
- 2º Que la promoción del Comercio y la cooperación entre los países de menor desarrollo, necesitan del establecimiento de medios de transporte y comunicaciones adecuadas entre ellos además de las rutas tradicionales del comercio, y seguridades de facilidades adecuadas del tránsito.

En una de las resoluciones, la Conferencia, se manifestó en favor de la celebración de una Conferencia Económica Mundial dentro de la ONU.

Las Naciones Unidas interesadas en esa idea, la aprobaron y convocaron a una Conferencia Mundial sobre Comercio y Desarrollo en Diciembre de 1962.

Los países latinoamericanos, decididos a llevar un solo frente a la reunión, prepararon sendos documentos para normar su posición en la Conferencia por celebrarse: La Declaración de Brasilia y la Carta de Altagracia (Enero-Febrero de 1964).

En ellos se manifestó, en relación con el problema de la marina mercante y del comercio marítimo, que era necesario realizar un esfuerzo constante para eliminar los obstáculos que las potencias marítimas oponen a las políticas de fomento naviero en los países de menor desarrollo, dado que muchas de esas mismas prácticas son seguidas por esas mismas naciones. Asimismo, deben eliminarse las medidas unilaterales de resguardo a sus propias marinas, que aplican esas potencias, ya que con ello no sólo impiden el fomento, sino que limitan a las naciones de menor desarrollo las posibilidades de elección de entre los servicios que más les convengan para enviar sus cargas de intercambio.

Se manifestó que uno de los mejores medios de estímulo y fomento es el de la reserva de cierta parte de las cargas de intermedio. Este estímulo y otros que se acuerden, deben ser reconocidos en el plano mun-

dial como preferencia acordado a los países de menor desarrollo, sin reciprocidad, para las potencias y con ello se disminuirían las desigualdades existentes en la capacidad competitiva de las marinas de las potencias y de las escasas flotas de los países no desarrollados.

Señalaron también, que algunas empresas de navegación unidas en conferencias muchas veces fijan unilateralmente las condiciones de transporte y de los fletes, sin oír a los países interesados, ni a los usuarios, lo que perjudica enormemente la marcha normal del comercio exterior de América Latina, de tal manera que urge se modifique esa situación.

Acordaron asimismo que se creara un sistema de consulta previa y obligatoria, para asegurar a los gobiernos su participación eficaz en las decisiones de las conferencias y de las empresas marítimas, relativas a los fletes y condiciones de transporte; y que se dé publicidad a las tarifas aprobadas por dichas organizaciones.

Una vez asegurado el frente único las naciones latinoamericanas se aprestaron para asistir a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, que se celebraría en Ginebra a partir del 23 de Marzo de 1964.

LAS REPERCUSIONES DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

(23 de Marzo - 16 de Junio de 1964)

El acuerdo para celebrar esta Conferencia salió de la resolución aprobada por la Asamblea General de la ONU el 8 de Diciembre de 1962 (Resolución 1785 - XVII); y después de los estudios preparatorios se invitó a los 113 miembros que entonces tenía la ONU, a los Organismos Especializados para que mandaran representantes y a nueve países, que no siendo miembros de la ONU, sin embargo pertenecían a otros órganos especializados.

Fue criterio unánime que los resultados de esta Conferencia fueron fructíferos y aunque todas las resoluciones y recomendaciones sobre comercio tienen una relación directa con los aspectos marítimos sólo se relievareá la adopción de una recomendación de la Cuarta Comisión, sobre el establecimiento de la Conferencia como un órgano de la Asamblea

General de las Naciones Unidas y además de un organismo permanente de la Conferencia, que se denominó la Junta de Comercio y Desarrollo; lo que se aprobó en la XIX sesión de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 30 de Diciembre de 1964.

La Conferencia, cuyas atribuciones básicas fueron fomentar el comercio internacional especialmente con miras a acelerar el desarrollo económico, así como formular políticas sobre comercio internacional y sobre problemas afines de desarrollo económico; constituyó el triunfo más importante de los países en desarrollo, ya que desde 1947 habían luchado por su establecimiento y siempre habían encontrado la oposición de los países industriales.

La Secretaría General de la Conferencia estuvo muy activa y en relación a materias marítimas pidió la presentación de dos estudios. El primero fue presentado por el Economist Intelligent Unit de Londres titulado: "El transporte y los fletes marítimos y los países en vías de desarrollo"; y el segundo, por la CEALO, titulado "Problemas del tráfico marítimo y de las tarifas de fletes marítimos en la región de la CEALO". Estos documentos fueron de gran utilidad para el estudio del problema del transporte marítimo.

En el primer estudio se elaboraron una serie de recomendaciones para ser sometidas a la Conferencia, a fin de que sirvieran para adoptar resoluciones pertinentes. Esas recomendaciones fueron:

- a).—Los países en vías de desarrollo deben conceder alta prioridad a las medidas para lograr un poder de compensación, mediante la creación o fortalecimiento de un mecanismo de negociación, de carácter nacional o regional, entre las conferencias marítimas y las asociaciones representativas de los fletadores y de los comerciantes de los países en vías de desarrollo. A este mecanismo destinado a discutir y solucionar las reclamaciones, se le confiarían funciones consultivas para todas las materias relacionadas con los usos y tarifas de las conferencias. El procedimiento y el mecanismo para presentar y escuchar estas reclamaciones deberían ser gradualmente normalizados y tal vez colocados bajo una autoridad internacional de arbitraje que se ocupará en primera instancia de un modo primordial de las cuestiones de procedimiento y del establecimiento, a su debido tiempo, de normas para la presentación de pruebas, criterios de aceptación de casos, etc., facilitando así el instrumento necesario para abordar, etapa por etapa, el fondo del problema de las tarifas de las conferencias.

- b).—En vista del considerable desequilibrio que presenta la distribución actual del tonelaje entre los países desarrollados y los países en vías de desarrollo, de la importancia de los pagos por fletes dentro de la balanza de pagos de los países en vías de desarrollo y del significado de las flotas mercantes para el desarrollo económico general, los países en vías de desarrollo deberían proseguir los esfuerzos que realizan para desarrollar sus flotas mercantes, a base todo de acuerdos regionales, y dando la consideración debida a la prioridad y productividad relativas de las inversiones en la marina mercante, comparadas con otras inversiones para el desarrollo económico. Se debería recomendar a los países desarrollados que reconozcan un grado razonable de discriminación basada en el pabellón o de otras medidas de protección, que no son incompatibles con un desarrollo económico adecuado de las flotas mercantes de los países en vías de desarrollo, que se facilitaría además mediante la creación de condiciones sanas y equitativas de competencia en el conjunto de la navegación mundial.
- c).—Las naciones en vías de desarrollo y las desarrolladas deberían estudiar minuciosamente la posible promulgación de medidas legislativas o de otros tipos en relación con las conferencias marítimas que previeran en particular lo siguiente:
- (1). La comunicación a una autoridad nacional competente de las tarifas y reglamentos de las conferencias; la notificación a los fletadores con la debida antelación, y la celebración de consultas previas dentro de los organismos a crearse de todo cambio en las tarifas de las conferencias, y la consulta con los gobiernos interesados en caso de cambios de vital importancia para la economía nacional;
 - (2). La prohibición de ciertos usos de las conferencias, tales como los buques de lucha y las rebajas diferidas; la garantía de derecho a entrar a formar parte de una conferencia para toda línea de navegación calificada, y la protección de las líneas de conferencia contra la competencia destructiva o desleal por parte de intrusos;
 - (3). La regulación adecuada de los acuerdos sobre tarifas dobles con la consideración debida a los intereses de fletadores; y
 - (4). El establecimiento por parte de las conferencias marítimas de procedimientos adecuados para escuchar reclamaciones de los fletadores.

Por su parte las conferencias podrían, como medida de auto-disciplina colectiva, y posiblemente mediante la adopción de un estatuto internacional de conferencia comprometerse a incluir, en todos los acuerdos de las mismas, estipulaciones apropiadas y razonablemente uniformes con respecto a los precedentes puntos.

- d).—Los países en vías de desarrollo y los organismos por ser creados deberían estudiar con carácter urgente y de un modo sistemático, en consultas con las conferencias marítimas y con las líneas de navegación nacionales:
- (1). La introducción de tarifas de estímulo para la expansión de los exportadores de productos manufacturados y semimanufacturados a los países avanzados;
 - (2). La fijación de tarifas adecuadas para los puertos de los países en vías de desarrollo, con el fin de fomentar el comercio regional; y
 - (3). El establecimiento o mejora de los servicios de navegación regionales y transoceánicos con miras en especial a la consecución y expansión de nuevos mercados para los países en vías de desarrollo.
- e).—Los países en vías de desarrollo y las asociaciones de fletadores deberían examinar, mediante su coordinación nacional y regional, los medios y medidas encaminados a asegurar un mayor volumen en las expediciones de algunas de sus exportaciones de productos primarios y de otra índole, y una mayor regularidad, lo que daría a las líneas de conferencias nuevas oportunidades de rebajar sus costos y permitiría asimismo a los fletadores obtener economías mediante el empleo, cuando conviniera, de buques de servicio irregular alquilados por largo tiempo.
- f).—En vista de la gran importancia de los gastos portuarios y de las condiciones de los puertos para la navegación marítima y para las tarifas de fletes los países en vías de desarrollo deberían conceder un alto orden de prioridad a la mejora de sus puertos. Con este objeto, debería facilitarse en grado creciente capitales, préstamos y ayuda de carácter internacional, así como asistencia técnica.
- g).—El organismo competente que pueda crear la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo debería emprender, en colaboración con las comisiones económicas regionales de las

Naciones Unidas, un estudio sobre la estructura de las tarifas de las Conferencias, y en especial de sus consecuencias para el desarrollo industrial y el fomento de nuevos mercados para los países en vías de desarrollo, y debería también tener bajo su constante estudio todos los aspectos relacionados con las tarifas y los transportes marítimos en general.

Sin lugar a dudas las recomendaciones fueron muy amplias y las propuestas muy acertadas, pues en ellas se reconocieron por primera vez derechos que siempre se les negaron a las naciones de escasa marina mercante.

La mecánica de la Conferencia estableció que estas recomendaciones fueran analizadas por la Tercera Comisión, la que en su 12ª Sesión estableció el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo.

El alcance de estas recomendaciones fue de tal importancia que pronto surgieron diferencias de opinión en el seno del Grupo de Trabajo, lo que posteriormente originó que no fuesen adoptadas en toda su extensión.

En este aspecto de propuestas cabe también mencionar que al Grupo de Trabajo se presentaron otras muy interesantes, cuya enumeración es como sigue:

- a).—Indonesia: "El transporte y los fletes marítimos", que la retiró en favor de la que presentaron los 32.
- b).—Países Bajos: "Gastos de Transporte en el comercio exterior de los países en desarrollo y posibles medidas para mejorar la situación", que la retiró al ser presentada la de Suecia.
- c).—De los 32: "Condiciones y forma en la que el transporte marítimo podría contribuir mejor a la expansión del comercio exterior de los países en desarrollo e incrementar sus ingresos por concepto de exportaciones invisibles".
- d).—Bolivia: "Países sin litoral", que fue objeto de estudio por otra comisión.
- e).—Suecia: "Las condiciones y la forma en que el transporte marítimo podría contribuir mejor a la expansión del comercio exterior de los países en desarrollo.
- f).—Pakistán: "Enmienda a la propuesta de los 32" "Medidas inmediatas".

g).—Hungria: "Enmienda a la de los 32" "Países sin litoral".

De todas estas propuestas las que más se distinguieron, por las discusiones que se hicieron en torno a ellas, fueron las de los 32 y la de Suecia; máxime que las enmiendas propuestas por Pakistán y Hungría fueron aceptadas por los 32.

De esas dos recomendaciones surgieron básicamente las diferencias, ya que cada grupo, el de los 32 y sus seguidores y el de Suecia y los suyos no cedieron ni un ápice para llegar a un acuerdo efectivo.

Las resoluciones adoptadas y aceptadas por la Conferencia son verdaderamente exiguas, poco claras y nada definitivas.

Para llegar a ellas es necesario señalar las posiciones de los dos grupos que coincidentemente son los no desarrollados y las potencias marítimas.

Por un lado los no desarrollados manifestaron que el comercio de sus países dependía en grado sumo del transporte marítimo y que sus balanzas de pago sufrían un fuerte desequilibrio, debido a la carga que suponía para ellos esa dependencia, la que surgía de la enorme diferencia existente en la distribución de tonelaje entre las potencias marítimas y los países no desarrollados.

Por eso, estos últimos quedan de lado en lo referente a fijación de tarifas de fletes y aprovechamiento del transporte marítimo, estando a merced de las empresas navieras de las potencias; lo que significa graves pérdidas en sus importaciones y exportaciones, que frenan el desarrollo de sus economías.

Para solucionar esos problemas se manifestaron en favor del abatamiento de los costos del transporte marítimo y el necesario establecimiento de flotas mercantes en sus naciones.

Esas flotas mercantes recibirían el apoyo de sus gobiernos para poder corregir los deterioros de la balanza de pagos y sobre todo, para crear una fuente de ingresos necesaria para el desarrollo económico y para diversificar la estructura de la economía de sus países.

Es precisamente, en base a esto, que se les ayudaría como se está ayudando a sus industrias nacientes, lo que podría ser reservándoles carga, medidas de protección que no significarían obstáculos a la libertad de los mares, máxime cuando las potencias marítimas habían monopolizado en su favor todo el cargamento del comercio internacional marítimo.

Las flotas nacionales de los países no desarrollados deberían participar en las conferencias marítimas en igualdad de condiciones que la de los países desarrollados y como miembros de pleno derecho y en vista de la existencia de prácticas unilaterales y de tarifas dobles y diferidas por parte de las conferencias, se hacía necesaria la creación de órganos deliberantes de consulta y confrontación a niveles nacionales, regionales e internacionales, para que se atendiesen todas las reclamaciones que sobre el particular se presentaran.

Mencionaron que dada la importancia de los transportes internos y de los servicios portuarios, ya estaban atacando esos problemas, solicitando para lograr mejores resultados, cooperación y disposiciones adecuadas.

Esos fueron en resumen, los puntos defendidos por los 32 y sus seguidores, en el Grupo de Trabajo y en el debate general de la Conferencia. Entre los últimos se encontraban los países socialistas, que demostraron la existencia de líneas regulares, sin la necesidad de crear Conferencias para dar su servicio; líneas formadas por los diversos países socialistas; la fijación de las tarifas de fletes estaba siempre sometida a acuerdos mutuos y consultas entre las partes interesadas: gobiernos, usuarios y flotas; eliminando cualquier sistema unilateral y el establecimiento de tarifas dobles o rebajas diferidas; todo lo cual ponían a disposición de los países no desarrollados para transportar sus cargas.

Las potencias marítimas, por su parte, defendieron una vez más la "libertad de los mares"; libertad que apoyan únicamente en su beneficio y en detrimento de la mayoría de las naciones del mundo.

Señalaron las potencias de carácter internacional del servicio marítimo, y cuyo objetivo principal era servir al comercio. Atacaron la posibilidad de establecer restricciones gubernamentales al mismo, pronunciándose por el establecimiento de un sistema de consultas entre fletadores y conferencias marítimas, con lo que se manifiesta claramente su oposición al sistema propuesto por los países no desarrollados sobre esos organismos. Sugirieron una cooperación para mejorar los servicios portuarios, ya que éstos eran la causa principal de la elevación de los costos del transporte marítimo en todo sentido.

También se manifestaron en contra de la creación de flotas mercantes que no se basaran en criterios económicos razonables. Se opusieron rotundamente a los arreglos preferenciales ya que minarían la competencia y con ello elevarían los costos finales de los fletes, especialmente, atacaron la discriminación basada en el pabellón, que acrecienta los costos reales del transporte, y que ello podría provocar el que otros

países (lo que ciertamente es una amenaza por parte de las potencias), adoptaran medidas semejantes.

Después de la discusión de los dos proyectos más importantes se vio que no se llegaría a ningún acuerdo sobre los mismos y el Grupo de Trabajo sólo pudo ofrecer a la Conferencia lo que llamó "base para un entendimiento".

Estas bases se aceptaron sin discusión, pero cada grupo manifestó que sostenía sus opiniones y se reservaba sus respectivos derechos.

De esta simple declaración, se puede concluir que la Conferencia fracasó en este punto, tan necesario y de vital importancia para los países en vías de desarrollo.

No fue posible detener la fuerza de las potencias marítimas que apoyaron el proyecto sueco, ya que representan el 65% del tonelaje mundial, en tanto que las naciones que apoyaron el proyecto de los 32 solamente representan el 22% del tonelaje mundial.

Para terminar, sobre los hechos de esta Conferencia, en relación al problema del transporte marítimo, se aprobaron en la Conferencia dos recomendaciones relativas al transporte marítimo.

"La Conferencia recomienda que, dentro del sistema de las Naciones Unidas o como parte del sistema institucional que se creare en virtud de decisiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, se establezcan los procedimientos intergubernamentales adecuados, así como todo comité que se estime necesario para fomentar la comprensión y la cooperación en materia de transportes marítimos y para estudiar los aspectos económicos de dichos transportes que se le sometieren e informar al respecto".

Recomendación, que por su redacción, claramente demuestra que se soslayó el problema y, lo pasó a un posible órgano por crearse dentro de la ONU.

La otra recomendación fue:

"El sistema de conferencias marítimas es necesario para asegurar tarifas estables y servicios regulares. No obstante, con el objeto de que el sistema pueda funcionar adecuadamente es necesario que exista una estrecha cooperación entre fletadores y conferencias. Como primer paso, debería establecerse un sistema de consultas bien organizado, con un procedimiento adecuado para escuchar y atender quejas, mediante la constitución de consejos de fletadores y de otros organismos pertinentes sobre una base nacional y regional".

Estas dos recomendaciones se adoptaron sin oposición alguna y sin abstenciones de ninguna clase. Sin embargo, las recomendaciones no eran lo que buscaban las naciones en vías de desarrollo; ni tampoco representan la barrera fuerte que las naciones industriales querían poner al desarrollo marítimo de aquellas.

Lo que sí es inexplicable el por qué estos países desarrollados— que se oponen al empleo de medidas hasta cierto punto discriminatorias, así como a la participación de los gobiernos en las flotas mercantes, o en la exagerada inversión de fondos para la marina mercante de los países no desarrollados— hacen lo contrario en el caso de sus propias flotas, dándoles subsidios y otorgándoles beneficios para sostenerlas; tal como se comprueba en el cuadro siguiente elaborado por el Ministerio de Comercio de los Estados Unidos, Administración de Marina, para el Comité Económico Conjunto del Congreso, en el trabajo sobre "Prácticas y políticas Económicas. Subsidios a la marina mercante de 11 países".

PAISES	DIRECTO		INDIRECTO				Participación Gubernativa en la flota
	SUBSIDIOS		Amortización	Beneficios Positivos	Préstamos Intereses	Otros (a)	
	Operacional	Construcción					
Dinamarca	—	—	X	—	X(1)	—	NO
Estados Unidos	X	X	X	X	X	X	SI
Francia	X	X	X	—	X	X	SI
Grecia	—	—	—	X	—	X	NO
Italia	X	X	X	X	X(2)	X	SI
Japón	X	X	X	X	X	X	NO
Noruega	X(1)	—	X	X(2)	X	X	NO
Países Bajos	—	—	X(2)	—	X	X	SI
Reino Unido	X(1)	—	X	X(2)	X	X	SI
R. F. Alemana	—	—	X(2)	X	X	X	SI
Suecia	X	X	X	X	X	X	SI

NOTAS: (a) Otros: Desguace (deshacer un buque, generalmente en forma de que pueda aprovecharse todo el material en buen estado), reserva de carga y cabotaje principalmente.

- (1) Interno solamente.
- (2) No es exclusivo para la marina mercante.

Es precisamente de este cuadro de donde se desprende que Alemania y los demás países que protestaron contra el Uruguay, por dar éste preferencia a sus barcos, emplean el mismo sistema de reservar carga para sus navíos.

O sea que, una cosa muy distinta es la "absurda" idea de los países de menor desarrollo, según afirman las potencias marítimas, de crear sus propias flotas mercantes invirtiendo importantes sumas; y otra, el que los países altamente desarrollados apoyen sus flotas subsidiándolas, dándoles facilidades y concediéndoles beneficios, aunque sean actitudes claramente discriminatorias muchas de ellas, lo que sí está "bien hecho".

La negativa y oposición de esas potencias marítimas —al derecho de los países no desarrollados por crear sus flotas mercantes propias— dejan al descubierto sus temores por perder en cierta medida parte del comercio marítimo, que hasta ahora han venido monopolizando unas cuantas naciones.

