



REVISTA DE MARINA

MAYO - JUNIO Nº 3
VOLUMEN Nº 337



1972

CONTENIDO

	Pág.
Yoga para Militares	225
Por el Tte. 1ro. A.P. Juan Almendrades H.	
¿Hacia dónde Vamos?	235
Por la Sra. Josefina Marsano de Musso	
Visita del Presidente R. Nixon a la República Popular China	253
Traduc. del Comando Conjunto emitido por los EE.UU.	
La Administración en los Países en Desarrollo	258
Por el Sr. Gustavo Olivari V.	
Crónica Marítima	266
Traduc. del London Press Service	
Informaciones Mundiales	282
Traducción de Revistas	
Crónica Nacional	295
Necrológica	312

REVISTA DE MARINA

Director:

Contralmirante A.P.
LUIS LOPEZ DE CASTILLA HIDALGO

Administrador:

Capitán de Corbeta A.P.
LUIS ARTIEDA CARPIO

Promotores:

Teniente Primero A.P.
LUIS MELLET CASTILLO

Teniente Segundo Adm.
MIGUEL TAPIA TARRILLO

GVIII-SG2
Sr. SIMON W. PEREZ CARRILLO

Diagramación:

MT2. (r) JUAN TABACCHI ALBARRACIN

Relaciones Públicas:

Sr. RICARDO VEGA PARDO

Dirección y Administración:

ESCUELA NAVAL DEL PERU

La Punta - Callao

PERU.—

Teléfono: 292887 - 212

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los Profesionales no pertenecientes a ella pueden expresar sus ideas en esta Revista, en relación siempre a sus respectivas especialidades, siendo sus Autores responsables del contenido de sus Artículos, previa visación del Estado Mayor General de Marina.

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. Vines, 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.
- Contraalmirante 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.
- Contraalmirante 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.
- Contraalmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
- Contraalmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
- Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.
- Contraalmirante Alejandro Martínez Claure, Abril 1963 a Enero 1964.
- Contraalmirante Julio Giannotti Landa, Febrero 1964 a Diciembre 1965
- Contraalmirante Fernando Lino Zamudio, Enero 1966 a Diciembre 1966.
- Contraalmirante Esteban Zimic Vidal, Enero 1967 a Diciembre 1968.
- Contraalmirante Alberto Benvenuto Cisneros, Enero 1969 a Diciembre 1970.
-

YOGA PARA MILITARES

Por el Teniente Primero A.P.

JUAN ALMENDRADES H.

Fue Sir Paul Dukes quien en forma oficial introdujo las prácticas yoguistas en los cuerpos armados modernos.

“Hombre de polifacética biografía, nacido en Inglaterra en 1889, reputado como uno de los más destacados maestros mundiales de la YOGA, marchó a Rusia para estudiar música, graduándose en el Conservatorio de San Petersburgo en el que se desempeñó como ayudante del famoso Albert Coates, Director de la Opera Imperial Zarista.

La primera guerra mundial interrumpió su carrera artística, pasó a la Embajada Británica, de esta al “Foring Office” en Londres y por tiempos de la revolución en 1917 produjo crecientes complicaciones en las relaciones diplomáticas siendo de nuevo enviado a Rusia para dirigir el “Intelligence Service”, misión que eficazmente desempeñada, viviendo bajo diversos disfraces, le valió el honor de ser armado caballero. Sus aventuras como agente secreto están escritas en la obra “Secret Agent ST - 25”.

Al retirarse de la política internacional, como virtuoso exponente de la YOGA, fue invitado por la BBC de Londres —Televisión— para realizar diversas demostraciones. Posteriormente fue llamado a la India para aconsejar al gobierno en la introducción de ejercicios físicos y mentales de la YOGA entre los funcionarios militares, con el beneplácito y reconocimiento tanto del director de los servicios médicos de las Fuerzas Armadas Indúes, como por el primer Ministro Pandit Jawaharlal Nehrú.

Demostró a los Jefes de Estado Mayor, Médicos y Altos Oficiales, —cómo la YOGA con sus efectos para el equilibrio glandular, el desengrasamiento y desanquilosamiento de la columna vertebral base de la juventud, la respiración profunda, la flexibilidad armónica, la distensión

muscular y el despertamiento de los centros nervio fluidicos, el estímulo a las emanaciones de los Chakras que expanden la conciencia individual y elevan el nivel de comprensión hacia la evolución espiritual y el desarrollo de las facultades latentes, mejora la figura opuesta que deben adoptar los Militares, dándoles vitalidad plena ante las variadas circunstancias del mecanismo oficial, conservando de paso la juventud, la salud y la serenidad tanto física como moral.

Demostró además —para sanidad— cómo la YOGA ha resultado ser la mejor medicina preventiva, un método filosófico de perfeccionamiento integral, que eleva el coeficiente intelectual y corrige la neurosis "mal del siglo" cuando las múltiples actividades sin organización ni método, llevan al hombre a la fatiga, desorientación y falta de dominio de sus facultades, lo que trae como consecuencia el verse abocados a diferentes enfermedades. Realmente nos hemos preocupado mucho por la ciencia de estas enfermedades a las que día a día erigimos nuevos monumentos (sanatorios, hospitales, clínicas) peligrosamente, hasta que llegará el momento de declarar al mundo como un gran hospital. Razón tenía el ilustre profesor López de Mesa, al decir que Colombia (y el mundo) es un manicomio sin tapias.

El cuerpo humano está capacitado para realizar 83.000 movimientos diferentes, de los cuales difícilmente en la vida de relación sobrepasamos los cien. Por ello, "Órgano que no se utiliza se atrofia", con los órganos atrofiados, las funciones físicas marcharán mal. Ya Juvenal lo había expresado antiguamente: "Mens sana in corpore sano".

En nuestro caso con algunos gráficos —exclusivamente— vamos a demostrar cómo las asanas o posiciones de la YOGA en el campo militar, pueden conservar y mejorar la figura varonil, reducir el peso, aumentar la vitalidad y ayudarles a disfrutar plenamente de la vida.

La YOGA condiciona adecuadamente a quienes deben afrontar problemas en el trabajo y en las relaciones interpersonales.

La YOGA, en fin es el camino que señala la antiquísima sabiduría oriental para alcanzar la salud, la felicidad y la paz interior.

Existen en América y Europa, gran número de escuelas YOGA, que han contribuido a disipar gran parte del misterio que anteriormente rodeaba a la teoría y práctica de la YOGA.

Puede afirmarse, con absoluta certeza, que en la YOGA no existe ningún ejercicio físico o mental que un occidental sano y sensato no pueda aprender. Y en lo que concierne a los ejercicios físicos, éstos son en

general mucho más fáciles y efectivos que los de la llamada Cultura Física Occidental que fácilmente condicionan las actividades pre-olímpicas pudiendo introducirse satisfactoriamente en los programas de instrucción de las diferentes Escuelas de formación para complementar la Gimnasia Danesa y Americana.

La YOGA, que del sánscrito se traduce por identificación, yugo o unión se remonta originalmente a la noche de los tiempos, y su filosofía científica ha sido base fundamental de la Medicina Preventiva, de los modernos sistemas de psicoterapia que con el relax del psicoanálisis y de las psicocibernética, han probado su aceptación unánime especialmente en forma preparatoria Hatha yoga, cuyo fin es el "Dominio completo del cuerpo y de la mente".

A continuación se explicarán y presentarán gráficamente algunas de las beneficiosas posturas o asanas de la YOGA.

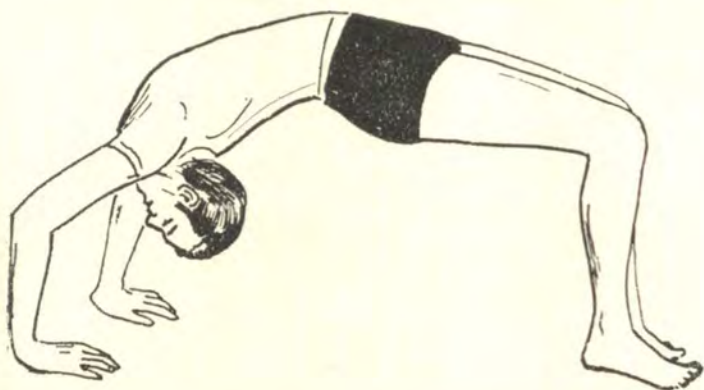
"BHUJANGASANA" o Postura de la Cobra



Está indicada para armonizar el ritmo cardíaco. Proporciona asimilación sabia de las facultades a la actividad diaria de relación interpersonal. Disminuye la obesidad aún de origen endocrino.

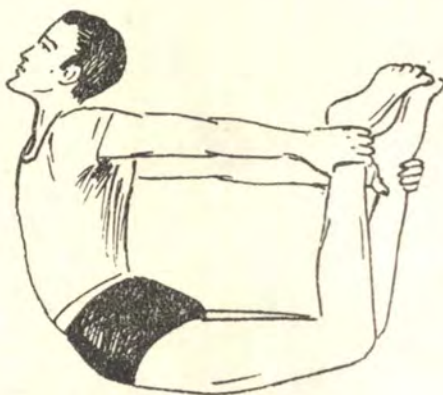
Aumenta la confianza en sí mismo y el dominio neuro muscular.

"CHAKRASANA"



Fortifica la espalda y el cuello —parte posterior— calma las energías excesivas y restituye a una vitalidad serena.

"DHANURASANA o DHANURVACRASANA" Postura del Arco



Es eficaz contra el hígado enfermo, combate la dispepsia. Es excelente para prácticas de respiración completa.

Se trata de captar los fluidos geomagnéticos utilizando las piernas como dos antenas electro-dinámicas. Conviene a toda persona. Se emplea para restituir o descargar energía, calma, o excita, según sea la pierna en que se realice. Así en la izquierda, descarga fuerza negativa

para los nerviosos. Sobre la derecha restablece las fuerzas perdidas por los agotados.

"EKAPADA VRIKASHANA" o Asana del Arbol.



Fortifica músculos de los músculos (en salidas a terreno). Eficaz contra la ciática, hidropesía inflamación testicular y el desarrollo de las glándulas suprarrenales.

"GARUDA"



"GOKILASANA"

Colocándose en "Siddhasana" o postura perfecta, Padmasana o Postura del Loto, o Samasana, y tratando de tocar el suelo sirve para elevar la temperatura del cuerpo, hasta incluso, derretir la nieve si los patriotas de nuestra independencia, hubieran conocido de estas técnicas habrían padecido menos en el famoso páramo de Pisba.



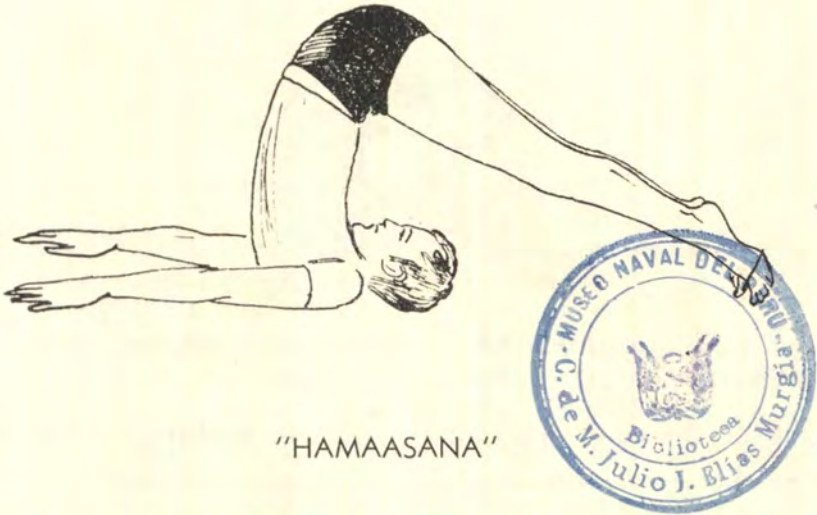
"GOMUKHA"

Indicado contra el reumatismo, neuralgias, hemorroides.



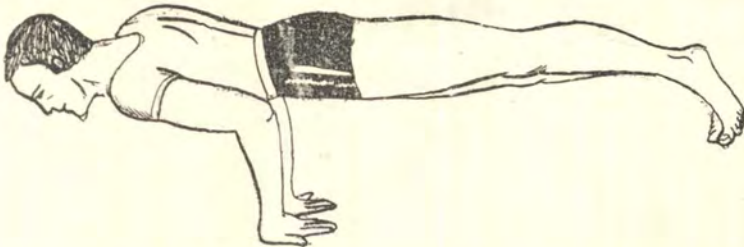
"HALASANA" o Postura del arado.

Indicado para la columna vertebral y el gran simpático. Calcifica y es eficaz contra enfermedades nerviosas. (Fruto de los enfrentamientos armados, en lugar de hacer uso de drogas).



"HAMAASANA"

Proporciona paz y resistencia física, en toda actividad bélica.



"KUKUTASANA"

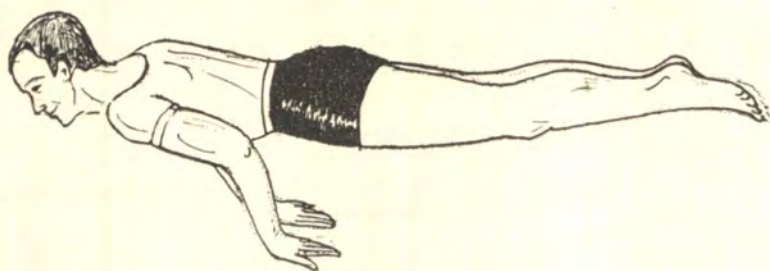
Se adopta la Padmasana o postura del Loto, las manos por entre las piernas y se trata de sostener en las manos en posición de balanceo. A-

consejada contra la pereza, eficaz contra las eyeculaciones nocturnas (parecida a "Utthita-Padmasana". Loto levantado.



"MAYURASANA" o Postura del Pavo Real

Cura las intoxicaciones, gastritis crónicas, diabetes, hemorroides



"PASCHIMOTTANASANA"

Llamada del Terrible.

Es recomendable si se quiere conservar la columna vertebral en buen estado (reporta juventud) o para el caso de que los riñones estén fatiga-

dos. Beneficia la circulación, los trastornos digestivos, parásitos, el control de la respiración.



"PADAHASTASANA" o "UGRAASANA"

Postura de la Cigüeña

De efectos similares al anterior, pero ejecutada de pies sirve para contribuir a un mayor estímulo cerebral.

Para terminar, debe tomarse este artículo como una breve y generalizada introducción a esa ciencia del espíritu en su forma preparatoria (Hatha Yoga) es decir, en la ciencia del bienestar psico físico; sin olvidar las técnicas específicas superiores que darán lugar a posteriores artículos: Gnani Yoga, Bkti Yoga, Prana Yoga, ni el hecho de que en nues-



tro caso particular (Campo Militar) ha sido empleada eficazmente por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (NASA) y por la Unión Soviética en la preparación y adiestramiento adecuado de los astronautas, así como el

acondicionamiento y el equilibrio glandular de las tripulaciones en los submarinos atómicos. Por otro lado bastaría recordar la resistencia física y el estado psicológico que proporciona a los ejércitos para adaptarse fácilmente a las inclemencias ambientales, (frío calor, lluvia, sereno) de las misiones de orden público en contra guerrillas (Lanceros) y demás programas bélicos en los que agotadas las provisiones podrían condicionarse sin las raciones de operación ni el uso de las drogas que repercute en afecciones psico patológicas como lo estamos viendo en el Ejército de los EE. UU., que opera en el Vietnam.

Por el dominio integral y por la aplicación especial, no vacilamos en recomendarla a los altos mandos, como auténtica fuente de superación física, mental y espiritual.



HACIA DONDE VAMOS...9

Por: Josefina Marsano de Musso

Agente de Publicidad

Tratemos de mirar al futuro con ojos de realidad, para que de esta forma podamos considerar juntos, los problemas, los retos y las oportunidades que tienen los humanos ante un mundo dominado por los cambios tecnológicos, sociales y económicos.

RETROSPECCION Y PERSPECTIVA.—

Para centrarnos en el tema, tracemos imaginariamente una perspectiva. En el pasado, donde hemos estado; en el presente, donde estamos ahora; y en el futuro, hacia donde vamos . . . ; el cambio ha sido brusco en estos últimos 50 ó 60 años. Pensemos un instante que el pasado no se puede alterar y que ello ha quedado impreso en la historia real y que muchos historiadores, en muchas ocasiones, han tratado de tergiversarla para sabe Dios con qué fines o con qué intereses . . . Pero eso sí y aclaremos bien que el tiempo ido, no puede ser alterado. El presente es una consecuencia de lo que planeamos o de lo que dejamos de planear en un pasado . . . gocemos o lloremos ante esta realidad producto de esa previsión o falta de ella. El futuro o destino de la humanidad, será el resultado de lo que hagamos ahora . . . de lo que planeamos o proyectemos hoy aquí, en la oficina o en la fábrica; en el campo o en el mar; en el aire o en los subterráneos, en las montañas o en los ríos; en las libertades o en los libertinajes; en los claustros o en las cárceles; en lo que piense el ingeniero o el médico; el militar o el civil, el sacerdote o el pecador; el viejo o el niño . . . es decir, "todos en todo", porque la experiencia, la ciencia y la tecnología puede muy bien ser utilizadas tanto para nuestra destrucción como para hacer de este mundo que Dios nos dio, un mundo re-

novado. Un mundo satisfecho en sus necesidades, alejado del hambre y combativo de las enfermedades; un mundo de bienestar, de paz y de prosperidad; de avances culturales; lleno de sabiduría y comprensión entre sus pueblos; un mundo soñado hecho verdad.

Recordemos en lo más profundo de nuestro ser, las palabras del desaparecido Presidente John F. Kennedy: "El hombre tiene entre sus manos mortales, el poder suficiente para abolir todas las formas de miseria humana y todas las formas de vida humana".

¿Estamos o no en una situación inicial o final de la civilización? ¿Hemos encontrado el camino real o nos hemos desviado a un rumbo equivocado? ¿Dónde se encuentran las ejemplares tradiciones, las verdaderas normas legales, los consejos de nuestros antecesores y las buenas costumbres? ¿En qué sitio nos ha colocado el avance de la ciencia, de la tecnología y de la religión? ¿Estamos aplicando lo correcto o estamos desvirtuando los esfuerzos de otros? ¿Hacemos bien o hacemos mal? ¿O no lo estamos haciendo...?

Si nos remontamos a nuestra primera figura como seres humanos, nos encontramos muy alejados de aquel primer signo de vida en la tierra. Un ser que a través de miles de años, ha desrollado y realizado grandes caprichos. La música, la literatura, la pintura y el arte todo, en conjunción con los más avanzados inventos y descubrimientos. Un ser que inventó el plástico y los vehículos supersónicos; que está venciendo a las mayorías de las enfermedades; un ser que ejecuta trasplantes de riñones, corazones, pulmones y otros órganos vitales; un ser que construye desde los más minúsculos radios a transistores hasta las más voluminosas y complejas computadoras o "cerebros electrónicos"; un ser que ya está viajando en el espacio sideral; un ser que todavía no se encuentra así mismo...

Los científicos nos aseguran que el globo terráqueo tiene una existencia aproximada de cinco millones de años. La historia de la humanidad escrita, data de cinco mil años nada más. Aunque aquí, en nuestro territorio peruano, se han descubierto restos de una civilización que se remonta a Diez Mil Años. ¿En dónde estamos? Si se nos afirman que las medicinas que hoy nos receta el médico, no podrían haberse adquirido tan sólo hace 10 ó 15 años, no más. Que los adelantos en la electrónica, en los proyectiles teleguiados, en las computadoras, en la televisión, en las comunicaciones, el mercado común europeo y hoy, el ALALC, son todos ellos realizaciones de post-guerra, vale decir de apenas 20 ó 25 años. Ni qué hablar de los satélites artificiales y de los paseos a la Luna, en un desarrollo extraordinario y un esfuerzo sin precedentes en la carrera espacial de apenas 12 ó 15 años...



Fig. N° 1

RETROSPECCION Y PERSPECTIVA

Como una ayuda a comprender mejor la perspectiva de lo que hasta este momento habéis leído, quisiera referirme a una comparación hecha al respecto, por un notable filósofo y catedrático norteamericano: "Comprimamos la historia de la tierra en la duración de un año calendario. De Enero a Agosto no existiría vida. Desde Agosto a Noviembre, sólo habría vida molecular, virus rudimentarios, bacterias primitivas y medusas. Los primeros mamíferos llegarían el día 15 de Diciembre. El hombre entraría en escena el día 31 de Diciembre a las 11:45 p.m., y la historia escrita de la humanidad dataría solamente desde las 11:55 p.m. del 31 de Diciembre. Los últimos cien años, en período durante el cual se ha desarrollado prácticamente toda la ciencia moderna, ocuparía únicamente el último medio segundo del año. El período de la post-guerra sería el último décimo de segundo... ahora bien, preguntémosnos, ¿qué va a ocurrir en la próxima quinta parte de segundo? ¿Del resto del siglo veinte?".

¿A qué se debe el desarrollo tan violento en ese último y tan minúsculo espacio de tiempo? El avance, crecimiento o desarrollo de la ciencia y tecnología es geométrica o tal vez exponencial; el hambre y la miseria, también puede llegar a esa proporción diabólica; y la destrucción de todo lo hecho, en una proporción aún mucho mayor, vale decir, en un ínfimo, casi nada, de ese espacio de tiempo.

PENSANDO EN LOS COSTOS.—



Para tener una somera idea cuantificada de lo que cuesta en dinero el avance y desarrollo de la ciencia y la tecnología, remitámonos espe-

cíficamente al costo del programa espacial de los Estados Unidos de Norteamérica que asciende a una suma de 6,000 millones de dólares, es decir el equivalente al presupuesto funcional de esa Nación para el año 1900 y 2.3 veces al del Perú para el Bienio 1971-1972. Indudablemente ese esfuerzo económico traerá aparejado nuevos adelantos en la investigación y descubrimientos. Será necesario de nuevos y mejores profesionales en todas las áreas; nuevos productos; nuevos procesos y nuevos conocimientos. Por consiguiente esa pequeña fracción de segundo de ese año calendario, que representa el saldo queda para finalizar el presente siglo, se desarrollarán más adelantos técnicos y científicos que durante toda la historia de la humanidad conocida. Naturalmente que estos cambios por venir, han de traer de la mano y no cabe duda en esto, cambios en las estructuras sociales, en los poderes económicos y en las gradas políticas. No nos engañemos ni tratemos de engañar al que viene, dediquemos nuestro esfuerzo, nuestra vitalidad, nuestra lealtad y nuestras sapiencias, al futuro de la humanidad.

Ese es el mejor legado.

LA ENERGIA NUCLEAR, ... ¡PRESENTE!



De modo indudable que la fisión nuclear que libera la energía atómica constituye en nuestra era, uno de los descubrimientos más excepcionales de todos los tiempos y porqué no decirlo, uno de los más dra-

máticos desde que el mundo es mundo. En un principio se le dedicó a fines bélicos destructivos . . . hoy, y ojalá se continúe así, se le está aplicando para fines prácticos y pacíficos. Se habla ya de aplicar esta energía en la Ingeniería Geográfica o sea, al cambio sustancial de la faz terráquea, como por ejemplo: la construcción de canales y túneles; la apertura de una bahía en donde antes no existía; la desaparición de montañas para formar valles agrícolas o ciudades; abrir canales de navegación para facilitar el tráfico comercial; y en nuestro territorio, por qué no hablar de abrir canales a través de la Cordillera de los Andes para traer el agua de la Cuenca del Atlántico hacia el Pacífico e irrigar vastas zonas áridas de la Costa para aumentar la agricultura y por ende, la ganadería que tanta falta nos hace.



¿La energía nuclear?..... ¡Presente!

Y en la industria de extracción, por qué no especular sobre la posibilidad de extraer **petróleo** o minerales aprovechando de esta potencial energía? Por qué no pensar, que con esta energía se podrían construir o adaptar inmensas cisternas o reservorios de agua subterráneos con un alto índice de evaporación, producido por el calor generado, y que pueda después ser precipitado pluvialmente en nuestras costas áridas. O en otra forma, la energía atómica es capaz de convertir el agua de mar en agua dulce (potable) en inmensas cantidades, lo cual ya nos está dando en gran parte, la solución a la problemática mundial de la alimentación, ya que con esa inmensa fuente de agua potable, podríamos aumentar considerablemente nuestra capacidad mundial de producción de alimentos.



EL INMENSO EXTRAÑO DEL MUNDO.—

El 75% de la superficie terráquea está cubierta por los océanos. ¿Qué sabemos de ellos? . . . casi nada. No hemos adelantado lo necesario para desentrañar las incógnitas y riquezas que el mar encierra.

Sabemos positivamente por los pequeños estudios hechos, que el mar tiene recursos alimenticios animales y vegetales desconocidos y virtualmente inagotables. Se estima que el mar en la actualidad, constituye la única fuente natural de provisión alimentaria capaz de sustentar a las poblaciones del futuro. Sabemos también que desde los orígenes del mundo los ríos, afluentes constantes, han depositado en él, las más variadas sustancias químicas y minerales arrastradas desde la superficie de la tierra. Pues bien, esas sustancias disueltas o sedimentos depositados en sus profundidades, guardan riquezas insospechadas. Se cree que debe existir más mineral que todo lo extraído en tierra y más aun, de la que pueda existir en la superficie o en el subsuelo. Por ejemplo, ya se han comenzado extraer minerales de hierro, fosfatos, carbón, manganeso, diamantes, estaño, oro y petróleo. Se estima que cada milla cúbica de océano, posee en concentrados de oro, un valor aproximado de 90 millones de dólares y además 3 a 4 millones de toneladas de otros minerales, sustancias químicas y otras sales. Se ha calculado que existen 390 millones de millas cúbicas en los océanos. Indudablemente que procesar 1 milla cúbica de este mar, ha de tener un costo muy elevado en la actualidad, que no justifica su inversión pero, quien nos asegura que haciendo los estudios necesarios para aliviar ese alto costo, se pueda algún día no muy lejano llevar adelante esta empresa? ¿quien puede dudar que las potencias mundiales reconozcan que es preferible aumentar la asignación para investigaciones y estudios apropiados para extraer estas riquezas, deduciéndolo de la asignación de la "carrera espacial" y que actualmente sólo equivale a menos de la doceava parte de ella? Después de todo, el mar está aquí con nosotros y grandes satisfacciones nos da . . . ¡especialmente en Verano!.

Con el desarrollo de la "carrera espacial", sabemos más de la Luna que de nuestro mar.

¿Qué desarrollo tecnológico es digno de mencionar en lo que a pesca se refiere? ¿Se puede comparar el desarrollo de la pesca con el habido en la "carrera espacial", con el de las armas nucleares y con la navegación aérea? Pensemos un poco, salvo algunas pequeñas innovaciones, pescamos tan igual que hace 100 años y peor aún, utilizamos redes semejantes a la que utilizó San Pedro acompañado por Cristo en ese tan conocido pasaje bíblico.



Con respecto a las técnicas de conservación de las especies y mejoras de las mismas ¿qué se ha hecho? . . . No podemos siquiera mencionar si se ha realizado algún intento de sembrar, plantar semillas y cosechar productos alimenticios del mar. Y con respecto al transporte marítimo cuyo costo es mucho menor y más efectivo, en lo que a volumen respecta han habido mejoras dentro de estos últimos 200 años, en especial, los avances habidos en los recientes 20 ó 30 años. Comparando esta pequeña cantidad de años de progresos relativos, a los miles de años de historia de transporte acuático . . . ¿Es justo que sólo en ese ínfimo lapso de tiempo haya habido un avance circunstancial . . .? ¿No habría una mejora aún, si le dedicáramos más conscientemente un estudio planificado de acarreo de materiales y líquidos a través de los mares . . .? No se me ocurre nada por el momento pero, alguien con mayores elementos de juicio, podría dar más luces a esta incógnita.

¿Qué se puede pensar con relación a ciertos submarinos desaparecidos a medianas profundidades y que no han podido ser hallados? Pero si tenemos la voluntad, el coraje y la decisión de navegar sumergidos bajo las capas polares. Más aún, nos dedicamos a investigar y desarrollar proyectos ofensivos o defensivos (que a la larga es lo mismo) tales como los submarinos atómicos tanto norteamericanos como soviéticos o de cualquier otra potencia, con cargas o proyectiles teledirigidos con cabezas atómicas y cuyos costos están muy por encima de lo que cualquier mente pacífica pueda suponer . . . ¿No podría investigarse alguna forma de res-

cate para cuando ello sea necesario, en lugar de agotar nuestros conocimientos en busca de la destrucción ...?.



Cuando nos propongamos tener una conciencia marítima más productiva, otra será la realidad del mundo.

El Perú posee un litoral extenso y su mar, una riqueza ictiológica comprobada y envidiable. Seguro que estamos marchando hacia el Oeste? Si es así, a buena hora y que otros países que se autotitulan de muy desarrollados, nos imiten.

UN LABORATORIO GRANDE Y BARATO.—

La naturaleza toda, es el laboratorio más grande que pueda haber. . . la humanidad ha estudiado en diferentes formas, de cómo aprovechar los resultados que en ella se elaboran. Tenemos millares de ejemplos de cómo ciertos adelantos tecnológicos o físicos se resolvieron simplemente recurriendo a ese inmenso laboratorio. Citemos algunos recientes. El avión, ¿caso aquél que lo inventó y aquéllos que lo desarrollaron no estudia-

ron y analizaron el bello vuelo de los pájaros? ... El radar, Su inventor no lo dedujo al observar a los murciélagos y a los insectos que logran transmitirse y detectar su presa por ondas de alta frecuencia? ... El sonar, ¿Los peces y ciertos mamíferos marinos no se detectan unos a otros por



medio de ondas acústicas? . . . El acumulador o batería ¿no se asemeja a la anguila, al gimnoto o al malapteruro del Nilo? . . . en fin, podríamos citar cientos de estos ejemplos pero, en razón a la verdad . . . ¿seguimos investigando a nuestra naturaleza? . . . si es así, ¿cuántos millones de dólares se invierten para un mejor aprovechamiento de estos estudios? ¿Se compara al 25% del proyecto Apolo? . . . Se dice que el delfín puede detectar con los ojos vendados un objeto de algunos milímetros de diámetro a 40 ó 50 pies de distancia, como también, puede distinguir entre un objeto redondo o cuadrado, un áspero o terso, uno suave o duro. ¿Se ha sacado provecho de esto para mejorar nuestros tipos de sonares con fines pacíficos y productivos? y si nos referimos a que si queremos aumentar la velocidad de los buques o submarinos ¿nos hemos puesto a analizar del por qué el mismo delfín, puede nadar a una velocidad de 40% más de lo que teóricamente su tamaño y su energía?

La ciencia, ¿ha estudiado algo con respecto a la "lepidosirena" que vive en algunas lagunas de las regiones tropicales de América del Sur? Según se dice, estos peces cuando se seca la laguna en donde viven, hace una madriguera en el fondo, se oculta y se enrolla, respirando por un pulmón doble para sobrevivir, esperando que se normalice la situación de su habitat. Asimismo, este pececillo tiene un poder extremado para resistir ayunos prolongados . . . ¿Cómo lo hace? . . . pueda que esto no interese mucho por el momento pero . . . ¿quién nos asegura que esto de tener un pulmón de reserva, no dará la solución a las enfermedades de cáncer al pulmón cuando haya que eliminarlos? . . . también en caso de catástrofes en donde muere mucha gente por inanición ¿no podría investigarse cómo hace este pez para su ayuno prolongado y pueda ser aplicado en los seres humanos cuando lo requieran? . . . éstos indudablemente son especulaciones vagas pero, dan que pensar ¿cierto? . . .

LOS HIJOS, LAS PILDORAS, EL HAMBRE . . . Y ALGO MAS.—

La "explosión demográfica" es la inquietud del momento. Se inventan medios para evitar a los hijos, contra lo que predica la Iglesia Católica Romana. En vez de tratar sobre el cómo evitar los nacimientos ¿por qué no se piensa en mejorar la agricultura, la ganadería, la extracción en el mar (lo que ya hemos comentado) y desarrollar nuevos productos alimenticios ricos en vitaminas y proteínas? ¿es justo que el Perú, primer exportador de harina de pescado en el mundo, rico en proteínas, sea uno de los países con un elevado índice de desnutrición? ¿por qué no se avanza con mayor rapidez en las investigaciones de aplicar la harina de pescado como alimento humano? Creo que la figura de Malthus con su famosa teoría, revive angustiosamente . . .



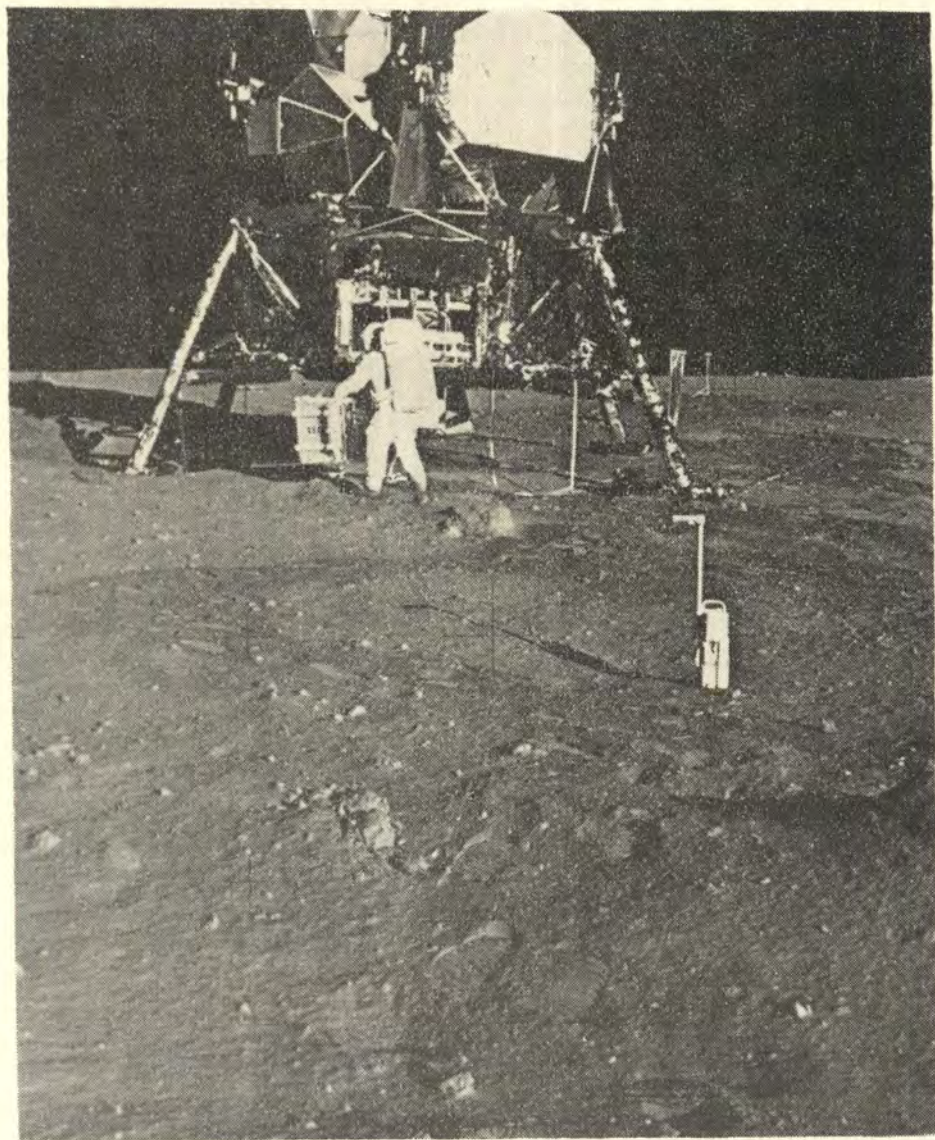
Dicen las estadísticas que la población mundial se duplica cada 35 años, de ser así, ¿cuántos habitantes tendrá la Tierra en el año 2,000?... tal vez 6,000 millones ... ¿nos estamos preparando alimentariamente hablando, para esa época? ¿Es acaso lógico, tener que soportar guerras, enfermedades, hambrunas y píldoras como medio de control al aumento demográfico ...?