Volviendo a la Conferencia, ésta adoptó una serie de Principios Generales y Especiales, para regir mejor las relaciones del comercio internacional y las políticas comerciales conducentes al desarrollo económico y social. De estos Principios interesa transcribir el Duodécimo Principio Especial:

"Todos los países deberán cooperar en la elaboración de medidas destinadas a ayudar a los países en desarrollo a establecer los medios de transporte marítimo y de otro tipo para su desarrollo económico, a garantizar el libre empleo de los medios internacionales de transporte, a hacer más favorables para los países en desarrollo las condiciones de fletes y seguros y a promover el turismo en dichos países, con el fin de acrecentar sus ingresos y reducir sus egresos en el comercio invisible".

Este principio fue adoptado por 92 votos a favor, 7 en contra y 17 abstenciones. Desde luego cabe destacar, que dentro de estos dos últimos están los de las potencias marítimas, seguidoras del proyecto sueco, por lo que no es extraño que se hayan opuesto o bien abstenido de aceptar este principio.

Después de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, siguiendo el curso de los acontecimientos posteriores, ligados estrechamente con ello, toca referirse a la Junta de Comercio y Desarrollo y su Comité de Transporte Marítimo, y sus logros en la materia.

Al aprobarse la creación de la Conferencia como órgano de la Asamblea General de la ONU y de su órgano ejecutivo, La Junta, las Naciones Unidas dieron el primer paso seguro y firme sobre las resoluciones finales de la Conferencia.

Desde luego, se estableció, que la Junta sólo tendría tres comisiones: de productos básicos, de manufacturas y de comercio en invisibles y asuntos financieros.

En el primer período de sesiones de la Junta, celebrado en New York, del 5 al 30 de Abril de 1965, a pesar de la oposición marcada de las Naciones desarrolladas se estableció una nueva Comisión, de Transporte Marítimo.

La nueva Comisión en mención se reunió en Ginebra del 8 al 23 de Noviembre de 1965 ocasión que permitió ver, una vez más, la división entre los dos grupos, representados por los 45 miembros que forman la Comisión; y a pesar de ciertos requerimientos para encontrar soluciones prácticas, todos se centraron en la discusión de las tarifas de fletes.

Las naciones menos desarrolladas pedían un estudio de las prácticas internacionales del transporte marítimo, que incluyera una información completa de los factores que contribuyen a la elevación de las tarifas de fletes y su publicación.

Este estudio también debería mostrar la estructura sobre la que descansan dichas tarifas.

Volvieron a insistir en la creación de un órgano de carácter internacional que revise las reclamaciones que se presenten sobre problemas del transporte marítimo, con la participación de gobiernos, embarcadores y conferencias marítimas.

Por su parte, las naciones desarrolladas se manifestaron por la creación de un órgano de consulta y de intercambio de informaciones entre armadores y embarcadores, manteniendo su declaración de que la intervención de los gobiernos sería en detrimento de todas las naciones, dado que, daría por resultado un transporte marítimo insuficiente y de alto costo. Rechazaron el estudio sobre las tarifas de fletes en la forma que lo proponían las naciones de menor desarrollo.

En víspera de la clausura de la reunión, reconocieron ambos bandos el fracaso para alcanzar un acuerdo sobre tarifas de fletes y aplazaron el problema para una reunión extraordinaria que se celebraría en Julio de 1966.

En la clausura de la reunión, sin embargo, se aprobó pedir a la Secretaría General de la CNUCD la presentación de un informe sobre el espíritu y métodos que deben aplicarse a un estudio sobre el nivel y la estructura de las tarifas de fletes, las prácticas en las conferencias marítimas y la situación de los servicios de la marina mercante.

Se aprobó el reglamento interior de la Comisión, en el que se señaló, que sus reuniones deberán ser cada año, sin que ello impida la celebración de reuniones extraordinarias.

Por último, se formuló un programa de labores futuras, que incluye estudios y actividades encaminadas a la creación de sistemas consultivos nacionales y regionales, en materia de tránsito marítimo; mejoramiento de las operaciones portuarias y sus servicios conexos; creación o ampliación de las marinas mercantes en los países en desarrollo; y revisión de los aspectos presentes y a largo plazo del transporte marítimo.

La Junta aprobó las decisiones de la Comisión en su tercer período de sesiones, el 17 de Febrero de 1966.

En la reunión extraordinaria, celebrada en Ginebra del 18 al 25 de Julio de 1966, la Comisión aprobó un programa de estudios basado en el informe presentado por el Secretario General de la CNUCD, según el acuerdo a que habían llegado con anterioridad los 45 miembros, modificado por los dos bandos en que se han dividido las naciones dentro de la Comisión y de la Conferencia misma.

De tal forma que el programa adoptado dispone:

1. Efectuar estudios sobre la situación del transporte marítimo de países en desarrollo seleccionados;
2. Hacer cálculos del efecto del nivel y estructura de las tarifas de fletes sobre el comercio de productos básicos seleccionados;
3. Realizar estudios sobre la posibilidad de crear rutas piloto;
4. Examinar los efectos económicos globales que provocan actuales estructuras y niveles de tarifas de fletes; y
5. Elaborar estudios sobre la participación de las líneas de navegación de los países en desarrollo en conferencias marítimas en igualdad de condiciones y para que se establezcan efectivas representaciones de las mismas en los principales puertos de dichos países.

Es opinión unánime de los países no desarrollados, que a pesar de todas las reuniones hasta aquí mencionadas, no se había logrado las juntas aspiraciones reclamadas.

Mientras tanto, América Latina puso de manifiesto que con anterioridad a la Conferencia había dado los pasos necesarios para crear grupos regionales de consulta sobre problemas marítimos. Así dentro de la ALALC, estableció primero la Comisión Asesora de Transporte (CAT) y más tarde el Consejo de Transporte y Comunicaciones. También le dio el carácter de órgano asesor de la ALALC a la Asociación Latino Americana de Armadores (ALAMAR).

A este respecto, pronto se conoció la respuesta europea a la que llamaron "controles unilaterales en el tráfico marítimo de Sud América" mediante la creación de una asociación a la que denominaron: "The Committee of Liner Operators South America" (COLOSA); que se organizó el 7 de Setiembre de 1965, estableciendo su sede en Londres.

Las pretensiones de esta asociación son las de orientar con espíritu progresista y tratar de armonizar sus actividades con los principios generales de una política internacional de transporte marítimo; así como convertirse en campo apropiado para consultas entre los armadores que la integran y los embarcadores o usuarios latinoamericanos o sus organizaciones. Que no es otra cosa, que uno de los puntos básicos que señalaron las potencias marítimas en la CNUCD.

Como se puede apreciar, la división se ha mantenido hasta el momento, a pesar del gran número de conferencias, reuniones, pláticas y de "buenos deseos".

La Junta en su cuarto período de sesiones adoptó el Programa Provisional para la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, que se celebró en Nueva Delhi, en Setiembre de 1967; del que cabe destacar, el tema quinto:

"Problemas de los países en desarrollo, en relación con el comercio invisible, incluido el transporte marítimo.

- a). Examen de la evolución reciente y de las tendencias a largo plazo en materia de comercio invisible, incluido el transporte marítimo, habida cuenta de las recomendaciones del Acta Final de la Conferencia en su primer período de sesiones.
- b). Nivel y estructura de los fletes marítimos, prácticas de las conferencias y grado de adecuación de los servicios de transporte marí-

timo. Informe provisional sobre los estudios realizados por la Secretaría.

- c). La industria del transporte marítimo en los países en desarrollo incluida la expansión de las marinas mercantes de esos países.
- d). Sistema de consultas en materia de transporte marítimo.
- e). Mejora de los puertos. Informe provisional relativo a los estudios de la Secretaría.
- f). Legislación internacional sobre el transporte marítimo.
- g). Transmisión de conocimientos tecnológicos, incluido el asesoramiento técnico y las patentes".

La solución de los obstáculos que se conocen se presentarán al discutirse en detalle cada uno de los aspectos señalados, y dará por resultado el efectivo crecimiento de las marinas mercantes de los países pobres, además de la solución al grave problema que representa el transporte marítimo en las balanzas de pagos de esos países.



Políticas y Prácticas Navieras: Las Banderas de Conveniencia

Por: ZENON OJEDA OROSTEGUI

La preocupación y resonancia que adquieren los asuntos del comercio internacional son un importante avance en el camino de la comprensión de cómo ellos influyen, de una manera cada vez más impactante, en el bienestar de un pueblo, sin que él y sus gobernantes puedan, muy a menudo, intervenir de forma tal como para lograr una inmunización a sus efectos más negativos. La noción suficientemente clara de la vulnerabilidad de una economía destaca la necesidad de una seria investigación, la que debe extenderse al análisis de las soluciones propuestas, descartando la taumaturgia de los inmediateismos y la aceptación lisa y llana de teorías concebidas para otros espacios o desde ellos, como el transplante de prácticas que pueden resultar dispendiosas e inútiles.

FUENTE DE DESARROLLO

Una investigación continua, apoyada en la ciencia y la tecnología, difundiendo ampliamente sus resultados, para la integración de una conciencia nacional realista, sobre el complejo de factores internos y externos y de su actuación combinada, como freno al desarrollo armónico y beneficioso de una técnica de aprovechamiento de las riquezas humanas y materiales, es una tarea no fácil, ya que es preciso vencer costumbres y barreras mentales y la oposición de intereses creados. El forzado plano de simple subsistencia, donde son mayores los períodos de deterioro que los de comodidad relativa, son un permanente desafío a la virilidad de un pueblo que, consciente de sus valores, no halla tranquilidad espiritual sin un conocimiento que le permita concebir hasta qué límite su contención está influenciada por presiones y contrapresiones ajenas a su contexto nacional. Es por ello que la investigación y la aceptación de sus resultados puede permitir resolver el planeamiento de una estrategia del desenvolvimiento, para alcanzar, en escalonamiento, resultados positivos en el despegue, por una voluntad colectiva bien informada, en la espiral del progreso.

En los ejemplos más simples y elementales podemos constatar que cualquier fenómeno vital implica movimientos y, por lo tanto, desplazamiento, sea que se conozca como comunicación o transporte. La actividad humana motorizada por el imperativo de la conservación y evolución de la especie, traducida en el intercambio de bienes, no escapa a la ley del movimiento. Producción y consumo serían meras proposiciones estáticas y desprovistas de sentido si no concurriera el vínculo de la circulación. De esto, es poco lo que podría polemizarse sobre los efectos que produce el que la propiedad de los medios de transporte estén en manos de entes externos, ya que serán ellos y no otros los que controlarán, por vía del transporte, el comercio de una nación. En el orden interno, todos sabemos cómo en la mayor parte de los países se ha reaccionado para asegurar que los medios de transporte sean genuinamente nacionales. En el campo internacional los efectos de esa misma política no han sido tan satisfactorios, y es por ello que a siglo y medio de la emancipación del monopolio del comercio por el transporte puede apreciarse que lamentablemente ha resultado un traslado a las potencias marítimas de turno, control que no sólo les otorga la ventaja de comprar barato y vender caro, sino que gravita decisivamente para que se consuma y produzca una gama de bienes que aumentan sus beneficios.

El poder marítimo es posiblemente una de las explicaciones más accesibles del por qué de los desequilibrios del desarrollo entre las naciones occidentales, y se hace evidente que una solución en el tiempo reside en que las naciones latinoamericanas vayan ocupando con sus flotas mercantes el lugar que razonablemente les corresponde, interviniendo activamente en el transporte de los productos de sus intercambios, para asegurar a sus economías la percepción de los valores reales de las exportaciones y desembolsar en las importaciones fletes convenientes, relacionados a valores FOB no distorsionados.

Nos referimos en el presente artículo a uno de los tantos fenómenos que la marina mercante de un país de economía contenida encuentra en ese inmenso teatro de operaciones que es el mar, el de las banderas llamadas de conveniencia.

PABELLON Y NACIONALIDAD

Hay coincidencia entre los tratadistas, George Ripert y Daniel Danjon, por ejemplo, en que no es concebible un buque sin nacionalidad, y José D. Ray completa el concepto al decir que pabellón y nacionalidad son términos sinónimos. En la Conferencia de la ONU sobre los derechos del mar se aprobó en el año 1958 en Ginebra la Convención sobre la Alta Mar, en cuyo artículo quinto parece resumirse la doctrina: "Ca-

da estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques; así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho a enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social".

La construcción, la propiedad y la tripulación nacional son por lo general, los requisitos que toma en cuenta la legislación para aceptar la matriculación de una nave. El objetivo óptimo es la satisfacción plena de esas tres condiciones, pero en la práctica los países aplican criterios variables, según sean las posibilidades y conveniencias internas y externas, aún cuando lo hacen dentro del alineamiento indicado.

Ciertas circunstancias influyen en el ánimo de los navieros para la matriculación de sus barcos en banderas foráneas, sean ellas la voracidad fiscal y/o los altos costos de explotación bajo sus propios pabellones o simplemente la expectativa de un mayor lucro. Como recordaremos, estos armadores pueden responder, bajo diversas advocaciones, a un interés central, sea del petróleo o de los cereales o minerales, compareciendo en estos casos los monopolios o combinaciones monopólicas de los productos y de sus medios de transporte.

EMIGRACION DE NAVIEROS

En algún momento las autoridades helénicas parecería que incurrieron en el error de apreciación, no extraño en nuestro medio latinoamericano, de que los navieros constituían una fuente inagotable de recursos, los que podían ser gravados en la magnitud que pudiera concebir la imaginación burocrática, desprovista de un conocimiento de los valores de los intereses marítimos. Ello originó la emigración de los navieros, con preferencia a Londres, y el registro de sus barcos en los países de bandera de conveniencia. Sin embargo, jamás dejaron de ser griegos, empleando exclusivamente personal nacional, y el apoyo de lo helénico en cualquier lugar del orbe. En 1958 había 1.611.119 toneladas brutas en la matrícula nacional, pero al legislarse favorablemente para la repatriación de los intereses refugiados en el exterior, proporcionándoles un ambiente muy similar al ofrecido por las banderas de conveniencia, en el año 1959 el tonelaje antes señalado se elevó a 2.150.938, y a mediados de 1967 sumaba ya 7.342.938, estimándose en cifras oficiales que otro tanto estaba aún matriculado en el extranjero, lo que ha estimulado al gobierno a proveer nuevas facilidades.

Al 30 de junio de 1967 las tablas estadísticas del Lloyd's Register of Shipping establecían que la flota mercante mundial sumaba 182.100.000 toneladas brutas, en la que la tabla de posiciones para las naciones marítimas era la siguiente:

Liberia	22.598.000	Panamá	4.756.000
Reino Unido	21.716.000	Suecia	4.635.000
EE. UU.	20.333.000	Dinamarca	3.014.000
Noruega	18.382.000	España	2.751.000
Japón	16.883.000	Canadá	2.306.000
URSS.	10.617.000	India	1.887.000
Grecia	7.433.000	Brasil	1.305.000
Italia	6.219.000	Argentina	1.240.000
Alemania Occidental	5.990.000	Polonia	1.210.000
Francia	5.557.000	Yugoeslavia	1.196.000
Holanda	5.123.000	Finlandia	1.064.000

En el año cerrado a la fecha mencionada, la flota mundial aumentó en 10.970.000 toneladas brutas, siendo significativo que la participación en ese incremento indica para Japón 2.160.000, Liberia 1.995.000, Noruega 1.961.000 y la URSS. 1.125.000. Registran decrecimientos la Argentina y Estados Unidos.

¿Cuáles serían las características tan especiales de las banderas de conveniencia?. Leamos lo que avaló en 1965 Nicholas Johnson, administrador marítimo del Departamento de Comercio de la Unión para el caso típico de Panamá: "La flota es por entero de propiedad extranjera y también es operada por extranjeros. No existe ninguna compañía panameña ocupada en la navegación internacional que se maneje en la actualidad desde Panamá. Las ventajas existentes para los ciudadanos extranjeros que deseen registrar sus barcos en Panamá son tales como:

- 1) Hay un mínimo de interferencia gubernamental en asuntos impositivos y laborales.

- II) Se paga un derecho de registro inicial de 1,20 dólar por tonelada de registro neto y un derecho anual de pabellón de US \$ 0,10 sobre la misma base.
- III) No hay disposiciones en cuanto a la tripulación, excepto que sus miembros deben ser mayores de dieciocho años. Los oficiales no tienen por qué ser panameños, pero, por lo menos, un 10 por ciento de la dotación total debe ser de esa nacionalidad, siempre que exista disponibilidad de personal en el puerto de contratación o ajuste.
- IV) El gobierno generalmente no hace cumplir el requisito legal que establece que los miembros de la tripulación deben pagar impuesto a la renta.
- V) No se cobra impuesto a la renta sobre ninguna de las ganancias de las compañías marítimas que no estén en la actualidad operando desde Panamá.

La intervención consular panameña permite, por otra parte, la percepción de aranceles que contribuyen al mantenimiento de ese servicio, en cambio es realmente difícil ubicar en algún puerto a un cónsul liberiano. La combinación de las banderas de conveniencia de Panamá, Liberia y Honduras fue muy popular bajo la sigla PANHONLIB; y modernamente han comparecido Haití, Líbano, Libia y algún otro pabellón, con similares facilidades, lo que ha hecho nacer alguna preocupación en los aseguradores británicos.

Sabiendo ahora que Liberia tiene registrada la flota mercante mayor del mundo, si le sumamos a Panamá, tendríamos 27.354.000 de toneladas brutas de buques, esto es el 15,02 por ciento de la flota global.

Hay quienes aplican la regla del pulgar para deducir que posiblemente los 2/3 del tonelaje registrado en Liberia y Panamá es de propiedad norteamericana y el resto principalmente de griegos, y marginalmente de otras naciones europeas, pero un informe de la Administración Marítima de EE. UU., difundido el año pasado, estima que en bandera liberiana habría un 45 por ciento de intereses estadounidenses, un 35 por ciento griegos y el saldo del 20 por ciento repartido entre británicos, franceses, italianos, noruegos y de Hong Kong. La indicación separada de esta colonia británica, está factorizando un elemento digno de estudio, puede que cuando se ponderen las actividades marítimas de otros sectores.

PABELLONES DE NECESIDAD

Estados Unidos posee la marina más costosa del mundo, y la estadística muestra que su registro está en declinación permanente, debiendo afrontar cuantiosos desembolsos de recursos federales para subsidiar la construcción naval, cubrir las diferencias de costos operacionales de los servicios atendidos por sus líneas esenciales y aún garantizar a los armadores una ganancia, cualquiera sea el resultado, padeciendo cíclicamente desastrosas huelgas que deterioran su economía naviera. De esto resulta que las banderas de conveniencia se hayan convertido para Norteamérica en pabellones de necesidad, para subsistir como potencia marítima mundial, atender a la movilización de materiales estratégicos y contrarrestar el activismo comunista, en un ámbito que se ha hecho crítico en la guerra fría, no solo sin ocultamiento sino que difundido en las declaraciones de un autócrata ruso: "Nosotros les declaramos la guerra. . . excúsenme por usar tal expresión. . . en el pacífico terreno del comercio. Nosotros declaramos una guerra. Nosotros venceremos a Estados Unidos. En esto somos implacables y probaremos la superioridad de nuestro sistema". Como dijéramos en un artículo anterior, Rusia disponía de alrededor de 5 millones de toneladas en 1960" y en 1965 cerca de 10 millones, teniendo como meta 20 millones para 1970, si bien los datos originados en los Soviets pueden estar distorsionados por razones obvias. Súmese a la flota rusa la de los países soviéticos europeos la marina cubana en aumento y las flotas menores de algunos países árabes, etc. y dispondremos de una idea de la magnitud de esta batalla por el poder marítimo, estableciéndose con toda claridad su importancia, sin perjuicio de reflexionar sobre las inevitables consecuencias de la aparición de otra gran potencia marítima, el Japón.

La estrategia marítima norteamericana, sobre la que se expidió tiempo atrás Nicholas de B. Katzenbach, nos induce a reflexionar que es tan trascendente una guerra fría como la que se podría librar por las armas, y pudiera ser que diversos fenómenos que nos afectan y preocupan, en sus razones últimas sean resultado del enfrentamiento entre el mundo libre occidental y el despotismo moscovita resurrecto en sus peores tendencias a la dominación mundial. Los alineamientos clásicos de la teoría Económica para un comercio libre y un mar igualmente irrestricto pueden no ser suficientemente válidos dentro de las actuales circunstancias mundiales, y parecería lógico concluir que para nuestro hemisferio, comercio y transporte asuman matices que los hacen más próximos a una economía de tiempos de emergencia y no a un "laissez faire" que estuviera íntimamente ligado a la "Pax Británica".