COMUNICANDONOS. —

¡Las comunicaciones se estrechan!... esto es muy cierto... estamos apreciando y aprovechando al máximo de esta ventaja que nos ha dado el avance en este campo. Hoy en día podemos ver muy cómodamente sentados frente a nuestros televisores un paseo por la Luna, un partido de fútbol que se juega en Argentina, Méjico, Inglaterra o en cualquier parte del mundo; podemos viajar en un santiamén a cualquier sitio; las noticias nos llegan casi al momento de haberse producido el hecho... estamos indudablemente, en la era de las comunicaciones estrechas pero, mi buen lector a pesar de este beneficioso adelanto, ¿hoy se comprende o se en-

tiende mejor la humanidad? ¿Se entienden mejor las potencias de oriente y occidente? ... ¿Qué me dicen de lo que está pasando en Vietnam? ¡para muestra basta un botón!



LA POBRE SOCIEDAD. —

La sociedad toda, deberá ajustarse mejor a la realidad y a su futuro. Las leyes que norman la actividad, posición y situación de los humanos en cada territorio, deberán ser revisadas en el devenir de los años para que la justicia social sea equitativa. No será justo que una proporción reducida de la humanidad goce de los beneficios que nos pueda dar el avance de la ciencia y la tecnología. No será justo que unos trabajen arduamente en las nuevas investigaciones y en el desarrollo o complementación de las que están en umbrales, mientras muchos esperen pacientemente los resultados de aquéllos. No será justo tampoco, en el caso de que la ciencia médica pueda prolongar la vida del hombre a un promedio de 100 años, las leyes protejan al trabajador a jubilarse a los 60 años. . .



¿quién sostendrá a este individuo por los 40 años que le restan de vida? . . . y por otro lado, suponiendo que las leyes del Seguro Social y Pensiones, determinen que el trabajador deba jubilarse a los 80 años . . . ¿qué esperanza hay para el elemento joven a escalar a los puestos más importantes, si en ellos se podrían encontrar una serie de hombres de 50, 60 ó 70 años? . . . Tendrá que esperar 20 ó 30 años para encontrarse recién en la línea de competencia con otros tantos . . . ¿qué debemos hacer ante esta disyuntiva?

UN AVENTON CIENTIFICO.—

Es un artículo escrito por mí hace ya algún tiempo, titulado ¿Qué somos...?, expuse lo que representábamos nosotros materialmente habiendo, ante la inmensidad del Universo. En ese artículo me referí también a que si el SOL es una estrella de mediano tamaño y posee en su sistema, una Tierra habitada, ¿qué duda puede haber si en el firmamento poblado de millones y millones de estrellas (aún mucho más grandes que el Sol) pueda cada una en sus respectivos sistemas tener una Tierra o Mundo tan igual o superior al nuestro?... ¿Qué podría pasar si en un futuro lográramos comunicarnos por ondas de radio o mejor aún, por rayos láser cuya frecuencia es aproximadamente 100 millones de veces superior a las de las ondas hertzianas?... Si entráramos en contacto con algún planeta que nos aventaje tan solamente 100 años y por tal, nuestro avance científico se reduzca en esa cantidad de años al cedernos sus experiencias ¿qué pasaría?... ¿Estaríamos en condiciones humanas para soportar tal aventón científico?...

No se piense que esto último es una suposición vaga y carente de fundamentos... es mucho más lógica de lo que parecía la "energía nuclear", "los viajes a la Luna" y la "televisión" hace apenas 50 ó 60 años atrás.

LAS BARBAS EN REMOJO.—

Seamos razonables y pongamos las "barbas en remojo". Dios nos ha dotado de todos los elementos necesarios para hacer frente a este incierto futuro. Debemos planificar, seguir investigando, desarrollar en mejor forma lo que ya poseemos, no posterguemos nuestras benéficas realizaciones, no dilatemos esfuerzos ni distraigamos recursos en cosas vanas y estériles, pensemos en construir y no en destruir, seamos productivos y hagamos realidad nuestros sueños y esperanzas... Busquemos la paz con nosotros mismos y con nuestro prójimo... empleemos nuestras **mentes**, mecanismo insuperable, en cuestiones más razonables y viables... pensemos por un instante que desde que el hombre hizo su aparición en este mundo, luchó contra el hambre, las necesidades y las enfermedades y que hoy con los avances habidos en la ciencia a través de los siglos, podemos ser capaces de hacer desaparecer esos males en éste, nuestro mundo... es cuestión de decisión.



¡Nunca es tarde para empezar . . . pero, cuanto más tardamos las probabilidades del fracaso irán en aumento . . .!

Visita del Presidente R. Nixon a la República Popular China

(Traducción del Comunicado Conjunto emitido por los EE. UU. y la República Popular China el 27 - 2 - 72.).

El presidente de los Estados Unidos, Richard Nixon, visitó la República Popular China, por invitación del primer ministro de la República Popular China, por invitación del primer ministro de la República Popular China, Chou En Lai, entre el 21 y el 28 de Febrero de 1972. Acompañaron al Presidente, su esposa, el secretario de estado de los Estados Unidos, William Rogers, el Asesor del Presidente, Henry Kissinger, y otros funcionarios norteamericanos.

El presidente Nixon se reunió con el Presidente del Partido Comunista Chino, Mao Tse Tung, el 21 de Febrero. Los dos dirigentes tuvieron un serio y franco intercambio de puntos de vista acerca de las relaciones Chino-norteamericanas y asuntos mundiales.

Durante la visita hubo largas, serias y francas discusiones entre el

Presidente Nixon y el primer ministro Chou En Lai, referentes a la normalización de las relaciones entre los Estados Unidos y la República Popular China, así como también acerca de otros asuntos de interés para ambas partes.

Además, el secretario de Estado William Rogers y el Ministro chino de Relaciones Exteriores, Chi Peng Fei, sostuvieron conversaciones en ese mismo espíritu.

El Presidente Nixon y su comitiva visitaron la ciudad de Pekín, instalaciones culturales, industriales y agrícolas, y también visitaron las ciudades de Hangchow y Shangai donde, al continuar sus conversaciones con los dirigentes chinos, visitaron similares lugares de interés.

Los dirigentes de la República Popular China y de los Estados Unidos consideraron provechoso tener es-

ta oportunidad, después de tantos años sin contacto, de intercambiar sus puntos de vista respecto a una gran variedad de asuntos. Revisaron la situación internacional, en la que están ocurriendo importantes cambios y grandes trastornos, y expusieron sus respectivas posiciones y actitudes.

Estados Unidos declaró: La paz en Asia y en el mundo exige que se hagan esfuerzos tanto para reducir las tensiones inmediatas como para eliminar las causas básicas de conflicto. Estados Unidos laborará para una paz justa y segura: justa, porque ello colma las aspiraciones de libertad y progreso de los pueblos y las naciones; segura, porque ello elimina el peligro de la agresión foránea. Estados Unidos apoya la libertad individual y el progreso social de todos los pueblos del mundo, libre de presión o intervención del exterior. Estados Unidos considera que el esfuerzo por reducir las tensiones se propicia al mejorar las comunicaciones entre países que tienen diferentes ideologías, a fin de aminorar los peligros de una confrontación resultante de accidente, error o malentendido. Los países deben tratarse entre sí con respeto mutuo y estar dispuestos a competir pacíficamente, y dejar que la conducta sea a la postre el juez. Ningún país debe arrogarse la infalibilidad y cada país debe estar dispuesto a reexaminar sus propias actitudes por el bien común.

Estados Unidos recalcó que a los pueblos de Indochina se les debe permitir determinar su propio destino

sin intervención externa; su constante objetivo principal ha sido una solución negociada; la propuesta de ocho puntos enunciada por la República de Vietnam y los Estados Unidos el 27 de enero de 1972 representa una base para el logro de este objetivo; en ausencia de una solución negociada, Estados Unidos contempla el retiro final de todas las fuerzas norteamericanas de la región a tncn con el objetivo de la auto terminación para cada país de Indochina. Estados Unidos mantendrá sus estrechos vínculos y su apoyo a la República de Corea; Estados Unidos respaldará los esfuerzos de la República de Corea en pro de una aminoración de las tensiones y de mayor comunicación en la península coreana. Estados Unidos concede el más elevado valor a sus relaciones amistosas con el Japón; continuará desarrollando los estrechos vínculos existentes. En concordancia con la resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas del 21 de diciembre de 1971, Estados Unidos está en favor de que se continúe el cese de fuego entre India y Pakistán y del retiro de todas las fuerzas militares a sus propios territorios y a su propio lado de la línea de cese de fuego en Jammu y Cachemira; Estados Unidos apoya el derecho de los pueblos del Asia del Sur a moldear su propio futuro en paz, libre de la amenaza militar y sin que la región llegue a ser objeto de rivalidad entre las grandes potencias.

El lado chino declaró: donde hay opresión, hay resistencia. Los países desean la independencia, las naciones

desean su liberación y el pueblo desea la revolución — esto se ha convertido en la tendencia irresistible de la historia. Todas las naciones, grandes o pequeñas, deben ser iguales; las naciones grandes no deben intimidar a las pequeñas, y las naciones fuertes no deben amedrentar a las débiles. La China nunca será una superpotencia y se opone a la hegemonía y a la política de fuerza de cualquier clase que sea. El lado chino declara que respalda firmemente la lucha de todos los pueblos y naciones oprimidos en pro de su libertad, y que el pueblo de todas las naciones tiene el derecho de escoger su sistema social de acuerdo con sus propios deseos, y el derecho a defender su independencia, soberanía e integridad territorial de sus países, y se opone a la agresión extranjera, a la interferencia, al control y a la subversión. Todas las tropas extranjeras deben ser retiradas a sus propios países.

El lado chino expresó su firme apoyo a los pueblos de Vietnam, Laos y Camboya en sus esfuerzos por lograr su objetivo, y su firme respaldo a la proposición de siete puntos del Gobierno Revolucionario Provisional de la República de Vietnam del Sur, y a su comentario al respecto hecho en febrero de este año acerca de los dos problemas claves de la proposición, y la declaración conjunta de la conferencia cumbre de los pueblos de Indochina. Apoya firmemente el programa de ocho puntos para la unificación pacífica de Corea, presentado por el gobierno de la República Democrática Popular de Corea el 12 de abril de

1971 y el llamamiento a la abolición de la "Comisión de las Naciones Unidas para la Unificación y Rehabilitación de Corea". Se opone firmemente al renacimiento y expansión del militarismo japonés, y respalda firmemente el deseo del pueblo japonés de crear un Japón independiente, democrático, pacífico y neutral. Mantiene firmemente que la India y Pakistán deben, a tenor de las resoluciones de las Naciones Unidas sobre la cuestión indo-pakistana, retirar inmediatamente todas sus fuerzas a sus respectivos territorios y a sus propios sectores de la línea de cese de fuego en Jammu y Cachemira, y firmemente apoya al gobierno y pueblo pakistanos en su lucha por preservar su independencia y soberanía y al pueblo de Jammu y Cachemira en su lucha en pro de la autodeterminación.

Existen diferencias esenciales entre China y los Estados Unidos en sus sistemas sociales y política exterior. Sin embargo, los dos bandos convinieron en que los países, sea cual fuere sus sistema social, deben conducir sus relaciones basándose en los principios de respeto por la soberanía e integridad territorial de todos los estados, de la no agresión contra otros estados, la no interferencia en los asuntos internos de otros estados, la igualdad y el beneficio mutuo y la coexistencia pacífica. Las disputas internacionales se deben solucionar sobre esta base, sin recurrir al uso o la amenaza de la fuerza. Los Estados Unidos y la República Popular China están preparados para aplicar estos principios a sus relaciones mutuas.

Con estos principios de relaciones internacionales en mente, los dos lados declararon que:

—El progreso hacia la normalización de las relaciones entre China y los Estados Unidos va en beneficio de los intereses de todos los países.

—Ambos desean reducir el peligro del conflicto militar internacional.

—Ninguno de los dos debe tratar de imponer la hegemonía en la región de Asia y el Pacífico, y ambos se oponen a los esfuerzos por parte de cualquier otro país o agrupación de países encaminados a establecer esa hegemonía; y

—Ninguno de los dos está dispuesto a negociar a nombre de un tercero, ni a entrar en acuerdos o entendimientos con el otro dirigidos contra otros estados.

Ambos bandos concordaron en que iría en perjuicio de los intereses de los pueblos del mundo el que los grandes países se confabularan en contra de otras naciones, o que los países grandes dividan al mundo en esferas de interés.

Los dos bandos pasaron revista a las viejas y graves disputas entre China y los Estados Unidos. El lado chino reafirmó su posición: la cuestión de Taiwán es la cuestión crucial que obstruye la normalización de relaciones entre China y los Estados Unidos; el gobierno de la República Popular China es el único gobierno legal de China; Taiwán es una provincia de China que desde hace tiempo

se ha devuelto al continente, la liberación de Taiwán constituye un asunto interno de China en el que ningún otro país tiene el derecho de interferir; y todas las fuerzas e instalaciones militares de los Estados Unidos deben ser retiradas de Taiwán. El gobierno chino se opone firmemente a cualquier actividad encaminada a la creación de "una China, un Taiwán", "una China, dos gobiernos", "dos Chinas", y un "Taiwán independiente", o a que se abogue porque "la situación de Taiwán queda por determinar".

La parte norteamericana declaró: Estados Unidos reconoce que todos los chinos de ambos lados del Estrecho de Taiwán sostienen que no hay sino una sola China y que Taiwán es parte de China. Estados Unidos no contradice esta posición. Reafirma su interés en pro de un arreglo pacífico de la cuestión de Taiwán por parte de los chinos mismos. Teniendo esto en cuenta, afirma su objetivo final de retirar todas las fuerzas e instalaciones militares norteamericanas de Taiwán. Mientras tanto, progresivamente reducirá sus fuerzas e instalaciones militares en Taiwán, a medida que disminuya la tensión en la zona.

Las dos partes convinieron en que es deseable ampliar el entendimiento entre los dos pueblos. Con este fin, discutieron campos concretos, en aspectos como la ciencia, la tecnología, la cultura, los deportes y el periodismo, en los que los contactos e intercambios de pueblo a pueblo serían mutuamente provechosos. Cada bando se encargará de facilitar el fu-

turo fomento de tales contactos e intercambios.

Ambas partes consideran el comercio bilateral como otro aspecto del que puede derivarse beneficio mutuo, y acordaron que las relaciones económicas basadas en la igualdad y el beneficio mutuo van en favor de los intereses de la población de los dos países. Convinieron en facilitar el desarrollo progresivo del comercio entre los dos países.

Las dos partes acordaron que se mantendrán en contacto a través de varios canales, incluido el envío, de tiempo en tiempo, de un representante de alta jerarquía de los Estados Unidos a Pekín, para llevar a cabo consultas concretas que propicien la normalización de relaciones entre los dos

países, y continuar el intercambio de puntos de vista en torno a cuestiones de interés común.

Las dos partes expresaron la esperanza de que las ventajas logradas durante esta visita se traduzcan en nuevas perspectivas para las relaciones entre los dos países. Consideran que la normalización de relaciones entre los dos países no sólo va en favor de los intereses de los pueblos chino y norteamericano, sino que también contribuye a la aminoración de tensiones en Asia y en el mundo.

El Presidente Nixon, la señora Nixon y la comitiva norteamericana expresaron su agradecimiento por la cortés hospitalidad que les dispensaron el gobierno y el pueblo de la República Popular China.



La Administración en los Países en Desarrollo

Por G. Olivari Vivanco

(Dr. Economista)

Cuando empezaron a discutirse las teorías sobre el desarrollo económico, el tema que mayor interés suscitaba era el de la acumulación de capital. Se suponía que el proceso económico en términos de la tasa de aumento del ingreso per cápita, resultaba del incremento-quizás en diferentes proporciones - de las cantidades de insumos que intervenían en el proceso de producción. Las deficiencias de este método, que se concretaba al estudio de la acumulación de capital, pronto se pusieron de manifiesto. No son los factores materiales meramente sino también su calidad y la eficiencia con que se combinan, lo que influye de modo importante en la marcha del desarrollo. Por tanto, en las discusiones sobre la economía del desarrollo, el énfasis se ha desplazado de los aspectos cuantitativos de la acumulación de capital a la que hoy día se considera la "transformación tecnológica".

La eficiencia con que se combinan los factores puede considerarse como función de la administración y de la actividad productiva, que en si pueden calificarse de tercer factor de la producción y no menos importante que el trabajo y el capital. Este tercer factor debe evaluarse cualitativamente; el crecimiento efectivo de la economía no mejorará necesariamente por el mero acopio de talento administrativo y de organización que pueda lograrse, por ejemplo, mediante la difusión de la educación general y universitaria. En numerosos países en desarrollo del Asia, tales como India, Paquistán, Ceilán y Filipinas, y en algunos países de América Latina, tales como Argentina y Brasil, no hay carencia de capacidad administrativa, es decir, de personas dotadas de talento natural para administrar y que posean una educación general adecuada. No obstante, a esas personas, que podrían haber actuado como ad-

ministradores, no les ha sido dable contribuir todo cuanto hubieran podido al crecimiento efectivo de sus países, por haberles faltado la suficiencia o orientación en el desempeño de sus tareas principales. Son estos aspectos cualitativos de la administración empresarial en los países en desarrollo que ya cuentan con cierta capacidad administrativa los que analizaremos en el presente trabajo.

TRANSFORMACION DE LAS RELACIONES.

El desarrollo económico entraña una transformación de la gama total de relaciones sociales, políticas, de producción y psicológicas que se combinan para formar lo que el profesor Hicks denomina sociedades basadas en la "costumbre" o el "mandato". Estas sociedades necesitan a veces implantar reformas radicales para ponerse a la altura de una organización de mercado. Las aludidas relaciones no son elementos distintos, independientes entre sí, sino que todas forman parte de la misma urdimbre económica y social. La organización de la sociedad es el término genérico que las abarca a todas. Las sociedades que están transformándose económicamente tienen que modernizar su organización a fin de prepararse para cumplir con los imperativos que el desarrollo económico les dicta. Por eso "ya no es posible considerar que la transformación de la estructura orgánica es un factor de importancia mínima del que se puede prescindir. En realidad, las variaciones que en orden interno y en su estructura orgá-

nica una sociedad adopta para sí en lo que respecta a los diversos mercados, pueden surtir un impacto considerable en los resultados que logre todo el sistema en el campo del desarrollo".

Estas tareas de organización incumben propiamente a los administradores, término que empleamos aquí en su sentido más alto comprendiendo en él no sólo a quienes tienen a su cargo la dirección de una empresa o industria determinada sino también a quienes crean la infraestructura administrativa de todo el sistema económico. Las aptitudes que debe reunir un administrador son diversas, entre ellas: pericia para adaptar el caudal de conocimientos de que dispone a las condiciones de su propia economía, imaginación para escoger formas de organización y medios técnicos que rindan los mejores resultados posibles según las circunstancias que concurren, y criterio para diferenciar lo esencial de lo que no lo es. Por tanto, es necesario dar prioridad a la formación y desarrollo de ese caudal de conocimientos de administración, y a la organización de una economía que sea apropiada al mismo.

Para organizar la producción según los lineamientos modernos, son esenciales dos clases de capacidad administrativa. La primera está relacionada con la administración fuera de las empresas o industrias, y está encaminada a promover la gestión eficiente de los asuntos de toda la comunidad nacional. Este es primordialmente el campo de la política econó-

mica y de la administración pública. La segunda es la relacionada con las unidades de producción. Esta clase de administración requiere aquellas cualidades que son necesarias para dirigir, según las palabras de Alfred Marshall, "la producción de modo que un esfuerzo dado para satisfacer una necesidad, rinda el máximo" en las complejas condiciones de la vida moderna y para "reunir tanto el capital como la mano de obra requeridos para el trabajo, trazar el plan general de producción y supervisar su ejecución en los menores detalles".

CONTROL ESTATAL DE LA ECONOMIA

Como hoy día la economía tiene una dirección deliberada ya sea mediante la formulación de planes, tanto de carácter preceptivo como de orientación, los problemas que han pasado al primer plano en muchos países en desarrollo son los atinentes a la administración fuera de las unidades de producción. Tanto las exigencias de la tecnología moderna como la creciente preocupación por elevar el nivel de vida han conducido al control gubernamental ponderado y directo aunque dentro de márgenes variables, de las economías de los países desarrollados y más aún de los países en desarrollo. La intervención generalizada del Estado en la actividad económica posiblemente en algunos países tenga su origen en dogmas políticos, pero se basa también en un criterio práctico acerca de las necesidades de los países en desarrollo. Por una parte, éstos tienen que tratar de mino-

rar su proceso de desarrollo económico a fin de evadir la situación violenta que les origina la presión demográfica.

Además, el mundo en que muchos de ellos se desenvuelven es completamente distinto al mundo de mercados perfectos de que se ocupa el economista. Las imperfecciones del mercado no permiten que los precios prevalecientes puedan tomarse como guía veraz para la asignación de recursos. Ante esta situación se atribuye al Estado la función de minimizar, si no de eliminar, la gravedad de las imperfecciones del mercado, pero, a menudo, en la práctica hace lo contrario. Así, pues, el proceso de desarrollo económico en países menos desarrollados tienen que ser un proceso socialmente motivado.

COMO IMPRIMIRLE EFICACIA

Lo expuesto es actualmente la doctrina aceptada.

Pero aún no se comprende bien qué es lo que se debe hacer para que la intervención estatal alcance la mayor eficacia posible a fin de lograr las metas deseadas. La experiencia obtenida en muchos países en desarrollo en el curso de los últimos quince años sugiere que el logro de las metas de desarrollo se ve entorpecido, casi en cada etapa, debido a erróneas apreciaciones de los administradores o al "exceso de administración". No faltan ejemplos de que si se hubiera dado la debida orientación a la estructura y al personal de administración de estos países, y se hubieran tomado medidas para adaptarlos a las

exigencias de la modernización, que es todo lo que el desarrollo económico presupone, se habría podido conseguir mucho más con la misma cantidad de recursos.

¿Qué es, pues, lo que ha fallado en la estructura administrativa de los países en desarrollo? Es muy difícil, e imposible en realidad, generalizar sobre este punto, ya que la configuración de la organización y capacidades administrativas de los países en desarrollo no es uniforme. A un extremo se encuentran la India, Paquistán, Ceilán y Malasia y otros países que cuentan con sistemas administrativos bastante bien organizados, legado de sus antiguos gobernantes.

Estos países tenían una "élite" educada, incluso administradores experimentados; y a pesar de lo pequeño que este cuadro administrativo pueda haber sido en relación con sus necesidades, contaban también con un sistema de procedimientos y normas que servía de base para trabajar. Al otro extremo, están los países cuyos antiguos gobernantes no proporcionaron formación administrativa y ni siquiera la educación general que esa formación requiere. Es esta multiplicidad de circunstancias lo que explica el diverso comportamiento económico de esos países. Con todo, es posible clasificar en grandes categorías las causas de su fracaso en la administración o gestión del proceso de transformación económica y social.

La primera razón es la falta de lo que pudiera llamarse impulso innovador en la administración de estos

países, aun cuando su propio sistema administrativo haya sido adecuado. Cuando la India, Paquistán y otros países obtuvieron su independencia, quedó en cada uno de ellos una clase de administradores que, por lo general, habían iniciado su carrera como funcionarios de distrito encargado de hacer cumplir las leyes, velar por el mantenimiento del orden y recaudar las rentas públicas. Su formación y actitudes destacaban la importancia de actuar con arreglo al minucioso ordenamiento en vigor. Dichas actitudes eran sin duda a propósito para pasados tiempos. Más, en una situación nueva, que reclamaba actitudes innovadoras, su subordinación al precedente establecido tendió a coartar sus facultades creadoras y a reducir la utilidad práctica de su gestión. Muy a menudo, en períodos de rápida transformación, trataron de aplicar a la dirección de empresas económicas reglamentos destinados a asuntos administrativos rutinarios. Para personas así formadas, la observancia de la norma parecía tener más importancia que la obtención de resultados positivos en términos de la producción y de las utilidades. Debido a esta preocupación por las normas y no por la producción y las utilidades, por la jerarquía y la antigüedad, no por la eficiencia y la iniciativa, el desarrollo económico a menudo vaciló y se malogró.

Lo mismo puede decirse de los países en que no obstante haber surgido una nueva clase o generación de administradores, ésta se ha mantenido apegada a los procedimientos ad-

ministrativos heredados de anteriores gobernantes.

LAS UTILIDADES Y SU DESTINO .

Nada ha puesto tan de manifiesto la incompetencia con que la administración pública encaró la tarea de la administración económica como el historial de las empresas del sector público.

El atraso del sector público denota no tanto la ineficiencia del sector en sí como la falta de adaptación de la actitud mental de los administradores, cuya gestión generalmente no busca la obtención de utilidades.

A menudo se supone que en las empresas públicas las utilidades tienen poca importancia; el mérito de dichas empresas se hace radicar más bien en que sirve como instrumentos de distribución del ingreso y de justicia social. Esta actitud, notoria en muchos administradores de los países en desarrollo, obedece más que nada a la noción prevaleciente en estos países de que las utilidades van unidas a la explotación.

Hay una confusión generalizada acerca de la acumulación de utilidades en sí y el destino que debe dárseles. En un país pobre, el empleo de utilidades para consumo suntuario naturalmente debe desalentarse, pero a menudo ocurre; e incluso un poco de ese consumo suntuario hace que muchos funcionarios que profesan otros principios no reparen en que las utilidades son también fuente de ahorros que tanto se necesitan para finan-

ciar el desarrollo económico. Las empresas públicas administradas eficientemente rinden crecientes superávits y contribuyen a la expansión de toda la economía, y a que el nivel de vida se eleve más rápidamente. Por tanto, es indispensable que los administradores abandonen su apatía tradicional por la obtención de utilidades, y se impongan de la función creadora que las utilidades tienen en el proceso de desarrollo. Fue esta orientación de los administradores de muchos países desarrollados, especialmente del continente europeo, lo que hizo que las empresas del sector público se tornaran potentes instrumentos de desarrollo y de distribución del ingreso.

Cuando la formación de los administradores los lleve a aceptar la idea de que el desarrollo económico entraña una transformación constante, les será más fácil infundir un mayor dinamismo a sus políticas.

La vigencia de gran número de controles, que es lo habitual en la mayoría de los países en desarrollo, debe tener más aspectos positivos que negativos; su meta principal debe ser lograr algo y no vedarlo todo. Una vez que los administradores se convenceran de ello, se sentirán menos inclinados a multiplicar innecesariamente los controles, a más dispuestos a acelerar el progreso de las empresas, ya sean del sector público o del privado. Esto no es meramente racionalizar una esperanza. En el Japón, cuyos logros económicos tantos países quisieran alcanzar, la burocracia, aunque numerosa, está orientada hacia el desarrollo y

tiene una idea clara de su jurisdicción. El desarrollo económico tan extraordinario que el país ha alcanzado se debe, al menos en parte, a que la industria y la administración pública del Japón trabajan de consumo.

LA ADMINISTRACION EN EL SECTOR PRIVADO.

Si bien la calidad y cantidad de la organización administrativa del gobierno generan las economías externas que el rápido crecimiento económico requiere, es la administración de cada empresa o industria la que contribuye a internar esas economías en beneficio de la empresa o de la industria y, así, de toda la economía.

Suele pensarse que el administrador industrial ideal es el empresario de tipo Schumpeteriano, que concibe y pone en práctica nuevas combinaciones de factores de producción y de distribución, y que crea una organización donde resplandecen su inventiva y espíritu de innovación.

La formación de este género de empresarios no es tan urgente en los países menos desarrollados, ya que en ellos el proceso de desarrollo económico es esencialmente de adaptación y tiene que tomar mucho de la tecnología del mundo desarrollado.

Por consiguiente, la clase empresarial de los países en desarrollo quizás deba asimilar, más que crear; la situación que afronta por lo general requiere que proceda más a adaptar de modo idóneo, que a innovar de modo audaz. Desde luego, esto no quie-

re decir que el administrador industrial deba rehuir toda actividad creativa. Todo lo que se sugiere es que aplique sus facultades creadoras a adaptar la tecnología conocida al medio que lo rodea.

A menudo se dice que la organización industrial de los países en desarrollo es más dinástica que dinámica. El elemento dinástico no toma de sorpresa; la mayoría de las empresas comienzan como establecimientos familiares. No hay ningún error básico en la perpetuación de esta característica; la historia de los países industrializados está llena de ejemplos de grandes empresas, e incluso industrias, que sugieren de pequeños establecimientos familiares sólidamente fundados. Pero, cuando la empresa comienza a estancarse en sus tradiciones de familia, ha de romper con el pasado y ampliar la base de la organización trayendo a ella talento de fuera del cerrado círculo del grupo o familia.

Pero esto no es fácil, especialmente porque en el mundo en desarrollo existen fuerzas que atenúen la competencia y hacen innecesario recurrir a esas medidas drásticas. En la mayoría de esos países hay un régimen muy generalizado de controles y reglamentos que hacen que el empresario se muestre impasible ante el acicate de la competencia.

A menudo las ganancias fluyen fácilmente y, cuando no, es posible presionar en el ambiente político interno para asegurar el mercado, cosa que permite que los gerentes y due-

ños de industrias se desentiendan de los grandes problemas de organización y persistan en sus prácticas tradicionales, frecuentemente anticuadas.

En cambio, en presencia de fuerzas competidoras, los productores tienen que esforzarse constantemente para reducir el costo unitario de producción de modo de obtener un margen de utilidades y poder subsistir.

En este sentido, el desarrollo de la capacidad de administración en la industria privada dependen de una política económica bien articulada.

Las técnicas de administración se corresponden estrechamente con la tecnología de la producción.

Acerca de este punto surge el problema - especialmente en el contexto del proceso de ajuste característico del desarrollo de los países menos desarrollados de si deben en general imitarse, con pequeñas variaciones, las técnicas de administración que emplean los países desarrollados. Según lo que se ve, parecería que corresponde oponer a este método la misma objeción que a la importación de la tecnología de los países desarrollados, que requiere cuantiosas inversiones de capital. Existe una estrecha relación entre la tecnología para ahorrar mano de obra y las prácticas administrativas para lograr ese mismo fin. Harbison, por ejemplo, tomando por base amplias investigaciones empíricas advierte: "Una organización administrativa superficial generalmente utiliza fuerzas de trabajo no administrativas relativamente extensas y métodos de producción relativamente

rudimentarios, en tanto que una organización administrativa relativamente profunda casi siempre se encuentra en las empresas que más invierten en tecnología, especialmente en el tipo de maquinaria que permite ahorrar mano de obra". Esto indica quizás que el enfoque administrativo en los países menos desarrollados debe ser cualitativamente diferente al de los países desarrollados. Debe tener una densidad alta de mano de obra que resulte adecuada para la estructura de recursos que poseen estas economías. Por ejemplo, podría sostenerse que si para supervisar un proceso de producción que requiere una alta densidad de mano de obra basta con dos capataces de mediana educación, no debe tratarse de imprimir "mayor alcance" a la administración empleando a ese efecto a un gerente técnico altamente calificado.

Esto nos lleva a tratar de la investigación y el desarrollo, en muchos países en desarrollo la industria tiende a gastar grandes sumas en analizar procesos que ya han sido objeto de considerable investigación en los países desarrollados, o en formular tecnologías que no pueden aplicarse inmediatamente. El primer gasto es pura repetición, y el segundo es innecesario; y, desde luego, ambos son sumamente antieconómicos.

En lo concerniente al trasplante de tecnología procedente de países desarrollados, cabe decir, que el gasto en investigación y fomento de los países en desarrollo debe destinarse a "investigaciones sobre adaptabilidad y

condiciones ambientales", de modo que la tecnología extranjera pueda incorporarse en la forma más adecuada posible a los recursos que poseen dichos países. El problema principal es "el de adaptar la escala de producción y la eficiencia de la tecnología a niveles más bajos, y efectuar improvisaciones adecuadas para hacer frente a la escasez de medios de mantenimiento y de apoyo".

Sin embargo, esto no quiere decir que no debe gastarse en desarrollar la tecnología más avanzada que "pueda concebir el ingenio humano". Hay muchos campos en que la tecnología occidental, por más que se la asimile, sencillamente no dará buen resultado en un país en desarrollo o en un grupo de países de determinada región geográfica y, por ende, será preciso emprender investigaciones de carácter más básico. Por ejemplo, está en pie el problema de crear una tecnología intermedia que no requiera ni un elevado monto de capital, como la de los países desarrollados, ni un elevado número de trabajadores, pero ineficientes, como la de muchos países en desarrollo. La investigación en este campo sería tan oportuna como la investigación de las técnicas de producción agrícola y podría llevar a resultados análogos al descubrimiento de un nuevo "arroz milagroso" como en las Filipinas o a una nueva variedad de trigo como en México. Además el gasto de investigación básica no tiene necesariamente que ser en equipo pesado de investigación según suele suceder en los países sumamente industrializados.

Es posible crear un equipo de bajo costo, incluso para la investigación básica, como lo demostró el Profesor J. B. S. Haldane en un pequeño laboratorio de investigaciones biológicas en una remota ciudad del estado de Orissa, en la India.

IMPORTANCIA DE LA ADMINISTRACION.

En suma, al planearse las estrategias de muchos países menos desarrollados, se da menos importancia a la administración y organización de la actividad productiva que al capital y al trabajo. Sin embargo, la organización empresarial también es un recurso que tiene tantos atributos cualitativos como dimensiones cuantitativas. Muchos países en desarrollo, aun cuando han contado con capital adecuado y exceso de mano de obra, han visto zozobrar su empeño por conseguir un desarrollo rápido tan solo porque les ha faltado la aptitud esencial para utilizar esos factores en la forma más eficiente posible. Esto entraña no solo un despilfarro de recursos, sino también de tiempo, lo cual en un país asediado por el crecimiento de la población y por el nivel cada vez más alto de sus aspiraciones puede ser desastroso. Para evitarlo, el acopio de aptitudes para administrar y dirigir tiene que contemplarse en sus aspectos cualitativos. Muchas de las frustraciones que sufren los países menos desarrollados podrían evitarse con solo dedicar suficiente cuidado y atención a esta parte tan vital del proceso de desarrollo.

Crónica Marítima

Hace cincuenta años.

Un buque, unidad para misión especial.

Nuevo servicio mundial de barcos para contenedores.

Del tablero de dibujo a la botadura en cinco meses.

Botadura del décimo barco SD.14 este año.

Nuevos records mundiales en pruebas de Autobotes.

Botadura de medio millón de toneladas.

Equipo Decca para cinco transbordadores nuevos.

La falibilidad humana es la principal causa de los accidentes en el mar, según conclusiones de la conferencia.

Inauguración de una Escuela de Guardacostas.

Inauguración del primer servicio de transporte de mercancías por aire y mar, Británico-Canadiense.

Tareas para la recuperación de un barco de guerra del siglo XVI.

Nuevo procedimiento de construcción de barcos pesqueros con la ayuda de Grúa.

Servicio de contenedores al Extremo Oriente.

Comodidades para las Tripulaciones de la Marina Mercante Moderna.

HACE CINCUENTA AÑOS

Por el Capitán de Fragata A.P. (r)
Juan E. Benites

Editorial. "17 de Marzo".

Como de costumbre, en esa fecha se conmemora en el editorial de la Revista, la doble ruptura del bloqueo de Arica por la "Unión". "Fue de tanto valor, la acción realizada por aquel barco peruano entonces, que como una consagración perenne, guarda la historia fielmente impresa con caracteres indelebles — para mayor orgullo nuestro — la actitud observada por las tripulaciones de los buques de guerra extranjeros y neutrales, testigos de tan memorable hazaña". — dijo el editorial.

Artículos.

—El Capitán de Navío D. Eulogio S. Saldías publicó la segunda parte de su artículo titulado "Educación y disciplina militar" y en ella los interesantes capítulos "Deberes militares" y "El Ejemplo".