Fijemos, a continuación nuestra vista en lo que traduce la estadística sobre la participación de las dos principales banderas de conveniencia en el intercambio comercial argentino con el exterior, con datos en miles de toneladas:

PAIS	LIBERIA			PANAMA			Intervención Conjunta	
	Exp.	Imp.	Suma	Exp.	Imp.	Suma	Total	% del Intercam- bio. Total
1962 ..	804,5	542,8	1.347,3	453,7	372,0	825,7	2.173,0	11,44
1963 ..	845,3	449,3	1.294,6	216,4	251,3	467,7	1.762,3	10,94
1964 ..	1.367,8	721,8	2.089,6	519,2	548,3	1.067,5	3.157,1	14,48
1965 ..	2.452,0	981,5	3.433,5	523,1	652,8	1.175,9	4.609,4	17,35
1966 ..	2.411,9	1.247,7	3.659,6	627,0	503,8	1.130,8	4.790,4	18,60

La Dirección Nacional de Estadística y Censos aclara que estas intervenciones lo son con respecto al volumen del comercio internacional transportando por barco. Ni Panamá ni Liberia registran comercio con el país.

Hay una tendencia injusta, a mi juicio, a considerar a Grecia como pabellón de conveniencia, promovida por la International Workers Federation (I.T.F.) desde Londres. La valentía de su legislación y su eminente practicidad para proteger a la marina mercante nacional, equiparando las condiciones de su explotación y desarrollo a las que existen en otros pueblos marítimos, bajo un complicado sistema de ayudas y subsidios directos e indirectos más el extraordinario crecimiento de las banderas de conveniencia, le asegura una fuente de recursos, de trabajo para más de 100.000 tripulantes que sostienen un hogar o ahorran para constituirlo, sin perjuicio de atender a la vieja tradición de la dote a las hermanas solteras. Hay que destacar que el registro griego es para intereses nacionales y no foráneos:

De todas maneras, teniendo en consideración la marginalidad del intercambio argentino-helénico y la intervención masiva de las naves griegas en el comercio nacional con terceros países, damos la respectiva estadística, en miles de toneladas, restando, por razones de facilidad, el in-

tercambio físico real entre la Argentina y Grecia para establecer la participación supletoria helénica:

Año	Intercambio Real			Transporte Total			Participación Supletoria	
	Exp.	Imp.	Suma	Exp.	Imp.	Suma	Total	%
1962 ..	28,9	0,2	29,1	1.411,7	231,7	1.643,4	1.605,3	8,45
1963 ..	44,9	0,01	44,9	1.444,5	168,5	1.613,0	1.568,1	9,73
1964 ..	13,2	0,004	13,2	2.330,6	384,0	2.714,6	2.701,6	12,50
1965 ..	16,6	1,6	18,2	2.592,2	761,0	3.353,2	3.335,0	12,70
1966 ..	34,6	0,0	34,6	2.936,6	465,6	3.402,2	3.367,6	13,16

Sumando las intervenciones de Grecia, Liberia y Panamá, obtendremos el total del volumen físico conjunto y el porcentual correspondiente, sobre todo el comercio efectuado por barco:

Año	Toneladas (000)	%
1962	3.378,3	17,83
1963	3.330,4	20,67
1964	5.858,5	26,88
1965	7.940,4	29,92
1966	8.158,0	31,69

La dinámica de las flotas bajo comentario es muy positiva, ya que, sin contar el tonelaje que ellas han incorporado entre el 30 de junio de 1967 y el presente, sus órdenes de construcción al 30 de abril de 1968, siguiendo a la revista "Fairplay", en número de unidades y toneladas de porte bruto era así:

Liberia	293	17.554.415
Panamá	35	1.799.296
Grecia	74	1.555.980

Aparte de las banderas de conveniencia propiamente tales se han abierto matrículas de facilidad en Bermudas y Hong Kong, regulándose con cierta latitud en la materia en otros lugares.

Es un antiguo asunto de empleo de tripulaciones no nacionales a valores sustancialmente menores para el armador, reclutadas en la India, los tradicionales laskares, y en las Indias Occidentales y, modernamente, se hacen muy notoria la ocupación de personal chino que se dice es originario de Taiwan y Hongkong. Nos estamos refiriendo a prácticas que se están igualmente extendiendo en las marinas mercantes de banderas regulares, ocurriendo que ahora esas dotaciones no son un simple refuerzo, sino que han llegado a cubrir la totalidad de las plazas, aún aquellas reservadas tradicionalmente a los oficiales. Es tanta la demanda de este personal que, ante los requerimientos para unidades muy modernas, se han organizado en Europa centros de reclutamiento de oficiales y personal subalterno calificado, circulando ofertas para la contratación de tripulaciones completas por un año, en base a 48 horas de trabajo semanal, 20 días de vacaciones anuales pagadas, a salarios homogéneos, esto es sin beneficios marginales, sin aportes del personal o del armador para fondos de bienestar social o provisionales. Si el armador no está asegurado en un club de protección e indemnización (PANDI), se ofrece, por alrededor de 315.000 anuales la cobertura de una dotación de 35 hombres contra riesgos de muerte, invalidez temporaria o permanente.

Se pregunta sobre los requisitos de seguridad de los buques bajo pabellón de conveniencia y la respuesta que los gobiernos de Panamá y Liberia, como otros países del mundo, han autorizado a las sociedades de clasificación como el Lloyd's, American Bureau of Shipping, Bareau Veritas, Germanisher Lloyd, Norske Veritas y otras a emitir certificados a nombre del gobierno de la bandera, referidos a la Convención sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1960), de arqueo y franco bordo. Los buques deben estar clasificados y cumplir con revisiones periódicas que establecen las condiciones del casco y la maquinaria. Si un buque no posee certificados de seguridad no puede ser despachado por las autoridades marítimas de las naciones firmantes de la convención y, si no está clasificada, tendrán un recargo en su seguro como asimismo, en el de la mercadería que pudiera transportar. Esto nos lleva a comentar que estos armadores de pabellones de conveniencia pueden asegurar directamente sus naves en Londres o Nueva York a primas convenientes y que sus fletes son cobrados en términos de mercado libre absoluto.

L' Almanacco Navale 1968-1969

Por el Capitán de Fragata A.P. (R)

JUAN E. BENITES

Acaba de llegar a Lima la cuarta edición del "Almanacco Navale 1968-1969" editado por la Rivista Marittima, impreso en Génova y cuyos autores son Giorgio Giorgerini y Augusto Nano.

La primera característica de esta obra que salta a la vista es que está escrita en cuatro idiomas: italiano, inglés, español y francés; ello basta por sí sólo, para que tenga una aceptación casi universal.

En el **Prefacio** se dice que en esta cuarta edición se ha tenido cuidado de la parte ilustrada, dedicando gran atención a la puesta al día y al perfeccionamiento de sus datos; en efecto, las variaciones y novedades habidas durante la impresión de la obra han sido consignadas en el Apéndice III.

La **Introducción**, las **Advertencias** y la **Explicación** así como el **Prefacio** también están escritos en cuatro idiomas. En la **Advertencia** se indica que en la descripción de las unidades, éstas han sido reagrupadas en la siguiente forma:

- R Portaviones
- B Buques de Combate
- C Cruceros
- D Cazas, conductores, etc.
- F Fragatas y Corbetas

- S Submarinos
- M Dragaminas
- N Minadores y posaminas
- P Unidades ligeras
- L Barcos para operaciones anfibias
- AL Buques de apoyo logístico
- A Buques Auxiliares

La primera parte contiene, en buen papel satinado, seis planchas con 149 banderas de los buques de guerra y mercantes, a todo color. Luego las siluetas por estribor) de todos los tipos de buque en tinta gris a la escala de 1/3000. En seguida, una relación completa de las letras y números visibles de identificación de todos los buques.

En la segunda parte se consigna la descripción completa de todas las características de los buques de guerra y auxiliares de todas las naciones, por orden alfabético, desde Albania hasta Zambia, con sus respectivos planos de los cortes horizontal y vertical, a la escala de 1/1500, y sus fotogramas indicando el año y el origen de ellos. Entre esos fotogramas nos llamó la atención el de la torpedera sueca "Plejad" (clase Aldebaran) saliendo de su cueva o escondite. Para los portaviones británicos y norteamericanos se publica los planos verticales vistos por ambas bandas, con una extensa descripción de ellos.

En el Apéndice I titulado "Aviación y Aviones Navales", han sido consignadas y clasificadas las armas aéreas en servicio en las Marinas: esta clasificación ha servido además para igualarla en todos los países, así como la de sus partes, por ejemplo, tratándose de motores se emplea las siguientes iniciales:

M para los motores alternativos con hélice.

TE para los motores del tipo turbina con hélice (Turbo-hélice).

TR para los motores del tipo de turbina de reacción (Turbo-reactores).

Y se emplea el término "cota de tagencia" para indicar la máxima altura en metros que el avión puede alcanzar "conservando toda su capacidad operativa".

El Apéndice II se refiere a los misiles de las dotaciones de las diversas Armadas, instaladas a bordo.

Divide a los misiles en;

Aire-aire,

Aire-superficie,

Superficie-aire,

Superficie-superficie,

Superficie-profundidad submarina,

Profundidad submarina-profundidad submarina, y

Profundidad submarina-superficie.

Respecto a la manera como están guiados, los divide en:

Teleguiados,

Guía activa,

Guía semiactiva,

Guía sobre haz director, y
Guía por inercia.

En la descripción de las características de los misiles emplea las siguientes iniciales:

L Longitud, inclusive los aditamentos (boosters).

D Diámetro en metros del cuerpo cilíndrico,

A Envergadura total.

V Velocidad en Km/h o en Mach.

P Peso en kilos en el momento del lanzamiento.

R Alcance máximo en Km.

Termina el Almanacco Navale con un índice general de todas las unidades de guerra por orden alfabético. Como dato curioso se puede ver en este índice, que hay 10 Almirantes, 8 Oriones, 7 Neptunos, 6 Polux, 5 Independencias, 4 Pegasos y 4 Centauros.

El Almanacco viene con un cartabón muy útil para poder apreciar las dimensiones de los buques.

En resumen, este es el Almanaque Náutico mejor presentado hasta la fecha, tanto por el buen orden con que está escrito, como por el buen material con que está hecho. Sus dimensiones son 25 x 18 x 4 cm., su peso es de dos kilos, su precio es de 8000 liras más 1000 liras de porte, total 721,75 soles; la dirección es "Rivista Marittima". Borgo S. Lazzaro (Trionfale) 00136 Roma. Italia.

Nota.—Si Ud. desea encargarlo hay que tener mucha paciencia, porque el Correo Marítimo demora mucho.

Procedimiento Práctico para tomar datos Tácticos

Por el Capitán de Corbeta A.P.
OSCAR MORANTE NEWTON

Este artículo tiene por finalidad atraer la atención a un aspecto importante de los datos que necesariamente deben ser conocidos por los Oficiales de operaciones y sobre el cual no existe mayor información; delinea los procedimientos prácticos para determinar los datos tácticos del buque y también expone las características de maniobra en la parte que son afectadas por ellos.

Los detalles dados se aplican principalmente a buques propulsados a vapor, pero los principios son los mismos para buques con otros tipos de propulsión.

Razones para obtener nuevos datos tácticos.—

Una fuente de referencia para los datos tácticos es el informe de pruebas preparado por el Jefe del laboratorio de modelos en las pruebas tácticas llevadas a cabo en coordinación con la Jefatura de Operaciones Navales (junta de inspección y análisis) para cada buque tipo de cada clase nueva. Sin embargo, los datos tácticos para cada buque en la clase pueden variar en tal grado que su comandante deba modificar los del informe.

Los datos tácticos varían por diversas razones; las reparaciones mayores pueden causar cambios en las características tácticas, particularmente cuando se efectúan alteraciones en el mecanismo de gobierno, propulsión y carga del buque. Pueden también ocurrir durante la operación siendo tan graduales o de tal naturaleza que escapan a la detección por el personal del buque. Los datos tácticos pueden ser verificados por la aplicación de los procedimientos dados en esta sección los que ayudarán a poner de manifiesto los cambios en los datos tácticos y ayudar a la detección del mal funcionamiento de las unidades de propulsión y gobierno.

Definiciones.—

Las siguientes definiciones son aplicables al estudio de los datos tácticos:

Aceleración; es el régimen de aumento de velocidad.

Distancia de aceleración; la distancia recorrida entre el punto donde se inicia el aumento de velocidad y aquél donde el buque alcanza la nueva velocidad.

Máxima aceleración de la máquina; es el máximo régimen establecido al cual se pueden abrir las válvulas de maniobra sin hacer caer la presión en la línea principal de vapor por debajo de la mínima establecida de operación.

Aceleración normal de la máquina; el régimen establecido de aumento de velocidad del eje en operaciones normales.

Avance; es la distancia ganada en la dirección de rumbo original cuando el buque está virando; se mide paralela al rumbo original desde el punto en que se puso el timón para la virada hasta el punto en que el buque llega al nuevo rumbo.

Traslación; la distancia ganada en ángulo recto con el rumbo original cuando el buque está virando. El diámetro táctico es la traslación para una virada de 180 grados.

Deceleración; es el régimen de disminución de velocidad.

Los elementos de la trayectoria de virada de un buque son: diámetro táctico, diámetro final, avance, traslación, régimen de cambio de la proa, velocidad en la virada, ángulo de escora y las coordenadas de la trayectoria de virada a intervalos regulares de tiempo hasta llegar a establecer las condiciones de giro constante.

Timón normal; es la cantidad de timón que hará girar al buque en un círculo de un diámetro normal establecido.

Diámetro táctico es la distancia perpendicular entre la trayectoria de un buque en su rumbo original y la nueva trayectoria cuando el buque se mantiene en el rumbo opuesto, después de un giro de 180 grados con un timón constante. Es la traslación correspondiente a un giro de 180 grados.

Diámetro táctico normal es el diámetro táctico establecido para ser usado por diferentes tipos de buque o por los buques en una misma formación y maniobra.

Diámetro final es el diámetro de la trayectoria de virada del buque cuando completa 360 grados con timón constante.

Condiciones para las corridas.—

Las corridas para la obtención de datos deben hacerse en aguas de 12 o más brazas para eliminar los efectos de arrastre del fondo siendo deseables los siguientes requisitos:

1.—El movimiento de mareas debe ser tan pequeño y uniforme como sea posible.

2.—El tiempo debe ser favorable, con poco o sin viento.

3.—El mar debe estar casi calmo.

4.—Objetos claramente definidos para la observación u obtención de alcances y marcaciones dependiendo del tipo de corrida a efectuarse.

5.—Todos los indicadores de timón deben ser alineados con el principal.

Preparativos para obtener datos.—

El Oficial de navegación debe efectuar lo siguiente durante los preparativos para hacer corridas de datos tácticos:

1.—Planear los rumbos de aproximación para las corridas y el número necesario de éstas. Debe tenerse en consideración las necesidades de tomar marcaciones y distancias.

2.—Proveerse de registradores de datos con sus formas para registrar las observaciones de botes, objetos de tierra o balizas usadas en las corridas.

3.—Endoctrinar a los observadores. Todos los observadores deben conocer los datos a registrar en sus estaciones y la manera de hacerlo.

4.—Verificar el error de giro antes de iniciar las corridas: verificando los repetidores con el giro maestro y registrándolos antes de empezar.

5.—Sincronizar los relojes de todos los observadores de modo que todos los registros sean hechos respecto a una sola referencia.

6.—Colocar observadores en posiciones adecuadas para registrar cada vez que el navegante de "top", la proa verdadera del buque, la velocidad indicada (pitómetro u otro dispositivo) el promedio de revoluciones de la máquina, el ángulo de escora (elemento estable o clinómetro) el ángulo de timón usado en cada corrida y la marcación y distancia a uno o más objetos de referencia.

7.—Colocar telefonistas para comunicaciones entre el puente, salas de máquinas, del DRT, registrador en la pitómetro y elemento estable o clinómetro.

Tipos de corrida y datos a registrar.—

El comandante deberá efectuar y obtener datos en cuatro tipos de corrida; milla medida, aceleración - deceleración, virajes y corridas especiales.

a) Milla medida. Puede efectuarse corridas toda vez que pueda establecerse una milla exacta con referencia de enfilaciones, puntos conspicuos u otras ayudas a la navegación, estas corridas deben efectuarse antes de cualquier otro tipo de corrida para que puedan calibrarse las correderas y para establecer exactamente las revoluciones necesarias para obtener la velocidad deseada para otro tipo de corrida.

Un buque debe efectuar tres series completas de la milla medida para cada velocidad seleccionada (10, 15, 20 y 25 nudos) las tres series de cada velocidad deben ser promediadas para obtener una velocidad media en cada rango de velocidad; la aproximación a cada inicio de la corrida debe hacerse con suficiente margen para obtener condiciones constantes de navegación a la velocidad prescrita no tocándose las válvulas de maniobra una vez que se ha iniciado la corrida.

b) Corridas de aceleración y deceleración. Estas pruebas se efectúan para determinar el régimen en que

cada buque acelera o decelera y la distancia avanzada en intervalos de tiempo iguales antes de alcanzar la nueva velocidad o parar completamente.

El método usado para efectuar las corridas de aceleración (normal y de emergencia) deceleración depende de las facilidades disponibles y las circunstancias prevalecientes. Si se usa solamente un objeto de referencia el buque debe proceder a un rumbo base pasando el bote de referencia u objeto en tierra a tal distancia que toda la corrida pueda completarse entre las marcaciones relativas de 45 y 135 grados babor o estribor desde el buque a la referencia pudiendo tomarse distancias por radar o telémetro. Si se usan dos o más objetos el buque debe establecer un rumbo tal que pueda tomarse marcaciones CTU simultáneas, una cerca a proa o popa y otra cerca de la cuadra. Es necesario efectuar corrida a dirección opuesta para promediar la deriva y corriente.

1) Manejo de las válvulas de maniobra.— La demora en la ejecución de ajuste de la válvula de maniobra debe ser reducida al mínimo; los regímenes de aceleración normal deben ser usados por el operador al manipular las válvulas para datos normales; para aceleración de emergencia las válvulas deben manipularse al máximo régimen practicable sin dejar caer la presión de la línea principal bajo mínimo establecido para la aceleración de buque propulsados a vapor.

Las corridas normales de deceleración (si las máquinas dan atrás) requieren que las válvulas sean ajustadas durante cada corrida para mantener constante la presión de vapor en la cámara de marcha atrás; las presiones de marcha atrás pueden ser reducidas si existiera la posibilidad que la presión de la línea de vapor pueda reducirse bajo el mínimo establecido.

2) Angulo de timón debe mantenerse al medio.

3) Rangos de velocidad.

a) Las corridas de aceleración (normal y emergencia) deben hacerse para los siguientes rangos de velocidad:

Buque parado — acelerar hasta velocidad de estacionamiento.

De velocidad normal acelerar hasta toda fuerza adelante.

2) Corrida de deceleración (normal y emergencia) deben hacerse para los siguientes rangos de velocidad:

Velocidad normal de aproximación; decelerar a buque parado sin dar atrás.

Velocidad normal de aproximación; decelerar a buque parado dando atrás un tercio.

Velocidad normal de aproximación; decelerar a buque parado dando atrás dos tercios.

Velocidad normal de aproximación; decelerar a buque parado dando atrás a toda fuerza.

Se repetirá el ciclo anterior usando velocidad operacional de aproximación.

Aproximación a toda fuerza decelerar a buque parado dando atrás dos tercios.

4) Frecuencia de las observaciones.— Se debe tomar lectura de la pitómetro o indicador mecánico de velocidad cada diez segundos. Si se obtiene datos por observaciones de marcación y distancia ésta se tomará cada quince segundos; en general los datos de la pitómetro no puede considerarse exactos para el cómputo del régimen de deceleración.

5) Procedimiento para el ploteo de los datos.—La corrida puede plotearse con una escala de 200 yardas por pulgada. Se efectuará trazando el rumbo base, las marcaciones y distancias desde el buque a las referencias; además usando el tiempo del top como abscisa y el avance como ordenada para cada intervalo igual de tiempo empezando desde cero, deberá plotearse una curva. Las velocidades también pueden ser usadas como ordenadas.

c) Corridas con cambio de rumbo.— Al efectuarlas el buque debe virar 540 grados; durante estas pruebas las válvulas de las máquinas no deben ser movidas en ningún sentido.