—El Teniente 1º D. Roque A. Saldías siguió la traducción del francés de "Asuntos de Estado Mayor" por el Capitán de Fragata Castex de la Marina francesa, con los capítulos "Las Informaciones" y "La Lucha contra las investigaciones enemigas". (Por aquella época también fueron muy estimadas las obras "La Guerre sur Mer", "Estrategie et Tactique" y "La Doctrine" del Capitaine de Vaisseau Gabriel Darrieus y "La Lutte pour l'Empire de la Mer" por el Capitaine de Frégate René Daveluy).

—"Como se formarán nuestros artilleros" por Julián. Este fue uno de

la serie de artículos que dio por resultado la formación de la Escuela de Aprendices Navales.

—“Paz o Guerra?”. Una magnífica traducción de la Revista de Marina Brasileira, hecha por el Teniente Primero D. Manuel F. Jiménez.

—“Consideraciones generales sobre la Política Naval del Perú”, con citas de C. C. Gill, de Clausewitz, de Von der Goltz, de Ortolan y de Heffer notables estrategias e internacionistas de entonces.

—Las “Notas Profesionales” traducidas en su mayor parte del “Proceedings”, y notas sobre la construcción naval en Italia, Japón, Noruega, Suecia y Estonia.

—La “Crónica Nacional” describió la romería patriótica llevada a cabo por el Contralmirante Manuel A. Villavicencio y demás sobrevivientes de la “Unión”, con el objeto de depositar una corona de flores en el palo del citado buque, (que por obra del Teniente 1º D. Manuel I. Vegas fue llevado y colocado a la entrada del patio de honor de la Escuela Naval). Los sobrevivientes de la “Unión” fueron recibidos por el Director de la Escuela, Capitán de Navío Charles Gordon Davy, haciendo uso de la palabra el Contralmirante Villavicencio, quien en frases muy adecuadas recordó el hecho glorioso realizado por la “Unión” el 17 de Marzo de 1880; siendo contestado su discurso por el Director de la Escuela. Después de visitar detenidamente el local, los sobrevivientes fueron atendidos debidamente.

—En ese número de la Revista se publicó el programa del curso de Trigonometría Esférica por el Capitán de Navío Doctor Eulogio S. Saldías; y como suplemento “Anales Históricas de nuestra Armada”.

—oOo—

UN BUQUE, UNIDAD PARA MISION ESPECIAL.

Uno de los buques de la Real Marina de Guerra británica, “HM Albión”, constituye prácticamente por sí mismo una unidad para misión especial, siempre dispuesto para responder a la llamada de autoridades civiles en tierra en momentos de disturbios o desastres.

Pues el “Albión”, originalmente un portaaviones para aparatos de alas fijas, es ahora un “buque comando” que sirve de base móvil para una fuerza militar muy entrenada de infantería de marina y artilleros, con un gran escuadrón de helicópteros y cuatro embarcaciones para desembarco, con las que se efectúan las operaciones terrestres.

Un comando de infantería de marina, equivalente a un batallón del ejército completo, embarcado en el “Albión”, puede entrar en acción rápidamente, en cualquier lugar donde haya perturbaciones y en cualquier tipo de terreno del mundo, para responder a una llamada de socorro, con el fin de hacer frente a una rebelión armada o atender a las operaciones de ayuda y salvamento después de una catástrofe natural.

Con sus morteros, cañones anti-tanques y transporte ligero, pueden in-

ternarse tierra adentro más de 160 kilómetros en los helicópteros Wessex, cada uno de los cuales puede llevar una docena o más de soldados totalmente armados o el peso equivalente en material, como Land Rovers, artillería ligera o cargas voluminosas de combustibles y munición que pueden colgarse debajo del avión.

Pilotos para todo tiempo.

Del mismo modo, los helicópteros pueden transportar baterías ligeras para comando, con sus obuses de 105 milímetros, del buque a la zona de operaciones en apoyo de los soldados de infantería de marina. Los pilotos han recibido entrenamiento para volar en todo tiempo y en una amplia variedad de terrenos sin ayudas navegacionales terrestres, y para utilizar de la mejor manera posible la cobertura. No sólo trasladan a las tropas para que entren en acción, sino que mantienen suministro de las mismas y están listos para transportarlas rápidamente de un punto a otro en la zona perturbada, de día o de noche, y pueden llevar los heridos al "Albión" para tratamiento médico.

Los comandos tienen las cuatro embarcaciones para desembarco que, si se requiere, los llevan a ellos y sus medios de transporte hasta la playa. También se dispone de un especial pontón móvil para desembarcar vehículos más pesados si surgiera la necesidad.

El "Albión" es un buque de 23.000 toneladas de desplazamiento, con una velocidad de 28 nudos, y un arma-

mento defensivo de dos lanzacohetes séxtuples y ocho cañones antiaéreos de 40 milímetros montados en pares. Está equipado con dispositivos radáricos y electrónicos para detectar aviones enemigos, buques de superficie y submarinos. Como base móvil para una fuerza de asalto compacta pero potente, requiere un sistema complejo de comunicaciones de corto y largo alcance.

La tripulación del buque — aparte de los soldados de infantería de marina — está formada por más de 1,000 marineros y oficiales de marina, con una amplia variedad de pericias y responsabilidades. Por ejemplo, el "Albión" tiene un departamento de educación que también se encarga de los pronósticos meteorológicos, tan importantes para las operaciones de aire, mar y tierra.

Servicios médicos propios

El departamento médico, con sus doctores, dentistas y auxiliares médicos, tiene enfermería y quirófanos bien equipados que no sólo proporcionan cuidados médicos diarios, sino que siempre están listos para cargo de los heridos de los comandos, llevados por los helicópteros hasta el buque.

El "Albión" es el sexto buque de la Real Marina de Guerra británica que lleva este nombre, y es heredero de una tradición de operaciones anfibia del tercero de esta sucesión, el cual prestaba servicio activo en el período napoleónico y tenía capacidad para desembarcar tropas y marineros en operaciones costeras.



"HM Albion" uno de los buques de mayor variedad de aplicaciones de la Real Marina de Guerra británica. Este barco de 23.300 toneladas es una unidad especial siempre dispuesta y que puede marchar a cualquier parte. Originalmente fue un portaaviones de tamaño medio. El "Albi6n", ahora un "buque comando", es una base m6vil para tropas de infantería de marina y artilleros muy entrenados, quienes con apoyo de fuerzas acorazadas, helic6pteros y embarcaciones de desembarco, pueden efectuar r6pidamente operaciones necesarias. El "Albi6n", capaz de una velocidad de 28 nudos, est6 equipado de lanzacohetes, cañones antia6reos y equipo electr6nico de detecci6n.

El inmediato predecesor del actual "Albi6n" fue un buque de guerra acorazado con cuatro cañones de 305 milímetros, que particip6 en las operaciones navales de Gall6poli, en la Primera Guerra Mundial, en 1915.

Sin embargo, por supuesto, el actual "Albi6n" es el primero que introduce el elemento a6reo en la vanguardia de operaciones combinadas.

El elemento a6reo no se limita necesariamente a operaciones militares o incluso ayuda en caso de desastres, como mostr6 un reciente informe del buque. Durante una visita de diez horas de duraci6n a la apartada isla de la Ascensi6n, en el Atl6ntico meridional, algunos helic6pteros y parte de la tripulaci6n del buque realizaron ins6litas operaciones de car6cter voluntario.

Transportaron media tonelada de arena desde la playa a la montaa para un plan de repoblaci6n forestal con el fin de mejorar esta isla 6rida y barrida por los vientos. Esto complaci6 extraordinariamente a los 1.800 habitantes de Ascensi6n.

—oOo—

NUEVO SERVICIO MUNDIAL DE BARCOS PARA CONTENEDORES.

En el segundo semestre del pr6ximo a6o, la Associated Container Transportation (Australia) y la Australian National Line inaugurar6n el primer servicio regular mundial de barcos para contenedores.

Sir Basil Smallpiece, presidente de la ACTA, manifiesta: "El nuevo

servicio mundial, que comprende Nueva Zelanda, se ha hecho posible con la combinaci6n del servicio entre Gran Bretaa, Europa y Australia y de sus otros servicios entre Australia, Nueva Zelanda y la costa oriental de Norteam6rica.

"Si bien el servicio a Nueva Zelanda ser6 inicialmente de capacidad limitada, ofrecer6 a los navieros de aquel pa6s la primera oportunidad de hacer sus remesas en contenedores entre Nueva Zelanda, Gran Bretaa y el continente europeo. La flota combinada se compondr6 de ocho buques".

El Sr. Jim Payne, director ejecutivo del Servicio ACTA-ANL, ha dicho sobre este particular: "El nuevo servicio afreecer6 a los expedidores y consignatarios un medio r6pido y regular de transporte de "puerta a puerta".

"Nuestro objetivo es llenar nuestros barcos tanto con rumbo al norte como con rumbo al sur en nuestro servicio entre Australia, Nueva Zelanda, Gran Bretaa y el continente europeo. Nuestro actual servicio de contenedores entre Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos y Canad6 continuar6 funcionando y formar6 parte integrante de toda la operaci6n".

(Associated Container Transportation (Australia) Ltd., 145 Fenchurch St., Londres EC 3).

—oOo—

DEL TABLERO DE DIBUJO A LA BOTAJURA EN CINCO MESES.

En el transcurso de tan s6lo cinco meses se construir6 en Gran Bretaa

un yate de lujo de 18.90 m. de eslora para un industrial italiano.

Normalmente se tarda de 9 a 12 meses en la construcción de un yate de este tamaño, pero se ha logrado reducir considerablemente el período de construcción por haberse diseñado la embarcación — totalmente de vitrofibra — con vistas a la producción en serie. La casa constructora confía en hacer una nueva reducción.

El nuevo yate se llama **Tarquin 60** y su coste se eleva a £ 90.000.

El proyecto se debe a un grupo de diseñadores de la Aquarius Yacht Company, de Gales. El moldeo del casco, de la cubierta y de la superestructura se efectuará en los talleres de Halmatic of Havant, Hampshire, sur de Inglaterra, y se armará en los astilleros de la vecina localidad de Hamble, del famoso navegante Robin Knox Johnston.

La compañía manifiesta* que el yate tendrá el mayor casco de vitrofibra del mundo, con una velocidad potencial de 21 nudos. Tendrá cuatro camarotes de matrimonio, con su correspondiente ducha cada uno, un camarote para la tripulación de tres, un salón amplio, cocina y timonera con ventana de vista panorámica. Estará dotado de puente y de cubiertas para el sol en la proa y en la popa.

El yate estará propulsado por dos motores diesel de 1.440 h.p. El equipo normal comprenderá cubiertas de teca, radar, radioteléfono, mecanismo hidráulico de gobierno, piloto automático, acondicionamiento de aire y aparato estereofónico.

El Sr. Tony Chappell, ex campeón galés y británico de pruebas automovilísticas y en la actualidad director gerente de Aquarius Yacht Company, manifiesta que están haciendo los preparativos necesarios y que la construcción empezará a fines de enero. La entrega se ha fijado para el 30 de junio.

“Se han invertido 18 meses”, agrega, “en las tareas de investigación sobre el diseño. Una vez hayamos fabricado los moldes, podremos empezar la producción en serie. Se trata de una embarcación para muchas finalidades, como vigilancia de costas, servicios de aduanas y operaciones de socorro”.

La compañía se propone construir 40 yates en el transcurso de cinco años.

(Aquarius Yacht Co. Ltd., 9 Fitzalan Place, Cardiff, Gales).

—oOo—

BOTADURA DEL DECIMO BARCO SD. 14 ESTE AÑO.

En los astilleros de Austin & Pickersgill Group, de Southwick (nordeste de Inglaterra), se ha efectuado esta semana la botadura del barco **COSMOPOLIT**, que es el décimo de la clase SD.14 que ha botado esta compañía en 1971, y el número 38 desde la creación del diseño en 1965.

El total de pedidos formulados se eleva a 100 barcos SD.14, con inclusión de 36 que se construirán, con la correspondiente licencia, en astilleros del exterior.

El **COSMOPOLIT** es el tercero de los cuatro barcos encargados por la Virena Seereederei, de Hamburgo, perteneciente a la Infrutra G.m. b. H. Company, que representa importantes intereses latinoamericanos y portugueses en Europa. Se tiene el propósito de destinarlo al servicio volandero, especialmente entre la América Latina y el continente europeo.

(Austin & Pickersgill Ltd., P.O. Box Nº 38, Southwark Shipyard, Sunderland, Inglaterra).

—oOo—

NUEVOS RECORDS MUNDIALES EN PRUEBAS DE AUTOBOTES.

En las pruebas realizadas en el lago de Windermere, en el norte de Inglaterra, se han establecido dos récord mundiales y 18 nacionales. Las pruebas, organizadas por la Royal Yachting Association, se celebraron en las más adversas condiciones de viento y lluvia.

La nota más sobresaliente fue la maestría desplegada por la condesa de Arran con su embarcación **Highland Fling**, de 7,62 m. de eslora, propulsada por un motor "Mercuriser", de inyección de combustible y 496 h. p. al freno.

La condesa de Arran era la única mujer entre los 48 participantes. En el "kilómetro lanzado" registró una velocidad de 138 kms/hora, con la que estableció el récord mundial. Batió el anterior récord por 37 kms.

(Shell-Mex and B.P. Ltd., PO Box 148, Strand, Londres WC2R ODX)

BOTADURA DE MEDIO MILLON DE TONELADAS.

En el presente mes de noviembre se efectuará la botadura de casi medio millón de toneladas (peso muerto) para compañías pertenecientes a la naviera Seabridge Shipping Company, con sede en Londres.

Las botaduras comprenden los siguientes barcos: **Tyne Bridge**, de 166.500 toneladas (p.m.), en los astilleros de Swan Hunter, para Hunting and Son Limited; **Orenda Bridge**, de 134.600 (p.m.), construido por Doxford para Houlder Brothers; y el **Eden Bridge**, de 142.800 toneladas (p.m.), botado por Sumitomo para la H. Clarkson & Co. Limited. La entrega se hará la próxima primavera.

(Seabridge Shipping Ltd., Rodwell House, Middlessex Street, Londres E1).

—oOo—

EQUIPO DECCA PARA CINCO TRANSBORDADORES NUEVOS

La Decca Navigator Company ha recibido pedidos para instalaciones de control de gobierno con destino a cinco transbordadores que se construyen en Holanda y Dinamarca por encargo de Townsend-Thoresen Car Ferries.

Las instalaciones facilitarán un control eléctrico completo de los timones de proa y popa, juntamente con el piloto Decca, y serán análogas a las que prestan servicio en los **Free Enterprise IV y V**.

(Decca Group, Albert Embankment, Londres SE 1).

BARCA PESCADORA DE PLASTICO REFORZADO CON VIDRIO



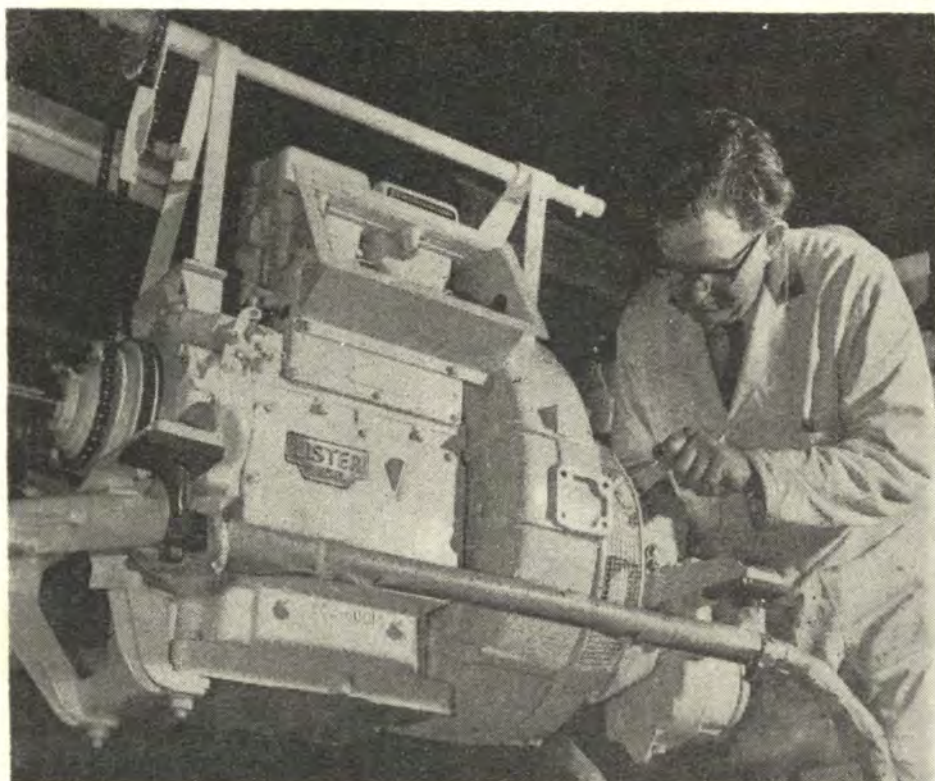
La Dell Quay Marine Ltd. ha introducido una especificación de 1972 para su popular barca pescadora "Fisherboat" de 5,79 metros de eslora, la cual fue presentada en el Salón Náutico Internacional que se celebró del 4 al 15 de enero en Earl's Court, Londres. El nuevo "Fisherboat" construido totalmente de material plástico reforzado con vidrio se ofrece parcialmente montado, lo que constituye un atractivo más para el entusiasta de "hágalo usted mismo". El tradicional casco shetlandés de tingladillo del "Fisherboat" ha sido provisto de una regala más ancha y más alta, de material plástico reforzado con vidrio, y una pequeña cubierta de proa. Esto, unido a un descenso de la solera en unos 37 mm., dota de mayor estabilidad dentro de la nueva barca y un francobordo más alto. La solera y las taquillas, moldeadas ahora en una pieza de material plástico reforzado con fibra de vidrio para lograr un mantenimiento reducido, proporcionan una fuerte plataforma de trabajo para remolque, pesca, etc. Las bancadas del motor están moldeadas y son adecuadas para la mayoría de los motores diesel pequeños, aunque la nueva especificación prevé la instalación de un motor fuera de borda como alternativa. El "Fisherboat" se ofrece en seis colores básicos de casco, y una selección de blanco, gris claro o azul grisáceo para los moldes de cubierta y regala.

Del Quay Marine Ltd., Itchenor Shipyard, Itchenor, cerca de Chichester, Sussex, Inglaterra.

NOTE TO IOS: Agent and Distributors in most countries.

ZZZ.177144 (DI.13)

DI/71



El motor diesel marino tipo ST2MGR refrigerado por aire, que en la fotografía se viene completando en la fábrica con que cuenta la R.A. Lister and Co. en la región occidental de Inglaterra, figura entre un nuevo surtido de pequeños motores diesel de esta clase presentados por la empresa en cuestión en el Salón Náutico Internacional celebrado en Earls Court, Londres (5 al 15 de enero). En comparación con los famosos motores SRM contruidos por esta compañía, las unidades comprendidas en la nueva serie, denominada STM, ofrecen un aumento de potencia del 25% y mayor economía de combustible, sin incremento de peso.

Entre las modificaciones fundamentales introducidas en los motores STM figuran un ligero aumento del diámetro interior de los cilindros, en combinación con la incorporación de un cigüeñal proporcionalmente más grande con mayores superficies de apoyo, y una refrigeración más eficaz merced al empleo de cilindros con aletas de mayor profundidad y menos separación entre sí. El peso de los motores se ha reducido en la mayor medida posible, sin sacrificar en absoluto su sólida construcción, mediante el diseño cuidadoso y el empleo de aleaciones especiales en la construcción de componentes tales como la culata.

Los nuevos motores tienen un régimen de trabajo continuo de 8,5 caballos al freno a 2.200 rev/min, y se ofrecen versiones de uno, dos y tres cilindros para la propulsión o funciones auxiliares.

R.A. Lister & Co. Ltd., P.O.Box 1, Dursley, Gloucestershire GL11 4HS, Inglaterra. (empresa afiliada al grupo Hawker Siddeley)

Note to I.O.: Agents in most countries.

ZZZ. 177422 (DM.3)

LA FALIBILIDAD HUMANA ES LA PRINCIPAL CAUSA DE LOS ACCIDENTES EN EL MAR, SEGUN CONCLUSIONES DE LA CONFERENCIA.

En una conferencia internacional sobre la seguridad en los petroleros, celebrada esta semana en Brighton, sur de Inglaterra, han sido esbozadas a 300 delegados, procedentes de 23 países, cinco formas de mejorar la seguridad en el mar.

El Sr. John Kirby, presidente de la Shell Tankers (UK) y de la Cámara de Navegación Británica, que ocupaba la presidencia, dijo que la conferencia estaba de acuerdo en que la falibilidad era la principal causa de los accidentes en el mar, pese a la elevada competencia profesional del personal.

El Sr. Kirby añadió: "Se trata de un problema difícil, como lo es también en las demás esferas. La conferencia estima que los dirigentes, sobre todo, deben prestar mayor atención para superarlo. Es preciso poner más cuidado y supervisión en la instrucción y capacitación, y en la mejora de las comunicaciones entre los gerentes y el personal marino y con, y entre, compañías y organizaciones de navegación".

La conferencia ha dado también considerable importancia a la revisión y modernización de los reglamentos sobre colisiones, que se efectuará el próximo año.

El tercer lugar se ha convenido en la necesidad de mejorar las comunica-

ciones en las proximidades de los puertos a fin de organizar el movimiento de los barcos con un sentido más lógico.

Es preciso también asegurar que los barcos cumplan con lo dispuesto en el reciente acuerdo internacional para hacer obligatorios los cursos del tráfico.

Finalmente, se ha subrayado la importancia de continuar los experimentos de limpieza de cisternas, y, en general, de fomentar el intercambio de información y experimentos sobre la seguridad de todas las operaciones.

El Sr. Kirby manifestó que a su juicio, y a juicio de la conferencia, el mayor tonelaje de los petroleros no constituye un peligro para la navegación; sino que, al contrario, contribuye positivamente a la seguridad en el mar.

(International Chamber of Shipping, 30/32 St. Mary Axe, Londres).

—oOo—

INAUGURACION DE UNA ESCUELA PARA GUARDACOSTAS

En la región occidental de Inglaterra se ha inaugurado la primera escuela de instrucción del servicio de guardacostas de Gran Bretaña, que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento desde Islandia hasta las Azores, y desde la costa septentrional europea a la del Atlántico (1.600 kms)

El costo de la escuela se eleva a £ 20.000 y en ella se facilitarán cursos sobre los modelos más recientes de equipos de comunicaciones, que

se usan en las costas británicas (4.020 kms.).

Al principio se darán dos clases de 12 alumnos. La escuela comprende de una sala de comunicaciones, radio y marcaciones, equipo de salvamento y una sala de prácticas. Dispone de vehículos, radio, equipo de salvamento y toda clase de accesorios para el cometido de su misión.

Los nuevos alumnos, procedentes generalmente de la Marina de Guerra y de la Mercante, permanecerán cuatro semanas en la escuela, siete u ocho meses en un puesto de guardacostas y, finalmente, dos semanas más en la escuela para terminar el curso.

Se organizarán asimismo otros cursos para oficiales que aspiren al ascenso, y para la instrucción sobre nuevos equipos, técnicos y cuestiones de gran especialización.

El servicio de guardacostas fue creado en 1822 y cuenta actualmente con 550 miembros permanentes y unos 7.000 auxiliares.

(Coastguard Service, Department of Trade & Industry, Victoria Street, Londres).

tenedores, dos veces a la semana, entre los dos puertos citados.

Se afirma que es el primer convenio de tal clase entre una importante compañía de aeronavegación y una naviera de renombre internacional para proporcionar un servicio de transporte por aire y mar a todo el mundo. El acuerdo comprende tarifas, procedimientos operacionales y métodos de contratación.

El tiempo invertido en el transporte desde un fábrica británica a Los Angeles, puede que sea solamente de siete a ocho días, según manifiesta el personal de Air Canadá.

La nueva flota de barcos de contenedores (de 12.000 toneladas) cruza el Atlántico en seis días y medio, y merced a la rápida transferencia de las mercancías desde la terminal de contenedores al Aeropuerto de Montreal, es posible hacer la entrega en California al día siguiente.

Este servicio se conoce por el nombre "Flying Fish Sea-Air".

(Manchester Liners Limited, Manchester Liners House, Trafford Road, Manchester, Inglaterra).

INAUGURACION DEL PRIMER SERVICIO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR AIRE Y MAR, BRITANICO-CANADIENSE.

En Manchester y Montreal se ha inaugurado un servicio mundial de contenedores por aire y mar, a cargo de Air Canadá y Manchester Liners. Esta última presta un servicio de con-

TAREAS PARA LA RECUPERACION DE UN BARCO DE GUERRA DEL SIGLO XVI

Este verano un grupo de buzos amateurs ha excavado los restos del barco de guerra **MARY ROSE**, que se hundió junto a Portsmouth, sur de Inglaterra, en 1545.

Los trabajos se realizan bajo la dirección del historiador naval y autor británico Alexander McKee, quien localizó los restos, enterrados en fango, en aguas de 14 m. de profundidad, tras una búsqueda que duró más de 10 años.

Se confía en poder sacar a flote el barco completo, restaurarlo y exhibirlo en Portsmouth.

El **MARY ROSE** se construyó en Portsmouth entre 1509 y 1510 por orden del rey Enrique VIII. Los historiadores navales de atribuyen gran importancia por representar una etapa singular en la evolución de los buques de guerra. Fue el primer barco dotado de baterías completas de artillería como principal armamento.

El aspecto técnico de los trabajos está asesorado por la British Petroleum.

(BP Chemicals International Ltd., Devonshire House, Piccadilly, Londres)

—oOo—

NUEVO PROCEDIMIENTO DE CONSTRUCCION DE BARCOS PESQUEROS CON LA AYUDA DE GRUA.

Una grúa de la Coles Cranes desempeña un importante papel en un nuevo procedimiento de construcción de pesquero adoptado por la constructora John Lewis, de Escocia. Con su ayuda puede terminarse la estructura de acero de la embarcación en tan sólo seis semanas, en los talleres de prefabricación.

Las secciones soldadas, de 20 toneladas cada una, se llevan en cargadores bajas a los astilleros de la

compañía. Una grúa-camión diesel-eléctrica "Zealous" y otra "Ranger", ambas de la casa Coles, se usan para descargar las secciones.

La grúa "Zealous" coloca las secciones de 20 toneladas de la embarcación en la quilla, procediéndose después a soldarlas. Esta grúa tiene un brazo de 76 m. de longitud.

(John Lewis & Sons Ltd., Aberdeen, Escocia. — Coles Cranes Ltd., Steel House, Eastcote, Pinner, Middlesex, Inglaterra)

—oOo—

SERVICIO DE CONTENEDORES AL EXTREMO ORIENTE.

La compañía Ben Line Containers Ltd., domiciliada en Edimburgo, inaugurará a principios del otro año un servicio de contenedores a toda escala. Esta naviera ha operado entre Europa y el Extremo Oriente durante más de un siglo.

Se destinará a este servicio tres barcos de 64.000 toneladas cada uno, con una capacidad de 2.000 contenedores ordinarios bajo cubierta. Harán 26 nudos y medio, y serán de los más veloces del mundo. La travesía del Reino Unido al Japón la harán en 22 días.

El nuevo servicio formará parte de operaciones conjuntas con la naviera asociada Ellerman.

—oOo—

COMODIDADES PARA LAS TRIPULACIONES DE LA MARINA MERCANTE MODERNA.

Escasez de buenos marineros en muchas partes del mundo, esfuerzos

por las agrupaciones sindicales de la marina mercante para mejorar las condiciones de trabajo, actitud más inteligente de numerosas compañías navieras: he aquí algunos de los factores responsables del alto nivel de alojamiento y comodidad de que disfrutaban muchas tripulaciones del buque mercante moderno, nivel que los marineros de otros tiempos apenas hubiesen imaginado posible.

Como alojamiento moderno típico encontrado en muchos de los barcos construidos y equipados en el Reino Unido podría citarse el del petrolero **Esso Ulidia**, de 253.000 toneladas de peso muerto, de la compañía Esso Petroleum. En él cada tripulante cuenta con ducha y retreta privados. Los comedores de la oficialidad y la marinería se encuentran en la cubierta de camarotes y están separados de sus respectivos salones por tabiques divisorios decorados. El alojamiento de la marinería comprende una sala de pasatiempos y cuarto oscuro para revelado de fotografías, y para todos los miembros de la tripulación hay una lavandería perfectamente equipada y una piscina permanente. Un ascensor eléctrico comunica la sala de máquinas con la cubierta del puente y toda la parte reservada a alojamiento está climatizada.

Muchos de los equipos auxiliares del **Esso Ulidia** fueron suministrados por Harland and Worlff (1), constructora del petróleo y fabricante también de gran parte del mobiliario. La tendencia actual entre los principales constructores de buques británicos es

fabricar una amplia gama de los accesorios de los mismos, si bien recurren a veces a subcontratistas como proveedores de algunas piezas de equipo moderno.

Alojamiento espacioso

La amplitud del alojamiento — sin duda uno de los factores más importante de la comodidad actual de la tripulación — se ha conseguido con el advenimiento de los grandes navíos y la reducción del número de tripulantes, fruto del creciente empleo de equipo electrónico y automático. En muchos buques los tripulantes disfrutaban de mayor intimidad, con camarote y cuarto de aseo individual.

El tradicional baño diario con caldero ha sido reemplazado por duchas Shanks (2) como las instaladas en los transportes a granel de 26.000 toneladas de peso muerto que se están construyendo para la Reardon Smith Line. Los tres tipos de grifería ofrecidos para la ducha, todos cromados, tienen mezcladores Duplex con asientos renovables para agua dulce fría y caliente, cebolletas orientables Neptune y tomas con tuercas y anillos de Compresión Esco.

Las letrinas comunitarias del pasado han dejado el sitio a servicios modernos como la taza de retrete Shanks Kyle, de porcelana vítrea blanca con placa de acceso de latón en el sifón de salida posterior en "S". Tiene un asiento abisagrado, abierto al frente, de plástico blanco y una válvula de descarga de agua de cierre automático sin golpeo marca Sol-

way. Excepto por la tubería de descarga, todos los accesorios están cromados.

Comunicaciones

En buques de creciente tonelaje y complejidad un sistema telefónico es requisito esencial para el funcionamiento eficiente y la seguridad. Un destacado fabricante de este sector, Pye TMC (3), ha recibido recientemente pedidos de centralillas automáticas y equipo asociado por valor de £ 20.000 para su instalación en barcos en construcción en el Reino Unido y el extranjero. La centralilla automática de 40 líneas de esta firma, perfeccionada para aplicaciones marinas e industriales, es una unidad compacta e independiente para montaje en pared que proporciona una buena intercomunicación entre extensiones.

Para lugares donde está prohibido el uso de pilas o corrienté de la red, o donde el fallo de la corriente eléctrica puede ser crítico, la compañía ofrece un teléfono accionado por el sonido — unidad completamente automultiplicadora fácil de instalar y manejar y que exige el mínimo de entretenimiento.

Recreo a bordo

El cine, la televisión y la radio se embarcan ahora con toda ceremonia para proporcionar al marinero la distracción que necesita para llenar sus ratos de ocio. Activa en este campo es la Rank Film Equipment (4) una compañía británica que en la actualidad está llevando a cabo un estu-

dio de las instalaciones recreativas en buques con referencia especial al equipo de proyección cinematográfica. Dicho estudio abarca los grandes petroleros para los que ofrece un servicio completo: proyectores de 16 y 35 mm, pantallas, sistemas sonoros, etc.

El proyector Rank Victoria IV/E es un equipo sonoro, económico, de la misma calidad elevada que el proyector Cinemecánica Victoria 8 instalado en cines de todo el mundo para películas de 35 y 70 mm. Su diseño compacto, esmerada fabricación y fuerte construcción garantizan larga duración, entretenimiento mínimo y alta calidad de la imagen.

En el campo de la televisión, una de las más completas instalaciones en su género es la proyectada recientemente por Marconi International Marine (5) para el transatlántico **Karanja** de la British India Steam Navigation Company. Este sistema permite seleccionar programas por dispositivos en circuito cerrado gracias a dos unidades de telecine que proyectan películas de largo metraje, pudiéndose también televisar actividades a bordo usando la cámara de estudio Marconi Marine.

Hallándose dentro del alcance de las estaciones terrestres de televisión, los programas en blanco y negro y en color captados por el receptor multipatrón pueden ser distribuidos a todas o algunas partes del sistema, capaz de mostrar simultáneamente cuatro programas distintos en secciones diferentes del alojamiento.

La pieza central de la instalación de televisión es una consola que contiene toda la circuitería electrónica para verificación, control y distribución de las señales televisivas procedentes de las distintas fuentes disponibles.

El telecine Marconi Marine permite proyectar películas de largo metraje sin interrupción entre rollo y rollo. Hay dos proyectores de cine normalizados y un proyector de diapositivas que quedan enfocados sobre un multitransportador. Cuando va a terminarse el primer rollo de película, el proyector empleado conecta automáticamente con el segundo proyector, de modo que el final del primer rollo coincide con el principio del segundo. El primer proyector se desconecta por sí solo al acabarse el rollo y, al final del programa, el proyector de diapositivas se puede conectar automáticamente para proyectar una tarjeta de aviso.

Se afirma que hay cientos de receptores de televisión de trip'e patrón instalados en buques. Introducido en 1970, este receptor prestó una importante contribución a la adopción de la televisión en los buques porque, además de los programas británicos, puede recibir los de más de 90 países cuando se encuentra dentro del radio de alcance y cualquiera que sea el patrón de transmisión: 405, 525 ó 625 líneas.

Otra compañía con una amplia gama de equipos para esparcimiento en buques es Redifon (6), cuyo equipo fonorreproductor envía emisiones di-

rectos de radio o programas grabados en cinta a los altavoces instalados en camarotes y otras partes del buque. El sistema comprende también un dispositivo para llamar a los tripulantes y dar avisos, y un canal para intercomunicaciones.

Para aquéllos que prefieren poseer sus propios aparatos de radio, Redifon puede suministrar un sistema amplificador aéreo comunal, un sistema de televisión que incorpora un convertidor a múltiples patrones y permite recibir los programas de las estaciones locales, y un estudio de televisión, con cámaras y máquinas para cinta de video, que permite la confección y presentación de programas durante los viajes por mar.

Instalaciones deportivas

Las piscinas provisionales montadas antiguamente en los buques han dejado el sitio a sistemas complejas similares a los suministrados por compañías como Marley Tile (7). Esta fábrica también tiene un toldo permanente —"Marleyglaze"— que sustituye perfectamente, sobre el alojamiento de la tripulación y las cubiertas, a las lonas tradicionales tan expuestas a sufrir daño por la intemperie.

Los aficionados al deporte pueden practicar el de su predilección en cubierta con ayuda de los juegos especiales de tenis, cricket, golf y bolos entre otros, fabricados por la firma de John Jaques & Son (8).

Aire acondicionado

Un sistema eficiente de climatización y ventilación es requisito esencial en los alojamientos de un buque, preferiblemente con mandos de regulación individual. El sistema central "Regevent" de la casa SF Air Treatment (9) permite regular el aire en cada habitación. El aire llega a los camarotes, filtrado, pudiendo regularse en ellos del mínimo al máximo según el gusto del ocupante. Dicha firma produce igualmente el sistema de doble conducto "Duovent", mediante el

cual el aire es filtrado, precalentado o enfriado en una mitad central en cuya parte superior hay un serpentín de calefacción independiente para recalentar una pequeña proporción del aire. La unidad central suministra así aire a dos temperaturas por conductos separados a los camarotes, dotados éstos de conexiones dobles y dispositivos amortiguadores, cada uno con su respectivo botón regulador. La admisión de aire y la temperatura deseada se logra combinando los mandos respectivos.