Angulo de timón a diferentes velocidades; estas corridas son efectuadas manteniendo el timón fijo hasta completar una virada de 540 grados para cada uno de los siguientes ángulos de timón y con diferentes velocidades de aproximación:

a) A estribor; con ángulos de 10, 15, 20, 25 y todo timón a velocidad de 10, 15, 20, 25 o tantas de estas velocidades como el buque pueda cumplir.

b) A babor (sólo para verificación) con 25 grados de timón a la velocidad de 10 y otra más alta ya sea 15 ó 20. Si las viradas de verificación indican diferencias muy apreciables en las características de giro de babor a estribor para la misma velocidad y timón se deberán repetir todas las pruebas hechas para estribor en babor.

Datos a obtener:

a) Diámetro táctico.

b) Intervalos de tiempo necesario para efectuar un cambio de rumbo.

c) Velocidad en la virada.

d) Máximo ángulo de escora durante la virada.

e) Coordenadas de la trayectoria de virada a intervalos regulares de tiempo hasta establecer condiciones constantes de giro.

f) El tiempo para reobtener velocidad después de un giro.

g) Avance con un cambio de proa de 90 grados.

h) Traslación con un cambio de proa de 90 grados.

i) Diámetro final.

3) Obtención de datos empleando varias clases de objetos de referencia.

Deberán tomarse marcaciones y distancias a intervalos de tiempo iguales durante el giro a varias clases de objetos de referencia, en caso que no

hubieran disponibles o no fueran adecuados las referencias de tierra, se podrá tomar botes fondeados, buques, boyas o balizas. Antes que el buque empiece una prueba de giro puede ser necesario fondear un bote o baliza con un ancla de mar a la misma profundidad que el calado del buque a fin de disminuir el efecto de deriva, viento y corriente.

Los buques pueden usar el DRT ya que se puede esperar una exactitud de 95%, reduciendo también la posibilidad de computar incorrectamente los errores de corriente y deriva y sus correcciones debiendo tenerse gran cuidado en la exactitud de los datos de entrada de la pitómetro.

4) Maniobras durante las pruebas de Cambio de Rumbo: si el buque estuviera haciendo círculos alrededor de un bote se deberá tomar marcaciones simultáneas; en caso que la distancia al objeto de referencia fuera considerable las corridas deberán efectuarse dentro de los límites de apreciación de los telémetros o radares; para alcances hasta de 1000 yardas, el bote usará estadímetro para verificar los radares y telémetros.

5) Correcciones requeridas en las pruebas de cambio de rumbo.— El ploteo final de la trayectoria del buque debe ser corregida por error de giro, dirección y fuerza del viento y mar y rumbo y velocidad de la corriente, no empleándose esta última cuando se emplea el DRT.

6) Procedimiento para ploteo de datos.— Los diagramas de la trayec-

toria del buque para todas las viradas deben ser confeccionados mostrando los valores observados para todas las mediciones indicadas en la figura usando una escala de 200 yardas por pulgada. Las curvas deben ser ploteadas como sigue:

1.—Usar velocidad como abcisa y traslación en yardas como ordenada para los diferentes ángulos de timón.

2.—Usar velocidad como abcisa y avance en yardas como ordenada para los diferentes ángulos de timón.

3.—Usar velocidad como abcisa y diámetro táctico como ordenada para los diferentes ángulos de timón.

Corridas especiales para velocidad de giro.— Deberá efectuarse corridas a fin de obtener datos referentes a tiempo y distancia empleados para reobtener la velocidad de aproximación 5 ó 10 nudos mayor que la velocidad normal y a toda fuerza después de cambios de rumbo de 30, 60, 90 y 180 grados para ángulos de timón de 15 y 35 grados. Se emplean procedimientos especiales para las corridas de velocidad de giro con número variable de revoluciones de la máquina. Empleando un ángulo de timón de 35 grados o todo timón se hará corridas de círculo completo a fin de obtener el diámetro táctico, avance, traslación y ángulo de escora; estas pruebas deberán efectuarse a velocidades 5 nudos mayores que la normal y a toda fuerza en la siguiente forma:

1.—Con la máquina interior al giro parada y las hélices virando libremente.

2.—Con los ejes interiores al giro dando atrás un tercio.

3.—Con los ejes interiores al giro dando atrás a toda fuerza.

Registro de datos tácticos.—

Cuando se aprecia variaciones significativas en los datos tácticos con respecto a datos anteriores se deberá remitir un informe de estas diferencias a la Dirección de Material; la información dada en la forma típica de datos de aceleración y deceleración normalmente es adecuada.

Uso de los datos tácticos.—

Para uso de todos los Oficiales que maniobran el buque, deberán mantenerse en el puente un folder con las características de maniobra del buque incluyendo toda la información práctica y útil que haya observada en las corridas para datos tácticos. Se deberán incluir en este folder las siguientes tablas.

1.—El número exacto de revoluciones necesarias para obtener una velocidad en el agua; esta información también deberá ser colocada cerca a los parlantes a gobierno y en las válvulas de maniobra.

2.—De tiempo y distancia que el buque tendrá arrancada cuando se

pare las máquinas a velocidades de 5, 10 y 15 nudos.

3.—De tiempo y distancia requerida para detener el buque cuando de velocidad normal avante se da atrás un tercio, dos tercio y toda fuerza.

4.—Tiempo para girar 45, 90, 135 y 180 grados usando velocidades normal, de estacionamiento y operacional para ángulo de 10, 15 y 25 grados y todo timón.

5.—Tiempo y distancia requerida en la aceleración de velocidad normal a la de estacionamiento y operacional.

6.—Número de yardas desde fuera de estación en que la velocidad de estacionamiento debe ser reducida a la de formación a fin de entrar a estación.

7.—Diagramas de círculo de giro mostrando los valores para el diámetro táctico para 180 grados y traslación para 90 grados para ángulos de 10, 15, 20, 25 y todo timón y velocidades de 10, 15, 20 y 25 nudos o tantas otras como en el buque se desee.

Otras tablas y datos que pueda añadirse a este folder a discreción de comando.

Notas sobre la Solución de Problemas Logístico, del Cuadro de la Metodología de la Planificación Operativa

Por el Capitano di Porto

SALVATORE CORRIERI

De la "Rivista Marittima", Octubre 1968.

Desde hace mucho tiempo y tal vez definitivamente, la solución de los problemas "operativos" ha impuesto un riguroso procedimiento lógico en el cual Fuente y Doctrina han adoptado a las mutables exigencias, el empleo razonable de las Fuerzas, teniendo siempre presente el índice de "validez" y de "rendimiento" del "método". Los Estados Mayores y las Escuelas han arreglado por consiguiente todos los detalles para mejorar los "criterios metodológicos" especialmente en función de la variación continua del parámetro "tiempo", en el cual deben estar preparadas las soluciones

La Doctrina (V.F. Accame "Las nuevas direcciones metodológicas en la Planificación" en el suplemento de la "Rivista Marittima" de Febrero de 1968) ha elaborado concepciones de gran valor, permaneciendo sin embargo la norma a la c.d. metódica "tradicional".

Cualquiera que sea el procedimiento lógico indicado por las Fuentes, parece que ya no pueda descono-

cerse una verdad: es decir que la indicada variación del parámetro "tiempo" dentro del cual debe estar preparada la solución del "problema logístico", ha hecho desvanecerse completamente la substancia de una "summa divisio" entre "problemas operativos" y "problemas no operativos".

En cambio a quien quiera acercarse a la esencia del problema en sí, parecerá evidente que si el problema militar subsiste será siempre **operativo**; habrá que ver solamente el **índice** de "oportunidad" que él contiene.

Para limitar la indagación de la fisonomía actual y realmente futura del **problema** logístico, no hay duda de que se trata en primer lugar, de definir cuales son las **incógnitas** que hay que resolver; de discutir los **términos** del problema; de descomponer esto en sus **factores**, procediendo con una actividad inicial de análisis (con deducciones parciales) a un trabajo final de realización y de organización.

Cualquiera que pueda ser la naturaleza de las necesidades y el nivel de comando interesado, se tratará siempre de ver **qué cosa** se debe afrontar o predisponer (en relación a las necesidades) donde traducir la necesidad (tarea) en términos en cualidad y de cantidad de recursos, de medios o de prestaciones de servicio que hay que conseguir; por consiguiente **donde** destacar o hacer reunir recursos o asegurar servicios y actividades; **como** emplear los medios que se tiene a disposición y finalmente, dentro de cuanto tiempo **debe** estar resuelta (y efectuada) la tarea o problema.

No se excluye que puedan ser diversas las incógnitas que hay que resolver, según que el problema logístico sea final por sí mismo, o bien que tienda a sostener una tarea c.d. "operativa" (estratégica, táctica, orgánica).

Respecto al "propósito", el problema logístico tiende siempre a suministrar al Comandante los elementos necesarios para el examen completo del problema y por consiguiente a traducir en conclusiones concretas las decisiones tomadas.

En la fase preliminar del examen, se trata en efecto, de ver si hay los medios para el sostenimiento del concepto operativo.

Por consiguiente puede ser que los medios constituyan un **dato** y se tratará de examinar la **adecuación** a la tarea por resolver, o bien si los medios constituyen una **incógnita**, se tra-

tará de determinarlos (en cantidad y en calidad) de la tarea misma.

En caso de que no se trate de indagaciones preliminares, sino solamente de una indagación sucesiva al concepto operativo del Comandante, en sentido de que se trata de traducir en términos logísticos las decisiones ya tomadas, los medios constituyen siempre un **dato**, debiéndose solamente establecer las **modalidades** de su empleo.

Hay que tener presente que a nivel de la G. U. táctica (así como en el ámbito naval) el problema logístico se identifica normalmente con el problema operativo, aunque sí a causa de la distribución de las órdenes éstas no se refieren expresamente a la organización de los servicios logísticos.

En efecto, el órgano competente para los servicios logísticos concretará las decisiones del Comandante en disposiciones organizadoras y ejecutivas aún si es posible identificar problemas logísticos no subordinados estrechamente a los operativos.

A niveles superiores (Estados Mayores, Intendencias Generales, de Sector, etc.) la autonomía del problema logístico puede **aparecer** más acentuada, si bien tal "zona gris" indica ya la fase del traspaso del campo táctico al estratégico. No es pues, arriesgado afirmar que también en dicho nivel el problema logístico constituye un aspecto del problema general operativo, en el cual el primero se inserta con exigencias técnicas particulares.

Es verdad que las "órdenes de operaciones" es aspecto logístico que da normalmente sobreentendido; y al máximo constituye el objeto de **directivas**; pero esto constituye una prueba en contra de la presencia **constante** del aspecto **logístico**, no siendo posible concebir órdenes de operaciones sin exigirles la realización efectiva.

De esto se deriva esa mayor "elasticidad" aparente del procedimiento en el campo de los problemas logísticos, elasticidad que, si se excluye una aplicación rígida del método no se estará en desacuerdo con el esquema lógico ni con la ineluctable necesidad.

De las breves consideraciones de orden general que preceden; es posible identificar los términos **notas** del problema logístico que resultan idénticos a los del problema "operativo".

Por consiguiente es posible afirmar que el examen de las condiciones objetivas reviste validez constante. Pueden variar los "factores" y su "valor", mientras que las **incógnitas** que hay que resolver sean normalmente diversas.

Bastará señalar el hecho evidente de que el problema surge precisamente cuando se trata de realizar el concepto de acción del Comandante, por lo tanto dicho c. d. a. (concepto de acción) es el punto de partida para el desempeño de la tarea logística.

Por otra parte el problema operativo, en la preparación de la solución, deberá tener debidamente en cuenta el aspecto logístico (concepto de "facilidad"), pero el factor principal del

problema logístico no es la tarea operativa, aunque sea la que ha sido felizmente definida como "la solución operativa" de dicha tarea.

Las mayores dificultades del problema logístico son en gran parte atribuidas al hecho de que las "fuerzas amigas" constituyen el **objeto** de la acción, y no el **sujeto** (como en el problema operativo), que debe ser considerado bajo todo aspecto cualitativo y cuantitativo de destaque y de movilidad.

Pero lo que caracteriza el problema logístico, no es tanto la complejidad de los factores constitutivos, cuanto el hecho de que, a diferencia del operativo, el problema logístico impone una **valoración inmediata** de su tarea, por cuanto ésta contiene los datos de las valoraciones derivadas del punto de partida constituido por la tarea operativa que adquiere valores de encuadramiento fundamental.

Por consiguiente, podemos dividir los **factores** constitutivos del problema logístico como sigue:

—Concepto de acción (tarea operativa).

—entidad y naturaleza de las fuerzas amigas que aseguran el apoyo logístico;

—sectores de acción en los cuales intervienen;

—tiempo de intervención;

—límites espaciales y temporales insitos en el concepto operativo:

—aspectos particulares conexos a las situaciones específicas identificables cada vez.

La "valorización" de los factores deberá por consiguiente, presentarse teniendo presente constantemente los criterios generales para el funcionamiento (el aspecto organizativo inclusive) de los servicios y las necesidades concretas que hay que satisfacer para asegurar la alimentación de las fuerzas operantes. En definitiva se trata de ver que deducciones se desprenden del examen de los diversos factores (criterios de organización); y establecer en números, cifras o valores, cada una de las necesidades concretas que hay que satisfacer.

Valorada por consiguiente la tarea logística partiendo de la operativa, se necesita hacer el análisis de las exigencias eventuales particulares que brotan a causa del ambiente natival, en términos de los obstáculos o facilidades para la formación o para el empleo de los medios logísticos.

No es ciertamente razonable para el "táctico" avanzar demasiado más allá de la mirada del "logista" en la valoración del ambiente natural; de allí podría derivarse un fracaso de la tarea operativa.

Es verdad que es diferente la incidencia específica del ambiente en el campo estrechamente (o unilateralmente) logístico, por cuánto en este último, las posibilidades de fuego y de movimiento, de ofensiva y de defensiva, pueden constituir un dato, pero siendo verdad que la adheren-

cia del apoyo logístico va encuadrada dentro de los límites de dichos elementos tácticos., si se quiere garantizar la máxima factibilidad.

No hay que olvidar ciertamente que todo el problema logístico encuentra su "eje de maniobra" en la red de las comunicaciones, por cuanto todo problema logístico es, en definitiva, un problema de transportes. Pero ciertamente, no es fácil ver cuántos problemas logísticos no se convierten en problemas de maniobra y como incide en la actual doctrina táctica, la maniobra en los problemas tácticos.

Naturalmente, la diversidad del ambiente operativo (terrestre, marítimo, aéreo) impondrá un criterio de incidencia diferente, en el ambiente natural, ya sea respecto a los problemas preponderantemente tácticos, bien en los preponderantemente logísticos.

Y esto es fácilmente averiguable en caso de que deban entrar en juego factores como la plástica del terreno, la cobertura, la red de comunicaciones, etc.

Pero cuando la acción táctica incide en los elementos comunes (por ejemplo: terminales de transportes de especie diversa) entonces el ambiente debe estar valorizado teniendo en cuenta cada factor.

Cuando luego el anillo logístico se desplaza hacia el origen del flujo, no es posible hacer sino una valorización unitaria del ambiente, como la que resulta de las infraestructuras y

de los recursos, en el cuadro todavía más amplio de las necesidades generales de la Nación. Y aquí la logística se empalma decididamente en el cuadro de la estrategia general.

Por consiguiente, es posible llegar a deducciones parciales respecto al ambiente natural, respecto a cada hipótesis (marítima, terrestre, aérea) se tratará de especificar:

—la entidad de los recursos;

—el índice de autonomía logística que hay que atribuir a esas fuerzas determinadas.

—la amplitud y la profundidad de las formaciones y del dispositivo logístico.

—la orientación de los ejes del flujo de los abastecimientos y las eventuales posibilidades de movimiento de los medios.

—la entidad y la capacidad de la red de transportes.

El examen de la situación, efectuado en el cuadro del problema operativo llega a considerar las fuerzas contrapuestas como sujetos de la acción.

Si bien las fuerzas amigas constituyen, como ya se ha indicado, el objeto principal de la acción de apoyo respecto a ellas, sin embargo los problemas que se derivan del examen de la situación regresan en su totalidad aún al campo logístico, por cuánto en cada caso, la seguridad de las formaciones logísticas en relación a la capacidad ofensiva de las fuerzas

enemigas debe revestir la máxima importancia.

Resulta por consiguiente el aspecto verdaderamente imponente y de primerísimo nivel conexo al problema de la seguridad del dispositivo logístico.

En el problema logístico, el examen de la situación debe por consiguiente, hacer posible la determinación de la influencia constituida por la contraposición de las fuerzas para los fines del despliegue y del empleo de los medios; además, el examen de la situación debe hacer ver cuales son cada una de las modalidades del empleo de los mismos.

En efecto, reviste especial influencia la componente termonuclear y la actividad de guerrillas del enemigo, así como la eventual superioridad aérea y naval del enemigo.

No es por cierto de importancia secundaria apreciar que confianza puede dar la situación de las fuerzas amigas y en particular la D.A. T., la defensa costanera y la eficiencia de las Fuerzas de Policía (Ordinaria, Marítima, Militar, etc.) y en primer lugar, la situación política en general.

Los medios revisten pues una importancia de factor fundamental en el examen de la situación.

Se trata de examinar la situación logística sobre la cual se deberá tener confianza, ya sea bajo el aspecto de la superestructura, de la disponibilidad de las escoltas y de la facilidad de poder pasar de un eslabón de la cadena al siguiente.

Por consiguiente, los problemas de seguridad del dispositivo logístico y del dispositivo de los medios deben resultar claramente del examen de la situación.

Así para los problemas operativos, una vez terminado el examen, se computa la valoración de cada uno de los términos del problema, (procedimiento lógico de análisis), se hace necesario un trabajo de síntesis, capaz de parangonear las diversas líneas de acción, eliminar las que no se pueden efectuar, y resolver las otras incógnitas eventuales no resueltas anteriormente.

Por lo tanto, en primer lugar se podrá determinar:

—la entidad de los abastecimientos.

—la capacidad de los transportes, en función de las necesidades ya sean de abastecimiento o de desalojo.

—la "política" de desalojo y la consiguiente rentabilidad del material recuperado.

Normalmente dicho período está ya superado en el lugar de la valoración del mismo problema operativo que constituye el fundamento del logístico.

Por consiguiente, se tratará de ver cuáles son las modalidades concretas que hay que seguir en la formación y en el funcionamiento del dispositivo logístico, objeto de las órdenes ejecutivas de los órganos responsables a diversos niveles.

En términos generales es decir, común a los diversos ambientes operativos (terrestre, marítimo, aéreo), teniendo en cuenta ya sea la ofensiva tradicional, o bien nuclear, se puede deducir que los criterios para la organización y el funcionamiento del dispositivo logístico tienen en cuenta:

- a) la propia formación verdadera.
- b) las limitaciones que hay que imponer a dicha formación.
- c) los criterios de prioridad que hay que atribuir a los diversos órdenes de proveimientos.
- d) los criterios en la utilización eventual de los recursos locales.

Los criterios particulares deberán estar indicados en las modalidades relativas al funcionamiento de cada servicio, teniendo en cuenta las zonas a las cuales éstos deberán ser destacados.

Las órdenes y el necesario "control" ejecutivo deberán por consiguiente tener presente infaliblemente las siguientes necesidades en orden de prioridad.

- 1) los límites de tiempo impuestos a la organización logística, ya sea que tenga carácter autónomo, o bien que esté subordinada a necesidades operativas en sentido estrecho.
- 2) la seguridad del dispositivo ya sea con respecto a los agentes externos bien a los internos.
- 3) las consecuencias eventuales de orden organizativo, en caso de notables y determinantes evoluciones de

la situación táctica, cuyos servicios logísticos deben por definición adherir.

4) Las comunicaciones, las transmisiones y los enlaces entre los Comandos.

Aquí se ve claramente aparecer en cada problema logístico todos los "principios" del arte de la guerra, identificable cada uno en la aplicación de los criterios de la metodología fundamental.

La fase conceptual de la planificación operativa exige por consiguiente, vínculos íntimos y estrechos con el aspecto logístico del problema, ya

sea de naturaleza estratégica, táctica u orgánica.

Por consiguiente, ni siquiera desde el punto de vista estrictamente metodológico nos parece que el problema logístico pueda ser afrontado y resuelto de una manera diferente a la de aquellos otros problemas que, por clasificación, necesaria a propósitos didácticos, parecen estar divididos en "operativos" y "no operativos".

Naturalmente, la adecuación completa del "método" a los problemas logísticos requiere una larga experiencia, madurez en la elaboración de los datos, rapidez y una destacada capacidad de síntesis.