Informaciones

Mundiales

ARGENTINA
AUSTRALIA
BRASIL
CANADA
CHILE
ESPAÑA
ESTADOS UNIDOS
GRAN BRETAÑA
GRECIA
HOLANDA
INDIA
ITALIA
JAPON
MEXICO
SUDAFRICA

ARGENTINA

Cesión de Unidades.—

Dos submarinos convencionales de ataque estadounidenses, el SS 341 "Shivo" y el SS 339 "Catfish", contruidos ambos durante la guerra y radiados de la lista de la U.S. Navy el 1º de Julio último, han sido cedidos a la Marina Argentina, la cual tiene también otros dos buques norteamericanos.

—El "Shivo" fue modernizado "Guppy 1 A" con el programa de 1951, mientras que el "Catfish" fue modernizado Guppy II. Con el mismo programa ambas unidades tienen las siguientes características.

—Desplazamiento: 1870 tons. st.

—Dimensiones: 93,8 x 8,2 m., 8,2 m., x 5,2 m.

—Dimensiones: 93,8 x 8,2 m., x 5,2 m.

—Potencia: 4.800 c.v. c/u.

—Propulsión en inmersión: motores eléctricos.

—Potencia: 5,400 c.v. c/u.

—Velocidad en superficie: 18 nudos.

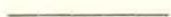
—Velocidad en inmersión: 15 nudos.

—Tripulación: 80 hombres.

AUSTRALIA

Bautizo de nuevos submarinos.—

Los dos Submarinos de la clase "Oberon" inscritos en el programa de nuevas construcciones del programa quinquenal de defensa y que fueron encargados a Gran Bretaña llevarán los nombres de "Orion" y "Otama", con éstos llegan a seis el número de submarinos en este tipo en servicio en la Marina Australiana



BRASIL

Nueva Unidad.—

En el cuadro de las nuevas construcciones figura una unidad para el servicio de los faros, a la cual se le ha dado el nombre de "Almirante Graca Aranha".

Lanzamiento del Submarino "Humaita".—

El "Humaita", primero de los dos submarinos de la clase Oberon, encargados a la Gran Bretaña, fue lanzado al agua el 5 de Octubre último en los astilleros de Vickers en Barrow-in Furness. (El nombre de Humaita es el de un combate que ganaron los brasileros contra los paraguayos el 21 de Febrero de 1868 en el Río Paraguay). El segundo submarino llevará el nombre de "Toneleros".

Sus características son las siguientes:

—Desplazamiento: 1610 tons. st., 2200 en superficie, 2420 en inmersión.

—Dimensiones: 90,1 m., x 8,1 m., x 5,5 m.

—Aparato motor: 2 diesels "Amirroté", 2 motores eléctricos

—Potencia total: 6,000 c.v.

—Hélices: 2.

—Velocidad máxima: 15 nudos en superficie, 17,5 nudos en inmersión.

—Tripulación: 6 Oficiales y 64 hombres.



CANADA

Regresa al Servicio el "Terra Nova".

Este buque es uno de los cuatro escoltas de la clase Restigouche que han sido modernizados como antisubmarinos. Está equipado ahora con un "ASROC"; un sistema superficie-aire de corto alcance "Sea Sparrow" y con un sonar remolcado. Sus diferentes modificaciones le han producido un alargamiento de 4,50 m. de eslora.



CHILE

Unidades modernizadas.—

A los Astilleros británicos "Swan Hunter-on-Tyne", llegaron a principios del verano último (N) los dos destróyeres chilenos "Almirante Riveros" y "Almirante Williams", cons-

truidos en 1960 en los astilleros de Vickers en Barrow-in-Furness, para ser modernizados en lo que respecta a sus aparatos electrónicos.

Las principales características de estas unidades son:

—Desplazamiento: 3300 tons.

—Dimensiones: 122,5 m. x 13,1 m. x 3,9 m.

—Potencia: 5400 c.v.

—Velocidad: 34 nudos

—Radio de acción: 6000 millas a 16 nudos.

Su armamento consta de:

—4 piezas sencillas de 10 m/m., en torres,

—1 sistema cuádruple de lanzamiento de misiles superficie-aire de corto alcance "Sea Cat" (que sustituyó a las piezas de 40 m/m.).

—1 conjunto quíntuple para lanzar torpedos de 533 m/m.

—2 morteros antisubmarinos, y varias armas antisubmarinas.

Tripulación 266 hombres.

ESPAÑA

Cesión de Unidades. —

La U.S. Navy cederá a la Marina española a título de préstamo, y previa autorización del Congreso:

5 destróyeres, 2 submarinos convencionales de ataque, 4 dragaminas,

3 unidades para desembarco de carros, tipo "LST", 1 transporte de desembarco "LSD" y 1 abastecedor de combustibles.

Se sabe ahora que el transporte de desembarco LSD el "San Marcos" sigla LSD 25, fue transferido a la Marina española el 1º de julio último.

Esta unidad, construida durante la guerra, tiene las siguientes características:

Desplazamiento: 9375 tons.

Dimensiones: 139 m. x 21,9 m. x 4,9 m.

Aparato de propulsión: turbinas convencionales.

Potencia: 7,000 c.v.

Velocidad: 15 nudos.

Radio de acción: 8,000 millas

Armamento: ametralladoras de 40 m/m. y 56 calibres, 1 plataforma para un helicóptero.

Capacidad de carga: puede llevar; 3 unidades de desembarco tipo LCU ó 18 unidades de desembarco tipo LCM.

Esta unidad ha recibido el nombre de "Galicia".

ESTADOS UNIDOS

Proyecto de un nuevo tipo de portaviones. —

Según el "Armed Force Journal", a causa del aumento continuo de los precios de construcción y de mante-

nimiento de los grandes portaviones, se está estudiando un proyecto para la construcción de una unidad de capacidad aérea, con casco gemelo, definida con la sigla DH (double hull) (doble casco), que tendrá un desplazamiento de 11.000 tons.

Esta unidad deberá poder embarcar un grupo aéreo de 12 aviones y tener una velocidad de 20 nudos a fin de poder operar junto con las "Task Forces" veloces.

Estando simplificada su construcción al máximo, deberá disponer también de aparatos de radar de exploración y control, además de los sistemas de valoración de datos.

Nuevo tipo de misiles antinave.—

La U.S. Navy está desarrollando un sistema de misiles antinave "Harpoon" que pueda ser lanzado tanto desde unidades navales, como desde aviones, y la "Mc Donnell Douglas" será la unidad que se construya.

Además, la U. S. Navy está examinando la posibilidad de un nuevo misil antinave lanzable desde submarinos, con el cual estará dotado el nuevo submarino de marcha silenciosa.

El alcance de este nuevo misil deberá ser muy superior al de los actuales misiles antinave soviéticos.

Esta nueva arma, que superará en tamaño y en potencia destructora al misil antinave "Harpoon" actualmente en desarrollo, deberá ser lanzada verticalmente desde un subma-

rino en inmersión, a semejanza de lo que sucede con los misiles balísticos "Polaris" y "Poseidon". Al salir al aire esta arma deberá emprender su vuelo hacia el blanco, rasante a la superficie en donde será muy difícil su avistamiento por el radar. Un sistema de exploración en la parte final de la trayectoria le permitirá al arma guiarse hacia el blanco.

Esta nueva arma deberá tener una cabeza con una carga convencional, pesar cerca de 2760 Kgs. y tener un diámetro máximo de 1,016 m.

Nuevas Unidades.—

* Han entrado en armamento: ,

—El 14 de Agosto 1971 en los astilleros navales de Boston, el destróyer de escolta, antisubmarina, DE 1080 "Paul" de la clase Knox de 4,100 tons. en p.c. Esta unidad, especialmente proyectada para la lucha antisubmarina, pero con posibilidades de desempeñar una variedad de funciones, está armada con:

1 pieza de 127 m/m., y 54 calibres, 1 conjunto de lanza-misiles antisubmarinos HS ROC, 2 conjuntos dobles lanza torpedos antisubmarinos, 1 sonar de gran alcance en el bulbo de la roda, 1 sonar remolcable a diversas profundidades, y 1 plataforma para el helicóptero.

Tripulación: 245 hombres.

—El 18 de Setiembre 1971 en los Astilleros Navales de Boston, el destróyer de escolta antisubmarino DE 1081 "Aylwin" de la clase Knox de 4100 tons. en p.c.

Esta unidad presenta características de armamento iguales a las del destróyer "Paul".

—El 11 de Setiembre de 1971 en los astilleros navales de "Mare Island" de Vallejo, el submarino de ataque de propulsión nuclear SSN 672 "Pintado" de la clase "Tresher" mejorada o clase "Sturgeon", quincuagésima unidad de ataque que entra en servicio.

—El 30 de Agosto 1971, en los astilleros "Ingalls" de Pensagoula, la unidad de transporte de municiones AE 32 "Flint", quinta unidad de la clase "Kilanea" de 20500 tons. y 20 nudos, que será operativa.

Esta unidad está armada con cuatro conjuntos dobles de 76 m/m. y 50 calibres, tiene 4 instalaciones telesféricas que permiten el suministro rápido y simultáneo de misiles y municiones a dos naves.

Está dotada también de dos helicópteros de transporte "UH 46" cuyo empleo, aún con malas condiciones de tiempo, está asegurado por un sistema "Tucan" para la señalación de la posición de la unidad madre y el control de las operaciones de apontaje.

* El 23 de Junio 1971, fue lanzado al agua en los astilleros navales de Seattle, el destróyer de escolta antisubmarino DE 1073 "Robert E. Peary" de la clase "Knox" de 4100 tons. en p.c.

Asignación de Nombres.—

* Al destróyer de escolta antisubmarino de la clase "Knox", sigla DE

1090 se le ha dado el nombre de "Ainsworth".

* A la unidad de desembarco de carros de la nueva clase "Newport" de 8342 tons. en p.c., sigla LST 1198, se le ha asignado el nombre de "Bristol County".

La U. S. Navy renuncia al proyecto EXPO.—

La U.S. Navy, estudiaba desde hace algún tiempo la posibilidad de desarrollar un nuevo misile balístico derivado del "Poseidon". Bautizado con la sigla EXPO. (Extended Range Poseidon), este misile tendría tres etapas en lugar de dos, como el "Poseidon", y su alcance máximo sería el doble del de este último. Podría equipar a los submarinos "Poseidon" actuales y que esto llevase consigo modificaciones importantes.

La adopción de este misile casi idéntico en cuanto a su rendimiento en el "Perseus" que debe equipar a los Submarinos del programa ULMS, habría retardado por lo menos ocho meses su terminación, si es que no ha causado ya su abandono definitivo.

Ahora bien, las ventajas que confieren al programa ULMS los nuevos submarinos que ponen en acción al "Perseus" son tales, que la U.S. Navy, que acuerda a este programa la más grande prioridad, ha decidido renunciar al desarrollo del misile EXPO.

Lanzamiento de la Fragata DLGN 36 "California".—

El 27 de Setiembre último fue lanzada al agua la fragata lanza-mi-

siles DLGN 36 "California" en los astilleros de Newport News, la que había sido puesta allí en gradas el 24 de Enero de 1970. Esta unidad forma parte del programa de construcciones del año fiscal 1966-1967. Su costo será de 20 millones de dólares.

Sus características son las siguientes:

Desplazamiento: 10150 tons. en p.c.

Dimensiones: 181,7 x 18,6 m.

Aparato propulsor: 2 reactores D2G (General Electric), 2 turbinas, 2 hélices.

Velocidad: más de 30 nudos.

Armamento:

- a) Misiles: 2 rampas sencillas MK 13 para misiles superficie-aire "Standard Tartar D".
- b) Artillería: 2 torres sencillas de 127 m/m. CA MK 42 (40 tiros por minuto).
- c) ASM: 1 ASROC, 2 plataformas triples TLT MK 32, 2 TLT fijos para torpedos filoguiados.

Tripulación: 550 hombres.

Está en construcción en los mismos astilleros una segunda fragata del mismo tipo DLGN-37 "South Carolina" inscrita en los programas de construcciones del año fiscal de 1967-1968.

Otras tres fragatas, las DLGN 38, 39 y 40, pertenecientes a programas ulteriores, han sido encargados igualmente a los astilleros de Newport News.

Crucero de la Fragata nuclear DLGN 35 "Truxtun".—

La fragata nuclear DLGN 35 "Truxtun" ha recorrido recientemente 8000 millas náuticas en 12 días, efectuando de ese modo el crucero más largo hecho a gran velocidad por un buque norteamericano; hazaña permitida sólo por la propulsión nuclear.

Habiendo partido de Subic Bay (Filipinas) el 10 de Julio 1971, pasó por el estrecho de Malaca, se dirigió a las Malvinas y a las Seychelles, dio la vuelta a Diego García y regresó a toda velocidad a Porth (Australia) donde llegó el 22 de Julio.

Puesta en gradas de un Submarino Nuclear.—

El SSN 687 "Richard B. Russel" fue puesto en gradas el 19 de Octubre 1971 en los astilleros de Newport News; esta es la 3ª y última unidad de la clase "Sturgeon".

Entrada al Servicio Activo.—

Recientemente han ingresado al servicio activo los siguientes destróyers de escolta de la clase "Knox".

—DE 1063 "Reasoner", el 22 de Junio 1971.

—DE 1076 "Fanning", el 23 de Julio

—DE 1070 "Downes", el 28 de Agosto.

—DE 1080 "Paul", el 14 de Agosto y DE 10810 "Ailwyn", el 18 de Setiembre.

—El abastecedor de submarinos AS 37 "Dixon", el 7 de Agosto en el arsenal de Bremsrton.

—El LST 1192 "Spartanburg Couby", el 1º de Setiembre, en el arsenal de Long Beach.

—El submarino nuclear de ataque SSN y SSN 660 "Sand Lance", el 25 de Setiembre de 1971.

El cañón de 127 m/m A A y 45 calibres MK 45.—

La Marina acaba de confiar a la General Electric la construcción del cañón de 127 m/m. A.A. 45 Cal. con el cual deberán estar armados los futuros barcos de la U.S. Navy tales como las fragatas tipo DLGN 38 y 40, los escoltas tipo PF y los destróyeres de la clase "Spruance".

Este es el primer material de artillería desarrollado por la Marina de los Estados Unidos desde hace veinte años. Su estudio empezó en 1961. Este material enteramente automático está instalado en una torre MK 42, que está también actualmente en los barcos recientes: para su manejo no necesita sino 7 sirvientes, ninguno de ellos en la torre, en lugar de 17. Podrá disparar un mínimo de 15 tiros por minuto. Su alcance máximo será de 20.000 yardas (18.260 m.).

El contrato por la suma de 46 millones de dólares cubre una primera armada de 54 torres repartidas en siete años: la primera entrega tendrá lugar en 1974 y la cadencia será de una torre por mes.

Nuevo tipo de Rompe-Hielos para la "Coast Guard".—

La "Coast Guard", acaba de firmar un contrato por 52,7 millones de dólares con la Lockheed para la construcción de un nuevo rompe-hielos, el WAGB-10.

Sus principales características serán:

Desplazamiento: 12.000 tons.

Dimensiones: 120 m. x 25 m.

Aparato propulsor: sistema CO-GOG, que comprende dos turbinas de gas de 60.000 c.v. y diesels eléctricos con un total de 18.000 c.v.

Velocidad: 17 nudos con los diesels.

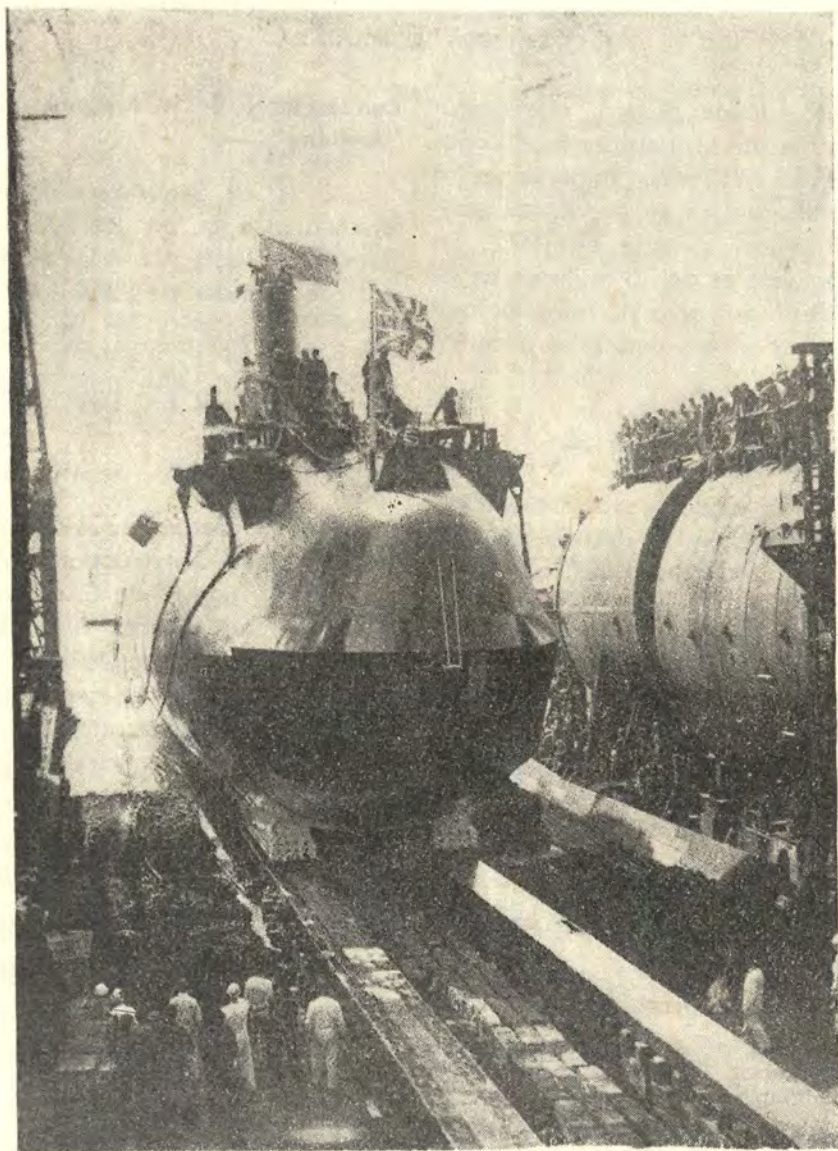
Tripulación: 155 hombres y 10 científicos y técnicos.