La Biblia y el "Camino Real"

(FRAGMENTO)

(ANTECEDENTES DE LA GUERRA DE SEIS DIAS)

Por LICINIO VESTRI

(Del "Universo" Mayo-Junio 1968)

¿Cuándo empieza la existencia de un camino? Un beduino, al cual se le había preguntado cuál era el camino que había que seguir, respondió con un amplio gesto que todo era camino "kullu tarig". Para él, lo que se debía conocer era el punto de destino, después de haber dado la dirección astronómica, la que hiciese con la mano señalando un punto del horizonte, "hekki" hélo aquí.

Sobre el terreno había que escoger pues el paso, como dicen los ingleses "según las posibilidades propias de la estación de la seguridad, etc."

Pero cuando una dirección es seguida con cierta regularidad comienza a prevalecer una huella haciendo aflorar un sendero que se transforma en un camino, y a veces, en las civilizaciones más progresistas en una "calle" cubierta por una capa de piedra. Así, cuando la historia recuerda una vía de comunicación, ésta existía probablemente desde hacía varios siglos, pero sólo entonces resulta ennoblecida según una jerarquía de citación cronológica.

A este respecto hay que considerar en primer lugar el "Camino Real"

trazado entre Siria y el Mar Rojo, recordado en uno de los primeros Libros de la Biblia, en el Deuteronomio, a propósito del Exodo de los Hebreos del Egipto, doce siglos antes de nuestra era. Pero también antes, en el Libro del Génesis se habla de una guerra habida entre cuatro reyes de la Mesopotamia contra cinco monarcas de los países del Sur del Mar Muerto, los cuales fueron derrotados sobre su territorio. El texto recuerda las localidades en las cuales los cuatro reyes se encontraron con las poblaciones de los países por donde debían atravesar y de esos nombres se puede deducir que ellos recorrieron el "Camino Real" en sentido inverso al de la tribu del éxodo. Así se comprende que la vía haya sido llamada "El Camino Real" precisamente por el paso de los soberanos de Mesopotamia; aunque la hipótesis no parezca fundada, en efecto, en el mundo oriental se llama "reales" a los caminos o calles que nosotros llamamos "públicos", nacionales, abiertos para todos.

Las tribus de Israel estaban en viaje desde hacía 38 años cuando se encontraban exhaustas en "terrible soledad" en el desierto de Sin y en el

valle de Araba, delante de la muralla de granito y gran color rojizo de los montes de Seir llamados ahora Gebel Shara, sobre los cuales corría la vía hacia el Norte conocida con el nombre de "Camino Real". Pero en estos montes habitaban los Edomitas, los descendientes de Esaú, los cuales no habían olvidado después de cuatro o cinco siglos la historia del plato de lentejas que había hecho perder los derechos de la progenitura, vendida a su hermano Jacob. Y ahora, he aquí las doce tribus descendientes de Jacob, llamado Israel, que querían pasar por el territorio desposeído.

"Queremos, si tu estás de acuerdo, —decía Jacob a Esaú,— (como lo describe la Biblia a menudo, indicando un pueblo con el nombre del tronco de su linaje) —queremos atravesar tu país. No caminaremos a través de los campos ni de las viñas: el agua de los pozos no la beberemos: caminaremos sobre el "Camino Real" sin desviarnos a diestra ni a siniestra, hasta que hayamos sobrepasado tus fronteras".

Sentado en la tienda, con las piernas cruzadas, Jacob iniciaba y terminaba su discurso haciendo una venia y poniendo las manos sobre el pecho. Esaú se alisaba la barba y cerrando un poco los párpados, veía entre él y su hermano un plato lleno de lentejas rojizas.

—"No pasaréis"

Más tarde, los Hebreos dirigieron la petición a los Moabitas y al rey de los Amoretos al otro lado de las depresiones del Arnon al NE del Mar

Muerto: —"Seguiremos el Gran Camino, si bebiésemos tu agua yo y mi grey, pagaremos su precio".

—"No pasaréis". — Así respondieron los habitantes del altiplano. Pero mientras, con los Edomitas, y los abditas, los hebreos llegaron después probablemente a un acuerdo que les permitió una rápida intersección del Camino Real para llegar al Este del desierto de Moab, los Amoretos fueron enfrentados con las armas. Ellos no eran como los otros dos pueblos, de la misma raza que Abraham, y Dios no sólo no había prohibido a Israel combatir, sino que ordenó atacarlos y destruirlos: "A partir de hoy esparciré el terror, el temor a tí entre todos los pueblos que están bajo todos los cielos: todo el que oiga el rumor de tu aproximación será presa de turbación y temblará de angustia".

Así empezó la conquista, y la parte superior del "Camino Real" del Arnon (hoy Uadi Mijib) hasta los confines de los Amonitas, entre Madaba y Amman fue recorrida por Moisés que, una vez exterminados sus enemigos, fue a morir al Monte Nebo, teniendo a la vista la Tierra Prometida.

Estas son las primeras páginas de la historia del "Camino" sobre el cual, por varios milenios, innumerables pueblos hubieron de transitar dejando cada cual alguna traza de su paso; trazas otras que todavía vuelven a aflorar, puesto que aquí, más que en cualquier parte "todo vuelve a cambiar con el tiempo, todo se manifiesta y lo manifestado se vuelve a ocultar".

Hay pocos vestigios de los Idu-meos, más numerosos son los restos moabditas; hay numerosos monumentos de los Nabeteos; y luego a todo lo largo del camino, las piedras milenarias romanas que reúnen columnas, puentes, ruinas de templos y campos militares que han sobrevivido a la acción destructora del tiempo y de los hombres, que no han logrado borrar en esos restos una inconfundible huella de nobleza.

Los habitantes de estas regiones, nómades y sedentarios atribuyen todo

resto de obras grandiosas a un soberano potente llamado Trajan (el emperador Trajano) visto en tiempos remotos, y cuyo nombre se encuentra esculpido sobre esas piedras: sobre piedras y no sobre mármol, porque los Arabes y los Cruzados han competido en transformar en cal todo pedazo de mármol, estatua o columna que fuese. Si todavía se puede ver algún resto de mármol en los museos, es sólo porque se trata de descubrimientos que han tenido lugar durante excavaciones recientes.



Informaciones

Mundiales

ARGENTINA
ALEMANIA FEDERAL
CANADA
COLOMBIA
ESTADOS UNIDOS
FRANCIA
GRAN BRETAÑA
GRECIA
ITALIA
JAPON
REPUBLICA POPULAR CHINA
U.R.S.S.

ARGENTINA

Adquisición de Unidades.—

Según noticias de fuente oficial, la Marina Argentina habría decidido adquirir el portaviones holandés "Karel Doorman" que en el último mes de Mayo sufrió un grave incendio en sus máquinas, por lo cual la Marina holandesa no ha creído conveniente efectuar su reparación, considerando también las diversas necesidades de la Marina misma.

La operación significaría un gasto de dos y medio millones de dólares para la adquisición de la Unidad y medio millón de dólares para los gastos más indispensables para restaurar su eficiencia, a fin de que pueda ir a los astilleros argentinos, donde serían completadas las reparaciones.

El "Karel Doorman", de 15.892 tons. st., que pertenece a la clase ex-británica **Colosus**, fue lanzado al agua en Diciembre de 1943 y completó su armamento en 1945. En 1948 fue transferido a la Marina holandesa, que en el período 1955-58 lo sometió a grandes trabajos de modernización que consistieron en:

- La construcción de una cubierta de vuelo sesgada.
- La instalación de una nueva catapultadora de vapor para los modernos aviones de chorro,
- Una nueva instalación óptica para el apuntaje,
- Nuevas baterías a.a. de piezas de 40 m/m. y,
- Nuevos aparatos electrónicos.

Su línea de vuelo incluye además, aviones de reacción, aviones antisubmarinos "Grumman Tracker" S2A (8) y helicópteros "Seabat" SH-34J (6).

Su transferencia a la República Argentina está prevista para mediados de 1969.

La adquisición de esta unidad, capaz de embarcar una línea de vuelo moderna con posibilidades operativas más adecuadas a las actuales necesidades de la Aeronaval, pone sobre el tapete la suerte que le será reservada al portaviones "Independencia" que está en servicio ahora en la Marina Argentina, y que a pesar de que pertenece a la misma clase británica del "Karel Doorman", no ha recibido una modernización tan radical.

Se cree que el "Independencia" podría ser cedido a otra marina sudamericana para fines de adiestramiento o de investigaciones submarinas.

ALEMANIA FEDERAL

Crucero de los Buques-Escuela.—

* Prosiguiendo su crucero de adiestramiento en el Mar del Norte y en el Atlántico iniciado en Kiel el 29 de Julio último, la goleta-escuela "Girch Fock", después de haber hecho escalas en las Palmas, Accra Hormun Reede, regresando a Kiel el 20 de Setiembre.

* El 26 de Agosto, el buque-escuela "Deutschland" inició desde Kiel su 37ª campaña de instrucción para los Oficiales-Alumnos de la Marina, el cual se desarrollará preferentemente en el Atlántico y que tendrá una duración de cuatro meses. Durante este crucero la unidad ha hecho escalas en las Palmas, Acera (Ghana), Río de Janeiro y Puerto España (Trinidad).

Nuevas Unidades.—

* Han entrado en servicio en los meses de Julio y Agosto 1968 las unidades de reabastecimiento "Glücksburg", "Saarburg", "Niemburg" y los remolcadores de alta mar "Spiekerooog" y "Langeoog".

* El 15 de Agosto el remolcador de alta mar "Just" de 1024 tons., de la clase **Wangerooog**, compuesta, por el momento, por seis unidades.

* También el 15 de Agosto de 1968 el submarino "U-12" de la clase de 350 tons., mejorada.

Crucero anual del "Deutschland".—

El crucero escuela "Deutschland" que había zarpado de Kiel el 26 de Agosto último para hacer su viaje anual, ha hecho sucesivamente escalas en Las Palmas (del 9 al 12 de Setiembre), Accra en Ghana (del 20 al 25 de Setiembre), Río de Janeiro (del 7 al 14 de Octubre) y siguió a Puerto España, (Trinidad), Lisboa y Brest. Terminando en Kiel en Diciembre de 1968.

CANADA

Empleo del idioma francés a bordo de un escolta. —

El escolta "Otawa" es el primer buque de la Marina canadiense en el cual se emplea constantemente el francés en la vida corriente de a bordo. El inglés no se emplea sino para la correspondencia con los otros buques de la flota y con las bases de tierra.

El Comandante del "Otawa" es un canadiense de origen familiar francés. La tripulación comprende un 85% de marinos canadienses de habla francesa, y el 15% restante que no hablaba sino el inglés, ha sido embarcado a bordo del "Otawa" para que aprenda francés.

COLOMBIA

Cesión de una Unidad. —

La U.S. Navy ha cedido recientemente a la Marina Colombiana la unidad veloz de transporte "Basset" sigla APD-73 de 2130 tons., armada con una pieza de 127 m/m., y 56 calibres, idónea para el transporte de comandos, buzos, así como pequeñas secciones de desembarco. Ha sido rebautizado con el nombre de "Almirante Toro".

ESTADOS UNIDOS

Ejercicios panamericanos en el Atlántico Sur. —

Varias unidades de U.S. Navy, entre las cuales hubo algunos porta-

viones, destroyers con moderno armamento antisubmarino y sumergibles de propulsión nuclear, de ataque, junto con unidades de varios países de la América Latina al mando del Contralmirante James Dark, Comandante de la fuerzas USA, del Atlántico Meridional, iniciaron en los primeros días de Setiembre el ejercicio anual interaliado que tiene por objeto desarrollar la cooperación entre las unidades de varios países en la defensa, especialmente antisubmarina, del tráfico de dicho sector.

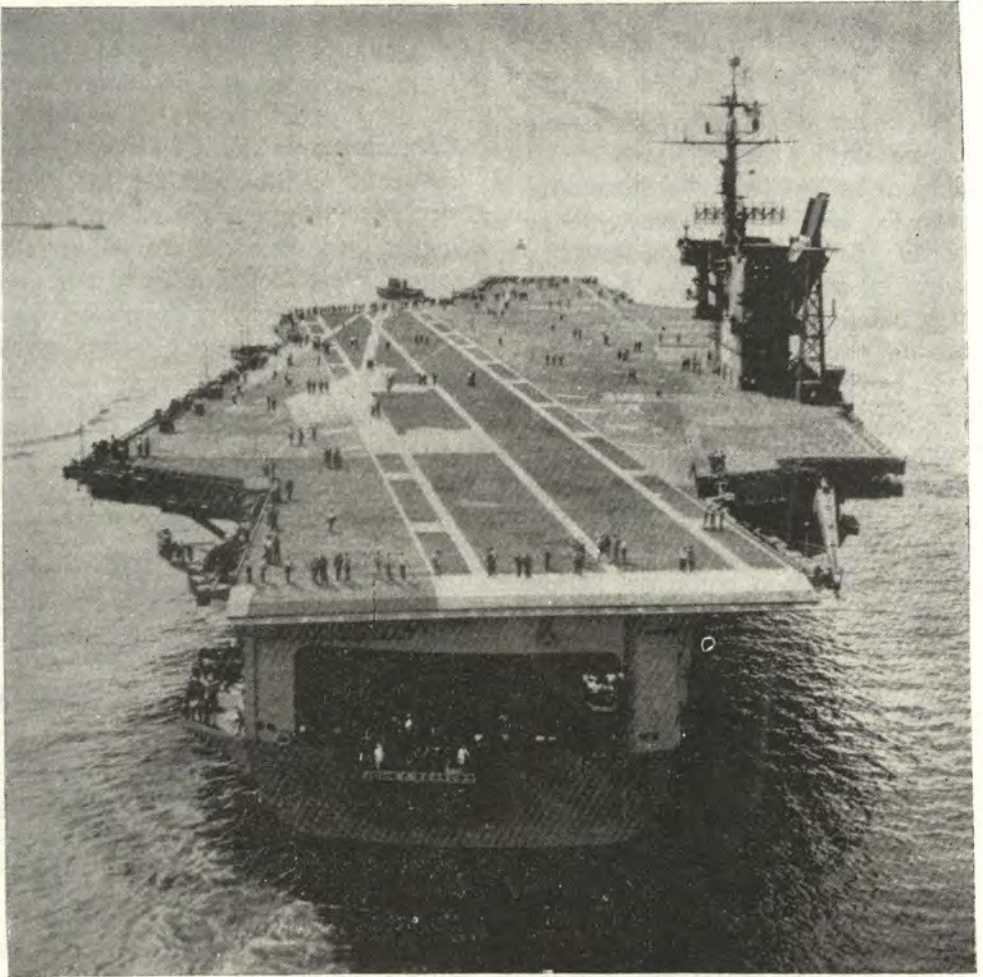
Nuevas Unidades. —

Han sido lanzadas al agua:

—El 15 de Febrero 1968 en los astilleros navales de Puget Sound, la unidad veloz de reaprovisionamiento de escuadra "Detroit" sigla AOE-4 de 53.600 tons., en plena carga, 4ª unidad de la clase **Sacramento**. Las unidades de esta clase, cuya velocidad operativa es de cerca de 25 nudos, están armadas con cuatro montajes dobles de 76 m/m., y 50 calibres.

—El 1º de Junio 1968 en los astilleros navales de Tacoma, la motocañonera "Chehalis" sigla PGM-94 de la clase **Asheville** de propulsión CODAG, de 240 tons., en plena carga.

—El 10 de Febrero 1968 en los astilleros navales de Avondale de Nueva Orleans, la unidad de patrulla para el Servicio de Guarda Costas, "Morgenthau" sigla WPG-722 de 3.050 tons., en plena carga de la clase **Hamilton**.



CVA. "John F. Kennedy"

El portaviones CVA-67 "John F. Kennedy".—

En nuestra crónica anterior hemos dado las características y el armamento del portaviones "John F. Kennedy" el más reciente de los portaviones de ataque de la U.S. Navy.

Damos aquí una fotografía de este buque tomada durante una de sus salidas a la mar en sus pruebas.

Como nos podemos dar cuenta, las rampas superficie-aire "Tartar" no están colocadas todavía en las ménsulas que les están reservadas a

popa del buque. En cambio, los radares ya están instalados y especialmente el radar altimétrico AN/SPS-48 situado al tope del mástil cuadruple enrejado, situado a popa del islote; se nota igualmente que la chimenea está desplazada hacia estribor para evitar que el humo y los gases calientes no corroan los aviones y no molesten en los apontajes. Esta disposición está inspirada en una solución que los japoneses habían adoptado en uno de sus portaviones.

Nueva designación para los buques anfibios.—

En su deseo de simplificar y de armonizar, la Marina norteamericana ha decidido que todos los buques anfibios estén designados por la letra "L" ("L" por landing) cualquiera que sea su tipo. Hasta ahora, solamente un pequeño número de buques LPD, LSD, y LST, estaban designados con esta letra. He aquí las nuevas siglas que han sido adoptadas.

Nueva	Buque	Antigua
LCC	Buque de comando de operaciones anfibias	AGC
LKA	Cargueros de asalto	AKA
LPA	Transportes de asalto.	APA
LPR	Transportes rápidos.	APD
LPSS	Submarinos especializados en el transporte de "comandos".	APSS
LFR	Buque de apoyo de fuego y submarino contíguo.	IFS (IFS Carronade) LSMR.

En la misma ocasión, todos los DDR ("Destroyers piquet-radar") han sido reclasificados "DD" y el portaviones CVS-16 "Lexington" se ha vuelto CVT (**CV** significa "carrier vessel" y **T** significa "transport"), porque por motivo de su edad, no puede ser empleado como transporte rápido de aviones.

Lanzamiento del LKA "Mobile".—

El carguero de asalto LKA-115 "Mobile" fue lanzado al agua el 19 de Octubre de 1968 en los astilleros de Newport News en Virginia, en

donde había sido puesto en gradas el 15 de Enero de 1968; aunque su construcción había sido autorizada en el presupuesto de 1964-1965.

El "Mobile", que pertenece a la clase **Charleston'** tiene las siguientes características:

Desplazamiento: 18.600 tons.

Eslora: 174 m.

Manga: 24,70 m.

Tripulación: 25 Oficiales y 311 hombres.

Está equipado para transportar vehículos de combate, máquinas y medios de desembarco y todo el material necesario para una operación anfibia, y cuenta con los medios más modernos para facilitar su colocación en tierra.

La clase **Charleston** se compone de las siguientes unidades:

LKA-113 "Charleston",
LKA-114 "Durham"
LKA-115 "Mobile"
LKA-116

Admisión al servicio activo del destructor de escolta DE-1050 "Albert David". —

Este escolta que es uno de los buques de la clase **García** (DE-1040 a DE-1050) ha sido admitido al servicio con el ceremonial de costumbre el 14 de Octubre último en Brementon.

Sus características son las siguientes:

Dimensiones: 126,33 m. x 13,41 m. x 7,50 m. (a causa del bulbo del sonar).

Aparato de propulsión: Calderas verticales de combustión bajo presión Turbinas.

Potencia: 35.000 C.V.

Velocidad: más de 27 nudos.

Radio de acción: 4000 millas a 20 nudos.

Armamento: 2 torres sencillas de 127 m/m., y 38 cal. 1 Asroc, 2 TLT triples para la lucha ASM.

Radares: 1 radar de vigilancia aérea AN/SPS-40, 1 radar de superficie AN/SPS-10, 1 radar de tiro.

Sonar: 1 SQS-26 de roda de reflexión sobre cubierta.

Tripulación: 17 Oficiales y 231 hombres.

El destructor lanza-misiles DDG-34 "Somers". —

En la fotografía que publicamos se puede ver que se trata de uno de los cuatro destroyers de 2.900 tons., de la clase **Lorest Sherman**. —clase que comprende 18 unidades,— transformadas recientemente en destroyers lanza-misiles.

Estas cuatro unidades son las siguientes:

DDG-31 "Decatur" (ex-DD-936)

DDG-32 "John Paul Jones" (ex-DD-932).

DDG-33 "Parsons" (ex-DD-949).

DDG-34 "Somers" (ex-DD-947).

Después de su transformación, su armamento contra aviones se compone de:

1 torre sencilla de 127 m/m., y 54 cal., a proa y

1 rampa sencilla MK-13 a popa, alimentada por un barrilete que contiene 40 misiles "Tartar" del tipo "Standard Medium Range", alcance 35.000 m.

Para la lucha antisubmarina están dotadas de un "Asroc" y de dos plataformas triples de TLT MK-32.



Destroyer CCG-34 "Somers"

Su equipo de radar comprende:

1 radar de vigilancia AN/SPS-40.

1 radar tridimensional SPS-52; y para los "Tartar": Un solo SPG-57, lo cual parece indicar que no se puede guiar sino un solo misil a la vez.

El sonar asociado a las armas es sin duda del tipo SQS-23.

Han entrado en servicio:

—El 19 de Octubre 1968 el destructor-escolta "Albert David" sigla

DE-1050 de 3403 tons., novena unidad de la serie **García**. Su armamento está compuesto de: dos piezas de 127 m/m., y 38 calibres en montajes sencillos; 6 T.L.T., en dos montajes triples y una instalación para misiles antisubmarinos ASROC;

—El 12 de Octubre 1968, el abastecedor de escuadra "White Plains" sigla AFS-4 del programa fiscal de 1965, de 16.050 tons., en plena carga, cuarta unidad de la clase **Mars** que entra en servicio. Esta unidad puede prestar ayuda en la mar a las unidades de la escuadra, propor-

cionándoles víveres frescos o refrigerados, materiales diversos y piezas de repuesto, ya sea por medio de sus instalaciones automáticas o bien mediante sus dos helicópteros propios tipo UH-46A que pueden llevar una carga de 6000 libras cada uno. Su armamento consiste en cuatro conjuntos dobles de 76 m/m., y 50 cal.

Han sido lanzados al agua:

—El 27 de Agosto de 1968 en los astilleros de Seattle, el submarino de ataque "Guitarro", sigla SSN-665 de la clase **Thresher** mejorada, previsto en el programa fiscal 1964-1965.

—El 25 de Agosto, en los astilleros de "Petersen" de Sturgeon Bay la motocañonera "Welsh" sigla PGM-93 de la clase **Asheville** de propulsión CODAG de 240 tons., en p.c.

Ha sido encargada a los astilleros de San José, California, la cons-

trucción de dos unidades de asalto anfibas, capaces de transportar y desembarcar vehículos y medios blindados sigla LVTEX-3, cuyas características no son conocidas todavía.

Reclasificación de unidades.—

Los tres submarinos de ataque y propulsión convencional: "Sea Cat" sigla SS-399; "Requin" sigla SS-481 de la clase **Balao**, y "Salmón" sigla SS-573 de la clase **Sailfish** han sido reclasificados como submarinos para pruebas experimentales, con la sigla distintiva AGSS.

Empleo de los "Hovercrafts" en operaciones bélicas.—

Desde 1966 la U.S. Navy había empleado en el Vietnam, a título experimental tres medios de colchón de aire de construcción británica tipo SRB5-SK5 de 10 tons., movi-



Hovercraft SRB5-SK5 empleado en Vietnam

dos por turbinas de gas y dotados del siguiente armamento: 1 montaje doble de 50 m/m., y cuatro ametralladoras de 7,62 m/m., colocadas a proa y a popa.

Después de un período de actividades de seis meses durante los cuales estos medios fueron empleados preferentemente en acciones antiguerrillas en la zona del delta del Mekong, los medios fueron retirados, y solamente a principios de 1968 fueron llevados a la zona de operaciones después de haber recibido un armamento más eficiente con dos montajes dobles de 50 m/m., y 2 ametralladoras de 7,62 m/m., a proa (armamento ya previsto) y además un mortero automático de 40 m/m. Además, estos medios estuvieron dotados de reservorios auxiliares para aumentarles su autonomía. Además de su tripulación pueden llevar 20 hombres con su equipo de combate.

Desde Mayo de 1968, el Ejército Norteamericano tiene también en servicio en el teatro de guerra de Vietnam, algunos medios de colchón de aire semejantes a los empleados en la Marina, aproximadamente con el mismo armamento.

La U.S. Navy se propone además probar en operaciones bélicas medios de colchón de aire más grandes, por ejemplo, los tipos SK-9 y SK-10, movidas ambas por dos turbinas de gas que presentan mejores características de velocidad y de armamento.

FRANCIA

Ejercicio de las Fuerzas Navales del Atlántico.—

La escuadra del Atlántico, compuesta por el destroyer de escuadra "Surcouf" con la insignia del Contralmirante Mouton, Comandante de la Flotilla de los destroyers de escolta del Atlántico, por los destroyers de escuadra "Chevalier Paul", "Bouvet", "Dupetit-Thouars" la unidad de reabastecimiento de escuadra: "La Saône" y el remolcador de alta mar "Implacable" con los submarinos "Dauphin" y "Narval", así como por la unidad de apoyo de submarinos "Rhône", zarpó el 23 de Setiembre de Brest para hacer una serie de ejercicios en el Golfo de Gascuña y a lo largo de las costas españolas donde participó en el ejercicio franco-español denominado "Finisterex". Después de varias estadas en puertos españoles, las unidades regresaron a Brest el 12 de Octubre.

Regreso del "Grupo Alfa".—

Al terminar en la primera década de Setiembre, la campaña de tiro de 1968 en el centro de experimentos nucleares del Pacífico, el grupo aeronaval especial "Alfa", —constituído necesariamente para la seguridad y policía del polígono nuclear durante las pruebas mismas y compuesto por el portaviones "Clemenceau", por los destroyers "Forbin", "Jaureguiberry", "La Bourdonnais" y por la cisterna de escuadra "La Seine", — se prepara para regresar a

Francia después de una escala de alistamiento en Papeete.

Nuevas Unidades.—

* El conductor lanza-misiles "Duquesne" de 4.700 tons., segunda unidad de la clase "Suffren" ha efectuado entre el 16 y el 20 de Setiembre, a lo largo de las costas de Bretaña sus primeras pruebas en la mar, previstas en el programa de preparación.

* La Marina Nacional ha adquirido la unidad de pesquería "Jacques Coeur", que después de transformaciones, deberá reemplazar a la unidad para trabajos hidrográficos "Beautemps Baupré". A esta nueva unidad se le ha asignado el nombre de "L'Esperance". Esta unidad construida en 1962 desplaza 1.300 tons., eslora 56,50 m., aparato de propulsión Diesel; velocidad máxima 14,5 nudos. Será transformada y empleada hacer levantamientos hidrográficos y para obtener datos meteorológicos en las aguas metropolitanas.

* Han sido encargados a los astilleros navales "Construction Mécaniques" de Cherburgo los cuatro primeros dragaminas de 485 tons., st., proyectados especialmente para descubrir, localizar, identificar y neutralizar minas de fondo hasta una profundidad de 60 metros.

Contrariamente a lo ya referido, esta unidad deberá identificarse con las unidades tipo "Ciroé":

Sus características son:

Dimensiones: 46,50 m., x 8,90 m., x 2,45 m.

Desplazamiento st., 485 tons.

Sistema de estabilización: Por tanques de aceite.

Aparato motor: Diesel-eléctrico.

Velocidad máxima: 15 nudos.

Armamento: 1 pieza de 20 m/m.

Tendrá dos timones activos para desplazamientos de emergencia durante las operaciones de dragado.

Estas unidades no dispondrán de ningún aparato clásico para el dragado, sino de un grupo de buzos — anteminas compuesto de un Oficial y 8 marineros y un sonar especial insumergible.

Para reducir las consecuencias de una explosión eventual, las unidades estarán ampliamente compartimentadas y tendrán un aparato motor telecomandado. La tripulación estará compuesta de 52 hombres inclusive el personal de buzos. Tendrá un radio de acción de 3.000 millas a la velocidad de 12 nudos. Estas unidades deberán entrar en servicio entre fines de 1970 y Abril de 1972.

* Según noticias de la prensa francesa, el 4º sumergible previsto de propulsión nuclear lanza-misiles para la fuerza de disuasión estratégica, ha de ponerse en gradas en 1971 y tendrá el nombre de "Le Foudroyant".

Presupuesto previsto para 1969.—

El presupuesto para la Defensa Nacional presentado a la Comisión de Defensa por el Ministro de las Fuerzas Armadas, prevé un gasto de 26.362'000.000 de francos con un aumento de 1.370 millones de francos respecto al presupuesto del año

anterior y un aumento en el porcentaje de un 5,2 %, absorbido también por los mayores gastos ya sea para el personal, como por los mayores costos de los armamentos.

En lo que respecta a la Marina, los gastos previstos serán de cuatro mil quinientos setentiséis millones de francos distribuido de la manera siguiente:

2.166'000.000	para los gastos para personal y para funcionamiento.
2.410'000.000	para armamentos y para infraestructuras.
4.576'000.000.	

Con un ligero aumento respecto al presupuesto del año anterior; incrementó, por lo demás, absorbido por los mayores costos. Sin embargo, el aumento aparente de los créditos se convertirá en la práctica en una ligera disminución tanto en el personal como en las nuevas construcciones; éstas permanecen todavía en la magnitud prevista y progresivamente aumentarán especialmente, tanto en lo que se refiere a los dos submarinos nucleares de las fuerzas del disuasivo estratégico de la clase **Le Redoutable**, (buque ya lanzado al agua—, como por las nuevas corbetas de la clase **Aconit** de 3.200 tons., st., además, para éstas se ha previsto una gran cadencia de construcción.

Ejercicios de las Fuerzas Navales.—

Del 15 al 29 de Octubre 1968 unidades de la Escuadra del Mediterráneo, entre las cuales estaba el

destroyer de escuadra con insignia del Contralmirante de la Flotilla de los destroyers del Mediterráneo, 4 fragatas veloces de la clase **Le Normand**, 3 cazasubmarinos de la clase **Le Fougueuf**, 3 submarinos de construcción nueva de la clase **Daphné** y una unidad de apoyo de submarinos han desarrollado a lo largo de las costas de Provenza, un ejercicio conjuntamente con unidades españolas previsto en el cuadro del período de adiestramiento bilateral franco-español.

Regreso del "De Grasse".—

El crucero antiaéreo "De Grasse", actualmente transformado en unidad-comando para las necesidades de las pruebas nucleares que se desarrollaron en el polígono de tiro del Pacífico, salió en los primeros días de Octubre de las aguas de la Polinesia para regresar a Brest. Esta unidad hizo escala del 11 al 15 de Octubre en Honolulu y en San Francisco. En su viaje de regreso estuvieron previstas las escalas en Balboa, Cristobal, y Fort de France.

Nuevas Unidades.—

* En el curso del mes de Octubre, el conductor lanza-misiles "Duquesne", segunda unidad de la clase **Suffren**, terminó la primera parte del programa de pruebas que comprendía:

- Pruebas de navegación y máquinas,
- Pruebas de los aparatos eléctricos,

- Pruebas de estabilidad, y
- Pruebas de reabastecimiento en la mar.

El programa prevé ahora las pruebas de las armas y después de un período de revisión y de últimas preparaciones, las pruebas definitivas del conjunto de las armas antiaéreas y antisubmarinas, así como las de su admisión al servicio que se prevé que podrán quedar terminadas a fines de 1969.

Como ya hemos indicado bajo este rubro, las principales características de las unidades de esta clase son las siguientes:

Desplazamiento: 5.100 tons., st.
Dimensiones: 158 m., x 14 m., x 4,5 m.
Aparato motor: Convencional
Potencia: 70.000 C.V.
Velocidad: 34 nudos.

Armamento: 1 conjunto doble de lanzamiento de misiles superficie-aire "Masurca", 1 rampa sencilla de lanzamiento de misiles antisubmarinos teleguiados "Malafón"; 2 piezas de 100 m/m., antiaéreas; 2 ametralladoras de 30 m/m., y 4 Tubos lanza-torpedos para torpedos antisubmarinos de cabeza buscadora.

Además de estar dotados de los aparatos más modernos de radar de descubierta, control y guía, las unidades disponen de un sonar panorámico de baja frecuencia situado en el bulbo de la roda y de un sonar de baja frecuencia remolcable a media profundidad para la investigación y la localización de los submarinos.

* El 26 de Agosto 1968 fue lanzada al agua en los astilleros de Dieppe la unidad para tender redes "La Fidèle", tercera unidad de la clase **La Persévérante**.

GRAN BRETAÑA

Los submarinos nucleares lanza-Polaris. —

El 28 de Setiembre último entró en servicio el submarino de propulsión nuclear "Repulse", 2ª unidad de la clase **Resolution** de la fuerza disuasiva británica. Esta unidad que ahora deberá ser sometida a las pruebas de lanzamiento efectivo del misil y a otras, entrará en servicio operativo posiblemente a mediados de 1969. Mientras tanto, la 3ª unidad de 2 esta clase, el submarino "Re-nown", está preparándose para iniciar sus primeras pruebas en la mar.

Nueva versión del "Seacat" a prueba de "Seadart". —

La "Short Brothers Co." ha anunciado la construcción de una versión para aviones, de su misil superficie-aire de corto alcance "Seacat", ya en servicio en varias Marinas, además de la Royal Navy.

La nueva versión, que lleva el nombre de "Hellcat", puede ser montada a bordo de helicópteros y está especialmente ideada para el ataque a unidades veloces de patrulla, así como contra submarinos que estén navegando en superficie.

Mientras tanto, está terminando sus pruebas el nuevo misil superfi-

cie-aire de la "Hawker Siddeley Dynamics": "Seadart" también con posibilidades de empleo como conjunto de armas superficie-superficie y destinado a ser embarcado en el destructor tipo 82, sobre nuevas fragatas del proyecto Vickers-Armstrong, así como sobre pequeñas unidades navales.

Nuevas Unidades. —

Han sido lanzadas al agua:

—El 11 de Julio último en los astilleros de Appledoré, la unidad de transporte de carburantes "Oilstone", 2ª de una clase de 6 unidades de 500 tons., de la clase "Oilpress" precedentemente lanzada al agua. Otras 6 unidades para el transporte de carburantes, pero de 250 tons., están igualmente en construcción en los mismos astilleros.

—El 26 de Junio de 1968 y el 18 de Julio del mismo año, los remolcadores "Daisy" y "Daphné" respectivamente; en los astilleros de Richard Dunston (Thorne).

Aeronaval. —

Terminadas con éxito satisfactorio las pruebas de vuelo del prototipo, ha entrado en producción en la "Hawker Siddeley" de Manchester, el avión de reconocimiento marítimo y bombardeo, "Hawker Siddeley HS-801 Nimrod" destinado a sustituir al avión "Avio Shackleton" que ahora está en servicio en la "R.A.F. Coastal Command".

El "Nimrod", derivado del "De Havilland Comet 4C" está movido por 4 turboreactores "Rolls Royce

Spey 25" que le proporcionan una elevada propulsión subsónica a alta cota para alcanzar las altas zonas de investigación, mientras que puede tener una velocidad más modesta en el curso de reconocimientos a baja cota con dos motores parados. La duración prevista de la misión es de 12 horas. Tripulación 11 hombres. Inclusive dos pilotos y un Ingeniero también responsable de los aparatos tácticos del control e investigación.

El armamento incluye además, las bombas, o el nuevo misil de co-producción anglofrancesa de aire-superficie "Martel" teleguiado, o el misil aire-superficie "Nord Aviation AS-12". En el extremo posterior del fuselaje está instalado el conjunto de aparatos para revelar las anomalías magnéticas; a la cabeza del timón vertical está instalado un aparato especial llamado "Autolytus" para examinar los residuos de la combustión de los aceites dejados, ya sea por las unidades de superficie o bien por los submarinos que navegan en superficie.

Además del empleo previsto en las funciones de reconocimiento marítimo, el "Nimrod" puede ser empleado también como avión de transporte, puesto que tiene capacidad para embarcar en su parte posterior, previas algunas modificaciones, 45 hombres de tropa.

Actualmente el R.A.F. "Command" ha encargado 38 unidades, pero es indudable que el nuevo avión será ampliamente exportado, dado el interés que muchos países han demostrado por este tipo de avión.

Nuevas Unidades.—

El 28 de Febrero 1968 en los astilleros de **Hawthorn Leslie** fueron puestas respectivamente, la quilla de las unidades-cisterna de 7.060 tons., y 140 m. de eslora.

Asignación de nombres.—

Al sexto submarino nuclear de ataque de la clase **Valiant** se le ha asignado el nombre de "Superb".

Admisión en el servicio activo, del submarino HMS "Renown".—

El S-26 "Renown", tercer submarino lanzamisiles balísticos Polaris de la Royal Navy, entró en servicio el 15 de Noviembre último en los astilleros de Cammel Laird de Birkenhead. La ceremonia de la entrada en servicio fue aplazada varias veces a causa de numerosas huelgas en los astilleros.

El S-22 "Resolution" está en servicio.

El S-23 "Repulse" está en entrenamiento.

El "Revenge" está en armamento.

Según las declaraciones oficiales, el costo total de este programa será de 350 millones de libras esterlinas inclusive el armamento más la reserva de misiles.

El sostenimiento anual de los cuatro buques será de 22,5 millones de libras.

Encargo del DDG "tipo 42".—

Recientemente ha sido encargada a los astilleros de Vickers de Ba-

rron-in-Furness la construcción del primero de una serie de destroyers lanza-misiles, llamada "tipo 42".

Este buque, que será una versión reducida del DDG "Bristol" (actualmente en construcción en Wall-send-on-Tyne) presentará las siguientes características:

Desplazamiento: 3.500 tons.

Dimensiones: 120 m. x 14 m.

Aparato propulsor: Sistema C O G.: 2 turbinas de gas "Olympus" de 22.000 C.V., cada una, para la marcha a gran velocidad, 2 turbinas de 5.000 C.V. cada una para la marcha de crucero.

Potencia total: 54.000 C.V.:

Hélices: 2

Velocidad máxima: 28 nudos con 44.000 C.V.

Armamento:

a) Artillería.

1 torre sencilla de 114 m/m. CA. MK-8 a proa. Este material automático (25 tiros por minuto) está equipado con un freno de boca y un mantelete de material plástico.

b) Misiles.

Un sistema "Sea Dart". Este se compone de una rampa doble, de una cantidad reducida de misiles y de dos radares de guía situados, el uno a proa y el otro a popa. El "Sea Dart" es un misil superficie-aire de mediano alcance, impulsado por un reactor y ayudado en su par-

tida por un acelerador de pólvora.

c) **A.S.M.**

Un helicóptero ligero pilotado, del tipo **WG-13** franco-británico, portador de torpedos.

Nuevo régimen de tratamiento de informaciones.—

Según el corresponsal naval del "Times", el sistema de tratamiento de las informaciones conocido bajo el nombre "Computer Action Assisted Information System" deberá ser instalado dentro de cuatro años, en más de 40 buques de la Royal Navy. Por el momento, tan sólo el portaviones HMS "Eagle" está dotado con ese sistema; anteriormente había sido ensayado en la fragata HMS "Wakeful".

Transformación del crucero HMS "Belfast" en Museo.—

Por una iniciativa del "Imperial War Museum" y del "National Maritime Museum", el crucero "Belfast", que actualmente está utilizado como buque-depósito en Portsmouth, podrá ser transformado en museo naval flotante, en lugar de ser enviado a un astillero para su demolición. Para salvar a este barco, que tomó parte en gloriosas operaciones en la segunda guerra mundial, sería necesario que los promotores de esta idea reuniesen fondos, por lo menos iguales a lo que representaría la venta del "Belfast" a un "Shipbreaker". (demolidor de buques).

GRECIA

Rebautizo de Unidades.—

A las dos torpederas ex-alemanas "Strahl" y "Pfeil" actualmente en revisión en los astilleros de construcción Vosper de Portsmouth, antes de su entrega a la R.H.N., les han sido asignados los nombres de "Astrapi" y "Aiolos".

ITALIA

Escuadra Naval.—

Las unidades de la Escuadra Naval desarrollaron en el mes de Octubre último las actividades normales de adiestramiento. Además, con ocasión de la visita que el Comandante de las Fuerzas Navales efectuó al Centro de Adiestramiento, el crucero lanzamisiles "Duilio" y los destroyers "Intrepido" y "Carabiniere", la fragata "Fasan" y el submarino "Morosini" efectuaron en el Golfo de Tarento un ejercicio de grupo. Participaron también en este ejercicio los Oficiales que frecuentaban la actual sesión del C.A.S.M.

Escuela de Comando.—

El 7 de Octubre se inició en Augusta la 84ª sesión de la Escuela de Comando, en la cual participaron las fragatas "Bergamini" y "Rizzo", las corbetas "Airone", "Albatros", "Alcione", "Aquila", "Grosso", "Todoro" y "Visintini".

Del 7 al 31 de Octubre las unidades desarrollaron un adiestramien-

to preliminar en las aguas de Sicilia Oriental.

Aeronaval.—

Está en perfeccionamiento el encargo de 18 aviones "Breguet BR-1150 Atlantic" para patrullaje marítimo que deberán sustituir a los actuales aviones "Grumman S2F Tracker" que están en servicio en la Aeronaval.

El "Breguet BR-1150 avión bi-motor de gran radio de acción presenta las siguientes características:

Envergadura: 36,30 m.

Largo: 31,75 m.

Peso vacío: 23.650 Kgs.

Peso máximo al despegar: 43.500 Kgs.

Potencia de cada motor: 6.105 C.V.

Velocidad máxima: 610 Km/h.

Velocidad de crucero: 540 Km/h

Velocidad de patrullaje: 320 Km/h.

Cota de tangencia operativa: 9.150 m.

Autonomía a velocidad de patrullaje: 18 horas.

Tripulación: 12 hombres.

Este avión —dotado de un conjunto de instrumentos y aparatos electrónicos para la navegación, investigación y localización de los submarinos,— tiene un armamento polivalente convencional y misilístico mayormente antisubmarino.

Escuadra Naval.—

Después del breve descanso estival debido principalmente a la ne-

cesidad de licenciar al personal, las unidades de la Escuadra Naval han vuelto a tomar en el mes de Setiembre, su normal actividad adiestrativa, bajo los términos previstos para ese período, alistándose ese tiempo para ejercicios mayores.

Escuela de Comando.—

El 29 de Julio se inició en Augusta la 83ª sesión de la Escuela de Comando con la participación de las Corbetas "Airone", "Albatros", "Alcione", "Aquila", "Grosso", "Toda-zo", "Visintini" y "Gabbiano".

Después de un adiestramiento preliminar en las aguas de Sicilia Oriental, las unidades, a las cuales se unió el submarino "Morosini", iniciaron el 2 de Setiembre el previsto crucero de adiestramiento durante el cual se efectuó escalas en Palermo, Túnez, Cagliari, Porto Conte, Portoferraio y Nápoles. El 24 de Setiembre regresaron a Augusta terminando así la 83ª sesión de la Escuela de Comando.

Crucero del buque-escuela.—

Prosiguiendo la campaña de adiestramiento de la Academia Naval, iniciada el 2 de Abril último, el buque-escuela "A. Vespucci" efectuó escalas en Goteborg y en Londres, llegando el 29 de Setiembre a Lisboa, mientras que el buque-escuela "S. Giorgio" que efectuaba la campaña de instrucción en Sudamérica, zarpó de Buenos Aires el 6 de Setiembre, tocó en Montevideo y Río de Janeiro y llegó el 3 de Octubre a La Guaira.

Actividades varias. —

* Unidades de la clase "Altair" y dragaminas de altura de la clase M SO desarrollaron en Octubre de 1968 actividades de vigilancia de la pesca en el Canal de Sicilia.

* Unidades-escuela y departamentales desarrollaron el último mes actividades de representación con salidas a la mar del grupo ANMI. Además el yate-escuela "Corsario II" efectuó un crucero en el Alto Tirreno con los mejores estudiantes, por acuerdo del Ministro de la P.I.

Nuevas Unidades. —

El 29 de Setiembre en los Astilleros Navales de Monfalcone, en presencia del Ministro de la Defensa, del Jefe de Estado Mayor y de numerosas autoridades civiles y militares tuvo lugar la ceremonia de la entrega a la Marina Militar del submarino "Enrico Dandolo", tercera unidad de la clase **Toti** de 524 tons., en superficie. El destroyer "Chimera" presenció la ceremonia en representación de las Fuerzas Navales.

Las características de este submarino son las siguientes:

Desplazamiento en superficie: 524 tons.

Dimensiones: 46,7 m. x 4,7 m x 4 m.

Aparato motor: Diesel eléctrico.

Potencia: 2.200 C.V.

Velocidad máxima en superficie: 14 nudos.

Velocidad máxima en inmersión: 15 nudos.

Armamento: 4 TLT para torpedos de cabeza buscadora.

JAPON

Nuevas Unidades. —

* El 18 de Diciembre 1967 en los astilleros navales de Mitsu de Tama-no fue lanzado al agua el destroyer de escolta "Minegumo" de 2050 tons., st., cuarta unidad de la clase **Asagumo** prevista sobre 7 unidades. El armamento estará compuesto por dos montajes dobles de 76 m/m., y 50 calibres; dos montajes triples para torpedos antisubmarinos, de cabeza buscadora; un conjunto anti-submarino ASROC; un lanza-cohetes cuádruple, A. S.

* El 5 de Diciembre de 1967 en los astilleros de Kobe fue lanzado el submarino de propulsión convencional "Michisio", 4ª unidad de la clase **Oshio** prevista sobre seis unidades.

Sus principales características son las siguientes:

Desplazamiento en superficie: 1560 tons.

Velocidad en superficie: 14 nudos.

Velocidad en inmersión: 18 nudos.

Armamento: 8 TLT (6 a proa y 2 a popa).

Tripulación: 60 hombres.

* El 2 de Diciembre de 1967 el dragaminas costanero "Ibuki" sigla MSC-628 clase "**Kasado**" de 340 tons. st., es la 25ª unidad de la clase prevista de 26 unidades.

REPUBLICA POPULAR CHINA

Aliscafos armados.—

Según noticias publicadas por la revista "The Navy" de Octubre de 1968, en la Marina de la República Popular China habrían entrado en servicio por lo menos 26 aliscafos armados construídos en astilleros nacionales en estos últimos dos años.

Dichas unidades llamadas "Hichwan" presentarían las siguientes características.

Desplazamiento: 45 tons.

Eslora: 22,2 m.

Calado a flote normal: 0,94 m.

Armamento: 2 TLT de 533 m/m., 2 ametralladoras de 12,7 m/m.

U. R. S. S.

La flota Soviética en el Mediterráneo.

Desde el ingreso al Mar Negro del crucero porta-helicópteros "Moska" a principios de Noviembre del 68, seguido los días posteriores por otros buques, el potencial de combate de la flota soviética ha disminuido mucho.

A fines de Noviembre no se componía sino de: 1 crucero tipo "Sverdlov", 4 destroyers, 3 escoltas, 6 u 8 submarinos, y algunos buques logísticos y buques hidrográficos.

Crucero oceánico.—

El destroyer lanza-misiles "Gnavnyi" (clase **Krupnyi**) y los dos submarinos tipo "F" que han estado en Casablanca, no han regresado al Mediterráneo, sino que continuaron hacia el Sur por la costa africana. Por otra parte, el grupo compuesto por el crucero lanza-misiles "Admiral Fokine" (clase **Kynda**), por el destroyer lanza-misiles "Vdokhnovenyi" (clase **Kotlin** reformada), por un buque base de submarinos y por el petrolero "Dundi", pasó el 4 de Noviembre por el Estrecho de Málaga con destino al Océano Indico. Este grupo, que pertenece a la flota dl Pacífico, hizo una visita oficial en Monbassa del 27 de Noviembre al 2 de Diciembre. Las razones de estos movimientos no son conocidas, pero es posible que estén relacionados a una experimentación espacial. Eso no impide que estos buques en una vez más ocasión a la Marina soviética para mostrar su fuerza y aumentar con ello el prestigio de la U. R. S. S.

MARCONA MINING COMPANY

Productores de Mineral de Hierro Peruano y

Abastecedores de la Industria Siderúrgica Nacional

Saluda patrióticamente

a las dotaciones de las unidades del Grupo de Entrenamiento de la

GLORIOSA MARINA DE GUERRA DEL PERU

que arribaron al puerto de San Juan en cumplimiento de su itinerario del

Crucero de Instrucción por el Litoral Nacional.

Marcona, Febrero 1969.

Crónica Nacional

Nuevo Comandante General de la Escuadra.—

Presidente de la República a bordo del B.A.P. "Almirante Grau".—

Vice-Almirantes J. Barreto, R. Delgado y M. Castro de Mendoza, pasaron a la Situación de Retiro.—

Contralmirante José Arce Larco: Nuevo Jefe del Estado Mayor General de Marina.—

Armada Peruana condecoró a Agregado Naval de Argentina.—

Ceremonia de Licenciamiento de Infantes de Marina.—

Vice-Almirante Enrique Carbonel Crespo, es el nuevo Presidente del Comando Conjunto de la FF. AA.—

Contralmirante J. Namihas: Nuevo Comandante General de la Base Naval del Callao.—

B.A.P. "Amazonas" realizó Primera Etapa del Servicio Cívico Fluvial.—

Escuadrón de la Real Armada Británica visitó el Callao; realizaron maniobras conjuntas con Buques de la Armada Peruana.—

Retornó el B.A.P. "Independencia" luego de realizar un exitoso Crucero de Instrucción.

Contralmirante Pedro Vargas Prada Zollner: nuevo Comandante General de la Escuadra.—

El Contralmirante Pedro Vargas Prada, asumió el cargo de Comandante General de la Escuadra durante una ceremonia que se realizó el 6 de enero en la cubierta del Buque Insignia de nuestra Armada, Crucero B. A.P. "Almirante Grau".

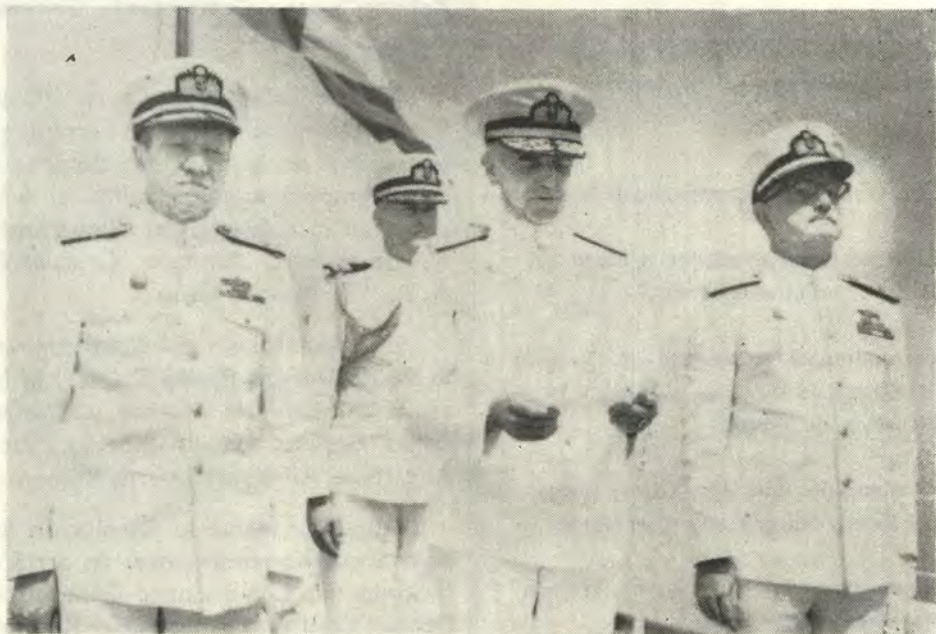
La presentación del Contralmirante Pedro Vargas Prada Zollner, la hizo el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vice-Almirante Alfonso Navarro Romero.

Luego de leerse la Resolución Suprema del nombramiento, se arrió la insignia del Comandante General saliente, Contralmirante José Rivarola Rojas, y se izó la del nuevo titular del cargo.

Concluyó el acto con la felicitación que le presentaron al nuevo Comandante General de la Escuadra, los Comandantes de Flotillas y Unidades que concurrieron al acto.

Presidente de la República alternó con Jefes y Oficiales de la Marina en el B. A. P. "Almirante Grau".—

El Presidente de la República, General de División EP. Juan Velasco Alvarado, acompañado de su Gabinete Ministerial en pleno, alternó al mediodía del jueves 23 de enero con los Almirantes, Jefes y Oficiales de la Marina de Guerra del Perú a bordo del Buque Insignia de la Armada, Crucero B.A.P. "Almirante Grau", fondeado en la Rada Exterior del Callao.



El Ministro de Marina, Vice-Almirante Alfonso Navarro Romero, presenta al nuevo Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Pedro Vargas Prada Zollner, (Izq.). El Comandante General de la Escuadra saliente, Contralmirante José Rivarola Rojas, aparece a la derecha.

Con la Oficialidad, el Jefe del Estado compartió el rancho del día de la dotación del buque en la cubierta de popa, luego de haber presenciado en el interior de la torre de cañones de 6 pulgadas su operación de ronza y elevación. También visitó el Centro de Información de Combate y probó a su paso el rancho de la tripulación.

Antes de iniciar el ágape, el Comandante General de la Escuadra, Contralmirante A.P. Pedro Vargas Prada Zollner entregó al Presidente de la República, un escudo recordatorio del Comando de su Fuerza y banderines a todos los Ministros; en similar forma, el Comandante del B.A. P. "Almirante Grau" Capitán de Navío Alfredo Battistini Moore, hizo entrega de un escudo de su Unidad al Primer Mandatario y banderines para los miembros del Gabinete Ministerial.

“Para los miembros del Gobierno Revolucionario, es un gran honor, y lo conservaremos como un grato recuerdo, el haber estado algunos momentos a bordo del Buque Insignia de la Armada Peruana, B.A.P. “Almirante Grau”, dijo el Primer Mandatario al agradecer el ofrecimiento que le expresó el Comandante General de la Escuadra.

El Jefe del Estado arribó a las 13.00 horas al Buque Insignia acompañado por el Ministro de Marina, Vice-Almirante Alfonso Navarro Romero y por los demás miembros del Gabinete Ministerial. Al aproximarse la lancha Presidencial, las dotaciones formadas en cubierta exclamaron ¡Viva el Perú!, se efectuó una salva de 21 cañonazos, se izó el empavesado de gala y también la Insignia Presidencial, de acuerdo al Ceremonial Marítimo.

Fue recibido a bordo por el Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Pedro Vargas Prada, y por el Comandante del B.A.P. “Almirante Grau”, Capitán de Navío Alfredo Battistini Moore. El Presidente de la República, demostrando una amplia satisfacción por encontrarse nuevamente a bordo de un buque de nuestra Armada y confraternizando con Jefes y Oficiales de la Fuerza Armada, probó un menú consistente en un piqueo criollo, acompañado por chicha de jora y vino nacional.

El Primer Mandatario desembarcó del Buque Insignia aproximadamente a las 15.00 horas, siendo despedido posteriormente con los honores correspondientes a su alta investidura.

Vicealmirantes Barreto, Delgado y Castro de Mendoza, pasaron a la situación de Retiro por mandato de la Ley.—

En una emotiva ceremonia efectuada el 2 de enero en la explanada del Ministerio de Marina, la Armada Peruana despidió a los Vicealmirantes Jorge Barreto Alván, Raúl Delgado Espantoso, y Mario Castro de Mendoza, quienes sirvieron eficientemente a nuestra Institución durante 35 años como Oficiales.

Asistieron al acto, altos Jefes y Oficiales de nuestra Armada, quienes al término de la ceremonia saludaron a los Oficiales Generales que pasaron a la situación de retiro por mandato de la Ley.

A nombre de ellos, el Vicealmirante Jorge Barreto Alván, pronunció una emotiva improvisación, en la cual reiteró su profunda fe en el glo-



El Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vice-Almirante Alfonso Navarro Romero, pronuncia el discurso de despedida a los Vice-Almirantes Jorge Barreto Alván, Raúl Delgado E. y Mario Castro de Mendoza, quienes pasaron el 2 de enero a la situación de Retiro por mandato de la Ley.

rioso destino de la Marina de Guerra del Perú y destacó el importante papel que cumplen todos sus integrantes en el progreso de la Institución Naval a base de abnegación y cumplimiento del deber.

A nombre de la Armada usó de la palabra el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante Alfonso Navarro Romero, quien expresó lo siguiente:

Señores Oficiales Generales:

Señores Jefes y Oficiales:

Como Comandante General de la Marina, me honro en interpretar el sentir de la Institución para expresar el reconocimiento de la Marina de Guerra a los señores Almirantes Barreto, Delgado y Castro, que por

imperativo mandato de la Ley de Situación Militar N° 12326 pasan a la Situación de Retiro.

Los leales y eficientes servicios prestados por tan distinguidos Jefes, han comprometido la gratitud de la Institución y dejado una profunda huella en la Armada, donde han sabido conquistar el afecto y respeto de sus subordinados, y contribuido a mantener y preservar las tradiciones navales desde todos los escalones en que les ha tocado actuar.

La constante e intensa actividad, e incesante superación profesional puestas por Uds. señores Almirantes, a través de sus años de servicios, han evidenciado su gran cariño por la Institución y su preocupación porque ésta se encamine por las sendas de un permanente progreso para que pueda cumplir a cabalidad la misión asignada, como componente de la Fuerza Armada.

Me complazco, en nombre propio y en el de todos los miembros de la Armada, en desear a Uds. señores Almirantes, y a sus distinguidas esposas y familias, felicidad y ventura, y formulo votos por el éxito de vuestras futuras actividades, seguro de que la Marina de Guerra del Perú podrá seguir contando con el invalorable aporte de vuestro afecto y amplia experiencia profesional.

Por todo, muchas gracias.

Contralmirante José Arce Larco, nuevo Jefe del Estado Mayor General de Marina.—

El Contralmirante José Arce Larco, es el nuevo Jefe del Estado Mayor General de Marina en reemplazo del Contralmirante Luis E. Vargas Caballero, quien ha sido designado por el Gobierno Revolucionario para desempeñar el cargo de Ministro de Justicia y Culto.

Antes de ocupar su actual cargo, el Contralmirante J. Arce Larco, fue Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas, con sede en Iquitos.

El Contralmirante Arce, fue Espada de Honor de su Promoción; recibió su Despacho de Alférez de Fragata el 30 de diciembre de 1939 luego de seguir estudios en la Escuela Naval del Perú.

Durante su carrera naval ha desempeñado importantes puestos en diversas unidades y dependencias de nuestra Armada.



CONTRALMIRANTE JOSE ARCE LARCO
Jefe del Estado Mayor General de Marina

Armada Peruana condecoró a Agregado Naval de Argentina. —

El Ministro de Marina y Canciller de la Orden, Vicealmirante Alfonso Navarro Romero, impuso la "Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de "Comendador" al Capitán de Navío A.R.A. Luis Manrique, Agregado Naval de Argentina en el Perú al término de su brillante gestión diplomática en nuestro país.

La ceremonia de imposición de la distinción naval se realizó el 27 de enero en el Despacho Ministerial. En su oportunidad, el Ministro de Marina expresó que con gran complacencia colocaba la joya naval en la persona de un correcto Oficial de la Armada Argentina que había incrementado durante su permanencia entre nosotros, los estrechos vínculos que existen entre las instituciones navales de nuestras Repúblicas hermanas.



El ex-Agregado Naval de Argentina en el Perú, Capitán de Navío ARA. Luis Manrique, agradece en emotivas frases la condecoración de "La Cruz Peruana al Mérito Naval" que le impuso el Ministro de Marina, Vice-Almirante Alfonso Navarro Romero, por su acertada gestión durante dos años en nuestro medio.



UN LICENCIADO besa emotivamente el Pabellón Patrio durante la ceremonia de licenciamiento de un numeroso contingente de Infantes de Marina.

A su vez, el marino argentino contestó en emotivas frases el honor que le deparaba la Marina de Guerra del Perú y expresó que en donde se encuentre llevará con orgullo la preciada distinción naval peruana.

Emotiva Ceremonia de Licenciamiento de Infantes de Marina. —

Un numeroso grupo de infantes de marina dijeron "Adiós a las Armas" durante la emotiva ceremonia que se realizó el viernes 31 de enero en el Cuartel de la Infantería de Marina, en el Callao.

Luego de entregar sus armas a un Oficial, los infantes de marina expresaron con firmeza "devuelvo el arma que la Patria me confió para su custodia y juro volver a emplearla cuando ella se encuentre en algún peligro.

Posteriormente, el Segundo Comandante de la IMA, Capitán de Corbeta E. Braín, leyó la Orden del Día, que fue contestada por el licenciado más antiguo.

Vicealmirante Enrique Carbonel Crespo, es el nuevo Presidente del Comando Conjunto de la FF. AA. —

A partir del 5 de febrero del presente año, el Vicealmirante Enrique Carbonel Crespo, asumió la Presidencia del Comando Conjunto de la Fuerza Armada.

Reemplaza en el cargo al General de División E.P. Julio Pacheco Valdeiglesias, quien pasó al retiro por mandato de la Ley.

El Vicealmirante E. Carbonel, antes de ser nombrado para éste alto cargo, se desempeñó como Comandante General de la Base Naval del Callao. Durante su carrera naval, ha desempeñado importantes puestos en unidades y dependencias de nuestra Armada. Se graduó de Alférez de Fragata el 29 de diciembre de 1934.



VICE-ALMIRANTE ENRIQUE CARBONEL CRESPO
Presidente del Comando Conjunto de la Fuerza Armada

Contralmirante José Namihás, es el nuevo Comandante General de la Base Naval del Callao.—

El Contralmirante José Namihás Meshalí, es el nuevo Comandante General de la Base Naval del Callao. Reemplaza en el cargo al Vicealmirante Enrique Carbonel Crespo.

Antes de ser nombrado para desempeñar su actual cargo se desempeñó como Director General de la Marina Mercante Nacional, con sede en el Ministerio de Marina.

Durante su carrera naval ha desempeñado importantes puestos en buques y dependencias de la Armada. Se graduó de Alférez de Fragata el 29 de diciembre de 1934.

Cañonera B.A.P. "Amazonas" efectuó Primera Etapa del Servicio Cívico Fluvial.—

1,415 pobladores ribereños de los ríos Pastaza y Tigre recibieron una adecuada asistencia médica proporcionada por la dotación de la Cañonera B.A.P. "Amazonas" que culminó la primera etapa del Servicio Cívico Fluvial en los primeros días de Febrero. Esta ayuda fue complementada con una intensa asistencia agropecuaria, educativa y técnica que recibieron los lugareños y que fue impartida por funcionarios especializados que viajaron a bordo de la cañonera.

Buques Británicos llegaron el viernes 21 al Callao en Visita de Buena Voluntad.—

Bajo el comando del Vicealmirante Andrew M. Lewis, arribó al Callao el viernes 21 de febrero una flotilla de buques de la Real Marina Británica, que permanecieron hasta el jueves 27 del mismo mes en nuestro primer puerto.

La flotilla estuvo integrada por los Destruyores HMS "Hampshire", "Aethusa" y "Juno", los submarinos HMS "Otus" y HMS "Narwal", el Buque Tender RFA "Lyness" y el petrolero RFA "Olwen".

Las unidades de guerra de superficie visitantes están equipadas con proyectiles teledirigidos, helicópteros de detección y ataque, y cuentan con modernos equipos de detección. Sus dotaciones llegan a 158 Oficiales, 326 Oficiales de Mar y 930 marineros.

Durante su estada, los marinos británicos cumplieron un vasto programa de actividades profesionales, oficiales, sociales, deportivas y tu-



CONTRALMIRANTE JOSE NAMIHAS MESHALI
Comandante General de la Base Naval del Callao



El Vice-Almirante Andrew Lewis, Comandante en Jefe del Escuadrón de la Real Marina Británica, departe con el Vice-Almirante Alfonso Navarro Romero, Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, durante la recepción que el último de los nombrados ofreció en honor del ilustre marino británico.

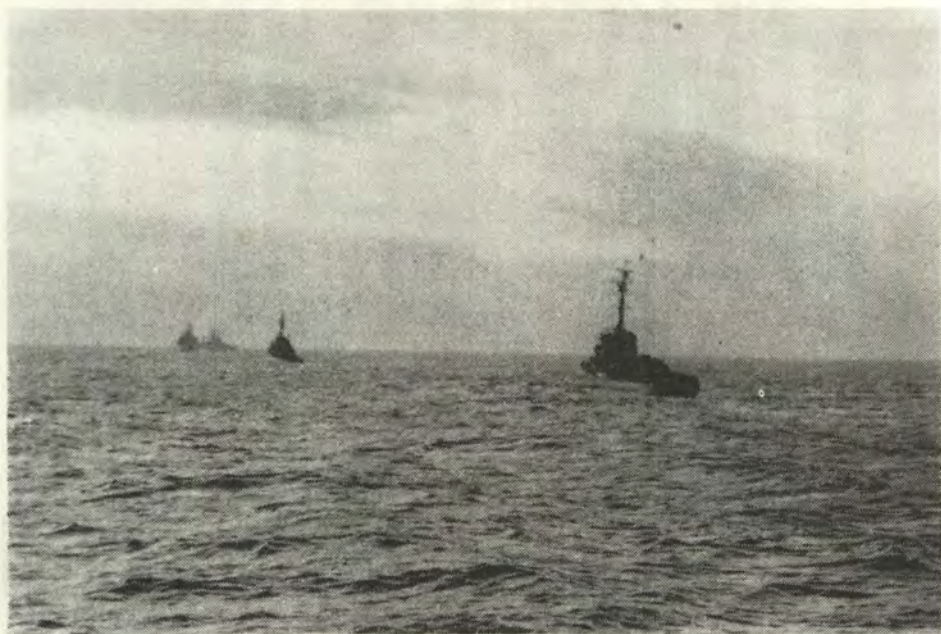
rísticas. Al día siguiente de su arribo, rindieron un emotivo homenaje al Almirante Miguel Grau ante su monumento que se erige en Lima.

Posteriormente, el martes 25 zarparon las unidades visitantes conjuntamente con buques de la Armada Peruana, tal como se detalla anteriormente, para realizar los interesantes ejercicios de las maniobras "PERBRITEX".

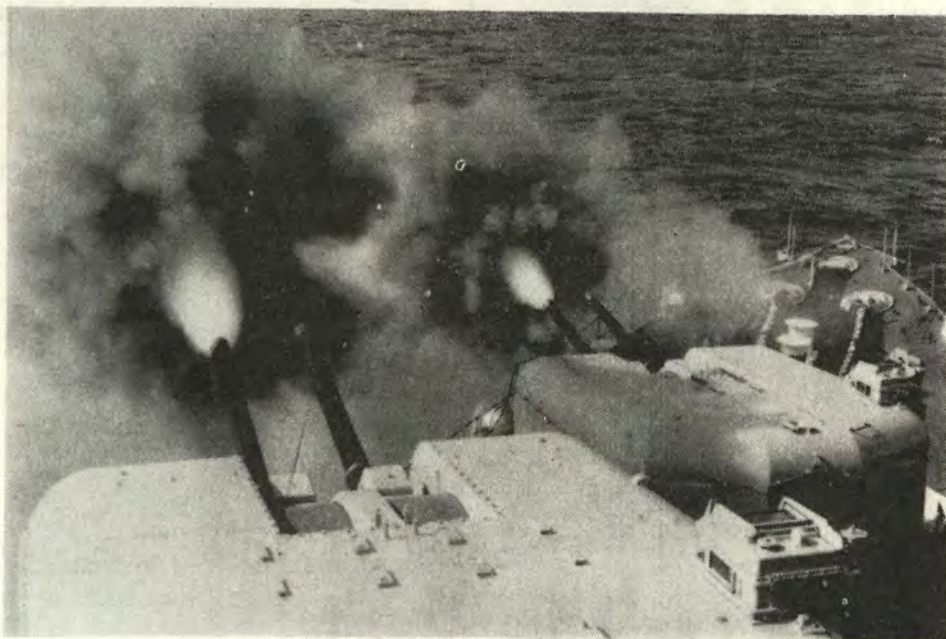
Escuadrón de la Real Marina Británica efectuó Maniobras Conjuntas con Unidades de la Armada Peruana.—

Durante tres días en alta, mar, las unidades componentes del Escuadrón de la Real Marina Británica realizaron maniobras antisubmarinas y antiaéreas conjuntas con unidades de la Armada Peruana.

En estos ejercicios denominados "PERBRITEX" participaron los buques británicos destructores Lanza Misiles HMS "Hampshire" y "Juno",



Con el B.A.P. "Almirante Grau" a la cabeza, varias unidades participantes en las maniobras conjuntas PERBRITEX inician un desplazamiento para cambio de rumbo destinado a burlar el asedio de los submarinos "enemigos".



Precisa vista en la que se aprecia a los cañones del HMS. "Hampshire" haciendo tiro antiaéreo durante las maniobras conjuntas que efectuaron las unidades de la Real Marina Británica y Armada Peruana.



El Contraalmirante Pedro Vargas Prada Zollner, Comandante General de la Escuadra entrega un escudo de la Armada Peruana al Vice-Almirante A. Lewis, Comandante en Jefe de la Flotilla Británica que nos visitó recientemente.



Los destructores inician la formación de una cortina durante uno de los varios ejercicios de las maniobras antisubmarinas PERBRITEX.

el Tender "Lynees" y el Petrolero "Olwen" y los submarinos HMS "Narwal" y HMS "Otus", mientras que por la Marina Peruana participaron el Crucero B.A.P. "Almirante Grau", el Destructor de Línea B.A.P. "Guise", el Destructor de Escolta B.A.P. "Rodríguez", el Transporte de Ataque B.A.P. "Independencia" y el submarino B.A.P. "Iquique".

Buque Escuela B.A.P. "Independencia" retornó al Callao.—

Luego de realizar un fructífero y exitoso Crucero de Instrucción por la costa Este y Oeste de Sudamérica, retornó al Callao el sábado 22 de febrero el Buque Escuela B.A.P. "Independencia".

En cumplimiento de su itinerario, la nave de la Armada Peruana arribó a Punta Arenas, Río de Janeiro, Buenos Aires y finalmente a Valparaíso.

Durante la estada en estos puertos de los países hermanos, nuestros marinos desarrollaron un vasto programa de actividades oficiales, profesionales, sociales, deportivas y turísticas.

El B.A.P. "Independencia" zarpó del Callao el viernes 3 de enero llevando a bordo 130 cadetes de Comando General del 2do. y 4to. año, 21 cadetes náuticos y 15 de Administración de la Escuela Naval del Perú. Asimismo viajaron especialmente invitados por nuestra Armada, 5 cadetes de la Escuela Militar de Chorrillos y 5 de la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea Peruana.

Durante las 10,339 millas náuticas navegadas, los cadetes navales desarrollaron intensas prácticas de navegación, comunicaciones, ingeniería, armamento y maniobras, que los capacitan para desempeñarse en el futuro como eficientes Oficiales de Marina.

El Buque escuela estuvo comandado por el Capitán de Navío A.P. Ernesto Palacio Valdivieso y su dotación estuvo conformada por 23 oficiales, 176 cadetes y 308 tripulantes.

Nuestros cadetes navales se desempeñaron en esta gira como Embajadores de buena voluntad en los países que visitaron, estrechando los vínculos de amistad y profundizaron la imagen de nuestra patria. Antes de iniciar el viaje, el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Alberto Benvenuto Cisneros, dirigió a los cadetes la siguiente proclama:

PROCLAMA DEL DIRECTOR DE LA ESCUELA NAVAL CRUCERO DE VERANO 1969

Cadetes:

Dentro de unos instantes las unidades de la Escuadra que conforman los Grupos de Instrucción a la Costa Este-Oeste de Sud-América y a la Costa Peruana levarán anclas y surcarán el mar para desarrollar y cumplir con matemática precisión un extenso y cuidadoso plan de entrenamiento, preparado en beneficio de la Instrucción práctica de todos ustedes.

La base fundamental de la instrucción teórica en nuestra Alma Mater ha sido la preparación intelectual, física y moral.

Al constituirse ustedes a bordo de las unidades de nuestra Escuadra, esos tres componentes revisten mayor importancia por cuanto serán puestos en práctica.

Los conocimientos teóricos que habéis adquirido en el año académico serán fijados sólidamente, desarrollando vuestras aptitudes profesionales en nuestro medio habitual —la inmensidad del mar— y con los elementos que son la razón de ser de nuestra Marina: las unidades de Combate.

En el orden INTELECTUAL, seréis ejercitados dotando los diferentes puestos a bordo, en las guardias y durante los ejercicios y zafarranchos al nivel que les corresponda en cada año de estudios; operando los múltiples equipos y familiarizándolos con las instalaciones de Artillería, Navegación, Ingeniería Mecánica, Ingeniería Electrónica, Comunicaciones, y Armas Submarinas.

En el orden FISICO, los programas deportivos que habéis cultivado y unido a la enseñanza teórica, así como a las costumbres de una vida sana y ordenada en vuestra Escuela, influirán considerablemente para mejorar y preservar vuestra salud, durante las prácticas a bordo y el acondicionamiento a la vida de mar.

En consideración a que la sensación de bienestar físico tiene relación íntima con la dignidad, la moral y con la eficiencia, perseverancia y entusiasmo; las enseñanzas de vuestra Escuela en el orden físico, que incluyen la higiene naval y profilaxia, deben extenderse con mayor énfasis durante su permanencia a bordo y en los puertos visitados.

En el orden MORAL, recordar en todo momento las normas y ejemplo que por convicción y precepto se los ha inculcado.

Al surcar los mares y después de cada etapa de intenso entrenamiento tendréis la oportunidad de visitar puertos nacionales y extranjeros para incrementar vuestra cultura general y ensanchar los horizontes como futuros Oficiales de la Armada y asimismo estrechar los lazos de amistad con las autoridades, con organizaciones oficiales y privadas, y con el público en general, tanto de nuestro propio país como de los países hermanos visitados.

En consecuencia y dada la responsabilidad que significa el privilegio de vestir el uniforme y la representación que ustedes llevan de la Institución a puertos nacionales y extranjeros, la conducta de cada uno de ustedes deberá estar acorde con el más alto grado moral.

Paralelamente a la exigencia de esta elevada Moral el hábito de la DISCIPLINA y PORTE NAVAL, en puerto o en la mar, debe ser motivo de constante preocupación, para asegurar firmemente el orden, precisión, rapidez y para mantener y elevar, si es posible, en el país y en el extranjero, el PRESTIGIO de nuestra Institución Naval, baluarte con ideales y tradiciones propias donde predominará siempre el más elevado concepto del HONOR y del DEBER.

La Planta de Jefes y Oficiales Instructores que la Escuela Naval embarca para dedicarse exclusivamente a vuestra instrucción práctica, conscientes de la importancia y responsabilidad que significa su MISION, no escatimará esfuerzo alguno para lograrla, pero este es el momento de hacerles notar que ésta no podrá llevarse a cabo si ustedes no ponen la imprescindible parte que les corresponde.

Aprovechar al máximo las enseñanzas del Crucero de Verano y habréis puesto un "Hito" más en el camino que representa vuestra noble carrera.

Os acompañan en este Crucero, como en años anteriores, un grupo de Cadetes de nuestras Escuelas Militar y de Aviación, imbuídos como vosotros de los más puros ideales de DIOS, PATRIA Y LIBERTAD, lo que permitirá desde temprana edad en vuestra formación Castrense estrechar las relaciones profesionales y afectivas que unen a los componentes de la Fuerza Armada y a los hombres que la integran dentro del marco de una estrecha cooperación.

Recordar que constituís una embajada de la juventud nacional y que como tal, debéis responder a los anhelos y esperanzas que la Escuela Naval del Perú, la Marina y la Patria tienen cifradas en ustedes.

Recordar que, aquí presentes, vuestros padres y familiares orgullosos han venido a despedirlos y que su recuerdo henchido de cariño os

OPERACIONES Y SERVICIOS S. A.

- Pesquera Humboldt S. A.
- Compañía Pesquera Los Ferroles S. A.
- Pesca Mar S. A.
- Pesquera Argos S.A.
- Pesquera Industrial Callao S. A.
- Frescomar S. A.
- Exportadora de Productos S. A.

Huancavelica 446

Teléfono 289490

LIMA - PERU

GILDEMEISTER & Co. S. A.

IMPORTADORES -- EXPORTADORES

EDIFICIO GILDEMEISTER: ALDABAS 235, LIMA - PERU

TELEFONOS 287640 - 287648 - 287649

REPRESENTANTES DE:

EMPRESA AGRICOLA CHICAMA LTDA.— Hacienda "Casa Grande".—
Trujillo.

NEGOCIACION AGRICOLA JEQUETEPEQUE LTDA.— Hacienda
"Limoncarro".— Pacasmayo.

COMPANIA MARITIMA PESQUERA S. A.— Chancay.

AGENTES DE LAS COMPAÑIAS DE VAPORES:

N. V. Nedlloyd Lijnen, Amsterdam.

Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, Valparaíso.

Intercontinental Shipping Corporation, New Orleans.

GREAT LAKES TRANSCARIBBEAN LINE G. M. B. H. & Co.-HAMBURGO



Desde el año 1961 el Perú se ha convertido en importador neto de productos petrolíferos. Este déficit se agrava de año en año ante el crecimiento del consumo nacional de productos de petróleo el que, al ritmo actual, se duplica cada 10 años.

Es evidente que ante estas perspectivas el país requiere desarrollar nuevas zonas de extracción de petróleo.

Por ello, la labor pionera de Belco Petroleum Corp. del Perú en el Zócalo Continental, que es la zona que mejores perspectivas ofrece a corto plazo, reviste particular interés nacional.

La explotación petrolífera en el mar, por las difíciles y costosas condiciones en que se realiza, constituye un verdadero desafío a la técnica. Belco ha desarrollado técnicas, planeado y construido equipos, realizando un trabajo del cual se enorgullece, que ha permitido llevar adelante un promisor plan de extracción de petróleo del Zócalo Continental contribuyendo así a la solución del déficit nacional de abastecimiento de petróleo e hidrocarburos.



MAQUINARIAS - EQUIPOS NAVIEROS - ACERO

REPRESENTANTE EXCLUSIVO DE:

M.A.N.

MOTORES DIESEL

KSB

BOMBAS DE AGUA

Küppersbusch

COCINAS INDUSTRIALES

POENSGEN

LAVANDERIAS
INDUSTRIALES

BLH

GRUAS "LIMA"

CITECO

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO · COMERCIAL S. A.

Dir. Postal: Casilla 2469, Lima-Perú
Dir. Telegráfica: CITECO-TELEX: 3540028
Teléfono: 24-0500
Oficina y Depósitos:
Av. Argentina 2401 - 2435, LIMA

LA ENERGIA ELECTRICA ES ELEMENTO BASICO DEL PROGRESO DE LA INDUSTRIA NACIONAL



La electricidad es la semilla que aplicada al terreno fértil de la economía peruana ha hecho posible el crecimiento de la Industria Nacional.

Donde hay energía suficiente hay fuerza para mover la maquinaria que transforma los recursos naturales en beneficio de la comunidad.

LAS EMPRESAS ELECTRICAS ASOCIADAS, al esforzarse en incrementar su capacidad de generación, transporte y distribución de energía y ampliar constantemente sus servicios, contribuye a crear para nuestro país más fuentes de trabajo, nuevos campos de cultivo, más agua potable y modernas industrias.

Contribuya Ud. también a este esfuerzo comprando acciones de las EE. EE. AA., entidad peruana de servicio público.

Gracias a la gran acogida que los valores de la Compañía han tenido en el mercado nacional en los últimos años.

**MILES DE PERUANOS SON ACCIONISTAS DE LAS EE.EE.AA.
CON UN TOTAL DE INVERSIONES QUE AHORA ALCANZA
LAS DOS TERCERAS PARTES DE SU CAPITAL SOCIAL DE
MAS DE DOS MIL MILLONES DE SOLES**

BASTAN S/. 100.— PARA SER ACCIONISTA DE ESTAS EMPRESAS. Cualquiera que sea el monto de su inversión constituirá un valioso aporte en la tarea de asegurar el abastecimiento de energía eléctrica que requiere la expansión de la ciudad capital y su zona de influencia.

Las acciones de esta industria le ofrecen seguridad en el valor de su dinero, ya que, **SU INVERSION ESTARA PROTEGIDA CONTRA LOS FENOMENOS DE LA DEVALUACION Y EL ENCARECIMIENTO DEL COSTO DE VIDA**; así lo dispone la Ley de Industria Eléctrica que establece también, en nuestro caso, un dividendo fijo anual del 8.5 % libre de todo impuesto, pagadero en cuotas trimestrales (enero, abril, julio y octubre), así como una utilidad comercial distribuíble según acuerdo de los accionistas.

Solicite hoy mismo a su Banco o Agente Colegiado de Cambio y Bolsa mayores informes sobre nuestra oferta. La Sección Valores de EE. EE. AA. también se encuentra a sus órdenes en la Oficina Principal de la Compañía: Jr. Conde de Superunda — Calle Veracruz N° 261-Df. 309, Teléfono 27-6200, anexo 394.

MATIAS GILDEMEISTER S. A.

AV. TACNA N° 388 — TELF. 286320 — LIMA

DISTRIBUIDORES GENERALES DE:



PINTURAS "SHERWIN WILLIAMS"

Decorativas - industriales marinas

NATIONAL CHEMSEARCH
CORPORATION



Productos químicos de mantenimiento industrial:

Solventes SS-25 NC-123 —
Descarbonizante CTD-99 —
Limpiador de contactos SWISH —
Aflojatodo YIELD.

MOLY SLIP

GRASAS Y LUBRICANTES A BASE DE
BISULFURO DE MOLIBDENO,

fabricados por MOLY SLIP de
Inglaterra.

GUIA DEL ANUNCIADOR

VIKING S.A.

Banco de Crédito del Perú

FAST

GIBBS y Cía. S.A.

Toquepala

Nicolini Hnos. S.A.

Diboga S.A.

FAMOLEN

Marcona Mining Company

Operaciones y Servicios S.A.

Gildemeister & Co. S.A.

BELCO

CITECO

Empresas Eléctricas Asociadas

"Sherwin Williams"

GRACE LINE