El WAGB-10, que entrará en servicio en 1974, será el segundo rompe-hielos de la "Coast Guard" y el primero construido desde 1954.

GRAN BRETAÑA

Lanzamiento de un Submarino Nuclear.—

El 8 de Setiembre último, en los astilleros de Vickers en Barrow-in-Furness fue lanzado al agua el submarino de ataque de propulsión nuclear. "Swiftsure", sexta unidad de la clase "Valiant" de 3500 tons. en superficie.



Botadura del Sétimo Submarino Nuclear Británico

El sétimo submarino nuclear de la Real Marina de Guerra Británica, el HMS **Swiftsure**, se desliza por la grada tras la ceremonia de botadura en los astilleros que la Vickers Ltd. tiene en Barrow. El HMS **Swiftsure** es totalmente de construcción británica. Mide unos 83 m. de eslora y unos 10 m. de manga. Se dedicará principalmente a la caza de submarinos, por lo que estará dotado del más moderno equipo de detección y de las mejores armas. Llevará sistema de navegación de inercia e instrumentos para medir la profundidad de inmersión bajo hielo. La propulsión principal es británica, y el reaprovisionamiento del reactor sólo será preciso a grandes intervalos. Por estar equipado con los más modernos sistemas de climatización y purificación de aire, el submarino podrá patrullar sumergido durante mucho tiempo y a grandes velocidades sin necesidad de aire de la superficie. El reactor nuclear va a ser construido por la Rolls Royce and Associates Ltd. en colaboración con Vickers Ltd., Foster Wheeler, John Brown Boilers Ltd. y Babcock & Wilcox Ltd. La fabricación de las turbinas de vapor correrá a cargo de English Electric Ltd. La tripulación de 12 oficiales y 80 marineros dispondrá de buen alojamiento, con duchas, lavandería y una gran cocina moderna donde las comidas serán servidas estilo cafetería.

Esta unidad deberá representar el prototipo de una subserie de capacidad mejorada para inmersiones a gran profundidad; se prevé que pueda entrar en servicio en 1972. Su costo previsto es de 30 millones de libras esterlinas. Será de marcha muy silenciosa y su tripulación será de 97 hombres.

Asignación de Nombres.—

A la segunda y tercera unidad de la nueva clase de destróyeres lanza-misiles tipo "Sheffield" de 3150 tons., "tipo 42", se les ha dado respectivamente los nombres de "Birmingham" y "Coventry".

Sus características son las siguientes:

Desplazamiento: 3150 tons., st. 3600 tons. en p.c.

Dimensiones: 125 m. x 14,3 m., x 3,9 m.

Aparato de propulsión: tipo CO-DOG, formado por turbinas de gas y que comprende 2 turbinas Rolls Royce tipo "Olympus" de 27,200 c.v. cada una, para la marcha a toda fuerza, y 2 turbinas tipo "Tyne" de 4.100 c.v. cada una para la velocidad de crucero: dos hélices de cinco palas de paso variable, dotadas de un sistema especial para reducir el ruido debido a la cavitación.

Velocidad máxima: 30 nudos.

Velocidad de Crucero: 18 nudos

Tripulación: 280 hombres.

Lanzamiento de la Fragata "Ariadne".—

El 10 de Setiembre último fue lanzada al agua en los Astilleros de Yarrow la fragata H M S "Ariadne" de la clase Leander de 2850 tons.

G R E C I A

Nueva Unidad.—

El 8 de Setiembre 1971 en los astilleros de "Constructions Mecaniques de Normandie" de Cherburgo fue lanzada al agua, casi terminada, la tercera de las cuatro lanchas lanza-misiles, de motor, de cerca de 255 tons. tipo "La Combattente", encargada por la Marina Griega: la M N "Euniki".

Sus principales características son las siguientes:

Desplazamiento: 255 tons.

Dimensiones: 47 m. x 7,10 m. x 2,5 m.

Aparato de propulsión: 4 motores Diesel de 3.000 c.v. cada uno.

Velocidad máxima: 36,5 nudos

Autonomía: 850 millas a 25 nudos, 2000 millas a 18 nudos.

Armamento: 2 conjuntos dobles "Oerlikon" de 35 m/m., 4 lanza-misiles superficie-superficie tipo "Exocet MM 38" construídos en Francia alcance 20 millas dirigidas; 2 a cada banda, 2 TLT antisubmarinos filoguiados, a popa.

H O L A N D A

Puesta en gradas de un destróyer lanza-misiles. —

El "Tromp", primero de los dos destróyeres del programa de construcciones de la Marina Holandesa, fue puesto en gradas el 4 de Agosto último en los astilleros de Shelde en Flesingue.

Sus características son:

Desplazamiento: 4300 tons., en p.c.

Dimensiones: 138,6 m. x 14,8 m. x 4,6 m.

Aparato de propulsión: Sistema COGOG, que comprende 2 turbinas de gas de 22.000 c.v. para la marcha a gran velocidad y 2 turbinas "Tyne" para la velocidad económica; 2 hélices de paso variable.

Velocidad máxima: 28 nudos con las turbinas "Olympus".

Armamento:

- a) Misiles: 1 sistema superficie-aire "Standard Tartar" de mediano alcance; 1 sistema superficie-aire "Sea Sparrow" de corto alcance.
- b) Artillería: 1 torre doble "Bofors" de 120 m/m.
- c) ASM: TLT triples MK 32; 1 helicóptero WG 13 "Linx"

Tripulación: 34 Oficiales y 267 hombres.

Su buque gemelo que será encargado próximamente, llevará el nombre de "Heemskerck". En principio ambos deberán incorporarse a la flota en 1975, y reemplazarán a los Cruceros "De Ruyter" y "De Zeven Provincien" que serán desarmados.

I N D I A

Entrega de un buque Soviético de Salvamento. —

La Marina Soviética acaba de entregar a la Marina Hindú uno de sus buques de salvamento de submarinos, provenientes de la transformación de los dragaminas oceánicos del tipo T-58.

Este barco que lleva el nombre de "Nistar" proviene de la flota del Mar del Norte.

Sus características son:

Desplazamiento: 850 tons.

Dimensiones: 67,70 m. x 9,10 m. x 2,3 m.

Propulsión: Diesel 4,000 c.v.

Velocidad: 20 nudos.

Equipo: Una porta especial con cámara de descompresión en popa. Una porta con campana de salvamento en el centro a babor.

Con esta cesión se eleva a 33 el número de unidades cedidas por la U.R.S.S., a la Marina Hindú. Esos buques fueron los siguientes:

— 6 Cruceros de 1.100 tons. de la clase Petya.

— 4 Submarinos tipo F.

—12 lanchas lanza-misiles clase OSA.

—4 unidades de desembarco tipo "Polnocnyi".

—1 buque-base de Submarinos, de 7,000 tons. de la clase "Ougra", el "Amba".

—5 patrulleras de la clase "Poluchat".

I T A L I A

Lanzamiento del destróyer lanza-misiles "Audace".—

Este buque fue lanzado al agua el 2 de Octubre 1971, en los astilleros de Riva Trigoso. Su gemelo el "Ardito" será puesto a flote en la "Navalmecianica" de Castellamare di Stabi. Según el método italiano, estos buques ya tienen sus máquinas a bordo en el momento del lanzamiento.

Sus características son las siguientes:

Desplazamiento: 4,300 tons. en p.c.

Dimensiones: 136,4 m. x 14,30 m.

Aparato evaporador: 4 calderas Foster Wheeler.

Máquinas: 2 grupos de turbinas, 2 hélices.

Potencial total: 73,000 c.v.

Velocidad máxima: 34,5 nudos

Armamento:

a) Misiles: 1 sistema superficie-aire "Tartar" (40 misiles tipo Standard).

b) Artillería: 2 piezas de 127 m/m. sencillas "OTO Melara" compact., 4 piezas de 76 m/m. "OTO Melara" compact.

c) ASM: 2 plataformas triples de T LT. (torpedos MK 44), 2 helicópteros AB 204B ó 1S3HD "Sea King".

Radares: 1 de vigilancia del aire SPS2, 1 de vigilancia de la superficie, 1 tridimensional SPS 52, 2 radares de guía de los misiles, 3 radares de la artillería.

Sonar: 1 SQS 23 de baja frecuencia en la roda.

J A P O N

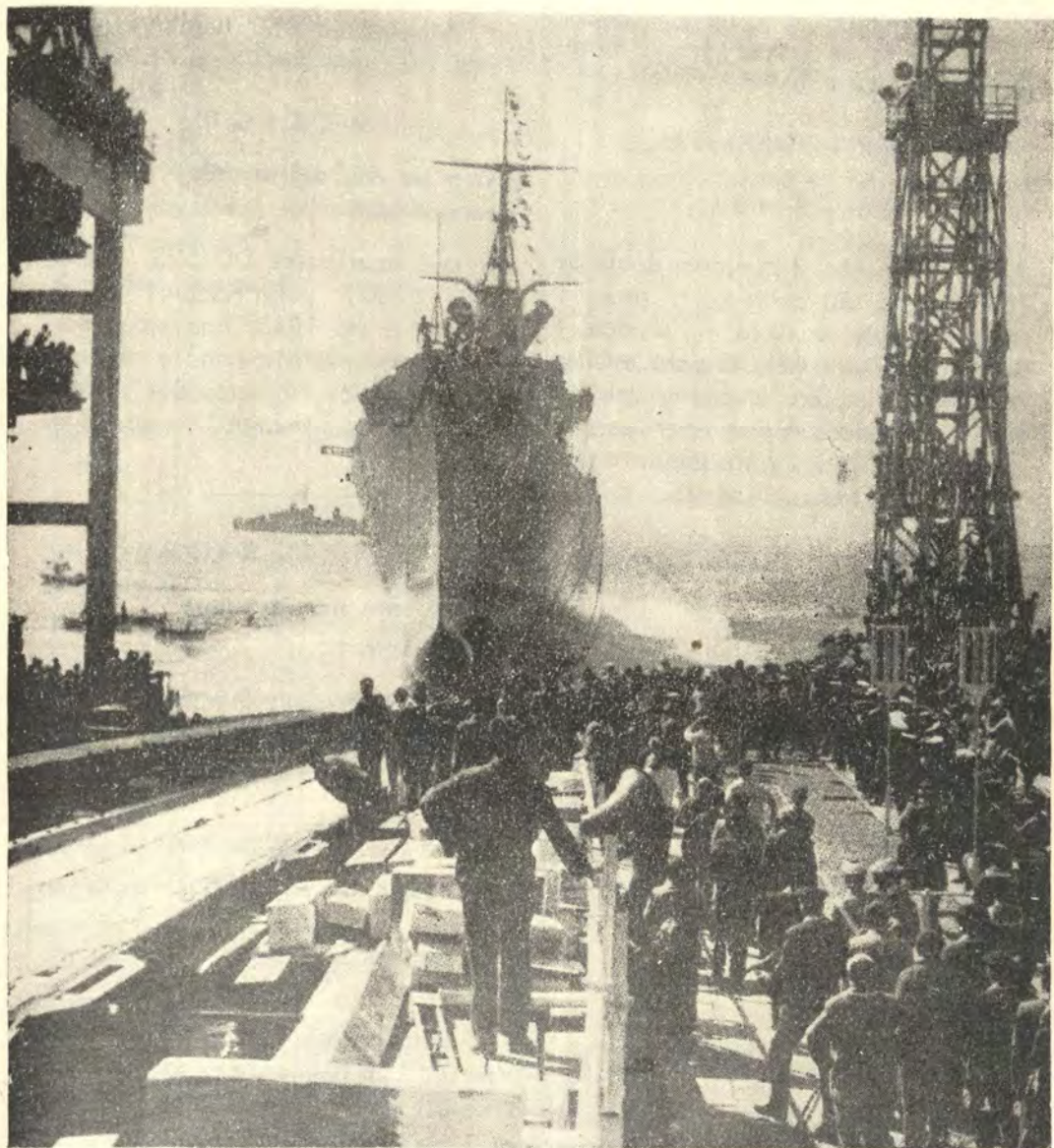
Nueva Unidad.—

El 16 de Febrero de 1971 fue lanzada al agua en los astilleros de Tamano la fragata antisubmarina DE 217 "Mikuma" tercera unidad de la nueva clase "Chikugo".

Según lo previsto el nuevo plan quinquenal de nuevas construcciones, se deberá construir otras 5 unidades.

Las características de esta unidad son las siguientes:

Desplazamiento: 1470 tons. standard, 1750 tons. en p.c.



Lanzamiento del destróyer "Audace" en los astilleros de Riva Ingosa

Dimensiones: 93 m. x 10,8 m.
x 3,5 m.

Aparato de propulsión: 4 motores diesel Mitsui BVW.

Potencia: 16.000 c.v.

Velocidad: 25 nudos.

Armamento: 1 conjunto doble de 76 m/m., y 50 calibres, a proa, 1 conjunto doble de 40 m/m., a popa, 1 conjunto óctuplo ASROC para misiles antisubmarinos, en el centro del buque; 2 conjuntos triples laterales para lanzar torpedos antisubmarinos y otras armas, antisubmarinas.

Sonar: Uno remolcable a profundidades variables.

Tripulación: 165 hombres.

Lanzamiento del buque-base de dragaminas "Hayase".—

Este buque inscrito en el presupuesto de 1971, fue lanzado al agua en los astilleros de Ishakawajima, en Julio último.

Sus principales características son:

Desplazamiento: 2,000 tons. st.

Propulsión: Diesel

Potencia: 6,400 c.v

Armamento: 2 piezas de 76 m/m. A.A., 1 de 20 m/m. A.A. 6 TLT.

Tripulación: 180 hombres.

MEXICO

Cesión de dos destróyeres norteamericanos.—

Los destróyeres DD 573 "Harrison" y DD 577 "John Rodgers" del tipo Fletcher de 1943, han sido cedidos a la Marina Mejicana y rebautizados con los nombres de "Cuitlahuac" y "Cuanthemoc" respectivamente.

SUDAFRICA

Lanzamiento de un buque Hidrográfico.—

El buque hidrográfico "Protea" de la Marina sudafricana, fue lanzado en los astilleros de Yarrow, el 14 de Julio último.

Sus características son:

Desplazamiento: 2750 tons. en p.c.

Dimensiones: 79,3 m. x 15 m. x 4,6 m.

Propulsión: 4 diesels "Paxman Ventura", 1 hélice de paso variable.

Potencia: 4,800 c.v.

Helicóptero: 1.

Crónica Nacional

Marina se aunó a celebraciones del "Día del Pescador"

Se dieron sucesivas charlas de difusión de Historia Marítima del Perú.

Ministro de Marina exaltó labor de nuevos Guardacostas

Numerosos Industriales visitaron BAP. "Ilo"

Ministro de Marina despidió al Agregado Naval Inglés

Embajador Argentino distinguió tres Oficiales

Sector Callao de SINAMOS dirige Marino

La Marina participó activamente el día del del Censo

Presidente de la República asistió al Afir-mado del Pabellón BAP. "Ilo"

Ministro de Marina fue visitado por Diplo-mático y Militar USA.

Secretario General Presidió Ceremonia en Chimbote

Personal de la Armada Operó en Planta Eléctrica de Chiclayo

Marina entregó Busto de Grau a Iquitos

Hidrografía y Faros representada en Sim-posium en Panamá

Dos Trasplantes más en C. M. N.

Alferez Rafael Luna, viaja invitado en el "Gloria"

Agregado Argentino donó cuadro a Marina

Discurso Pronunciado por el Contralmirante Jorge Bellina E., durante las Exequias del que fuera Contralmirante Armando Echeandía Ramos.

Marina se aunó a Celebraciones del "Día del Pescador"

La Armada Peruana tuvo impor-tante participación en los festejos que por el "Día del Pescador" y la "Sema-na de Chimbote" se llevaron a cabo en el distrito de Chorrillos y el citado puerto norteño.

Con este propósito, viajó hasta Chimbote el BAP. "Castilla" cuya tri-pulación, en coordinación con el Con-cejo Provincial del Santa, organiza-dora de los actos celebratorios, tomó parte activa en las diferentes activi-dades. La múltiple y entusiasta ges-tión de la tripulación del BAP. "Cas-tilla" fue comentada elogiosamente por la población chimbotana.

En la ceremonia realizada en Chorrillos, a la que asistió el Presi-dente de la República y miembros de su Gabinete Ministerial, el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vice-Almirante AP. Luis Er-nesto Vargas Caballero, acompañado del Contralmirante AP. Jorge Bellina, Inspector General de Marina, deposi-tó un aparato floral en el monumento al héroe José Olaya. El BAP. "Ro-dríguez" para ese día fondeó en la bahía de Chorrillos, especialmente por la Superioridad Naval.

Al término de dichos actos re-tornaron el BAP. "Rodríguez" y BAP. "Castilla" a su fondeadero en la rada exterior del Callao.



Escorta de Cadetes de la Escuela Naval del Perú pasando frente a la Tribuna Oficial en la ceremonia por el Día del Pescador el pasado 29 de junio en Chorrillos.

Se dieron sucesivas Charlas de difusión de Historia Marítima del Perú.

La importancia y trascendencia que guarda para la cultura del país la colección "Historia Marítima del Perú", se relievó en sucesivas charlas y conferencias que ofreció la Comisión para escribir esta obra que preside el Contralmirante AP. (r) Federico Salmón de la Jara.

El 26 de mayo, con la asistencia de los Ministros de Estado, altos Directivos de la Banca y Comercio Nacional y Extranjero, se realizó la primera conferencia pública en la Casa Goyeneche, cedida gentilmente para este efecto por el Banco de Crédito del Perú.

También los padres y apoderados de los cadetes de la Escuela Naval tuvieron oportunidad el pasado 2 de junio de poder conocer el contenido sustancial y las proyecciones de la "Historia Marítima del Perú" en otra charla que ofreció el Contralmirante AP (r) Federico Salmón de la Jara en el auditorio de la Escuela Naval del Perú.



Directores Generales de los diferentes ministerios y Jefes y Oficiales de la Base Naval del Callao, durante la exposición que se ofreció sobre Historia Marítima del Perú en la Cámara de Oficiales

Luego, en la Base Naval del Callao, la Cámara de Oficiales fué escenario de otra interesante disertación. Esta se llevó a cabo el 23 de junio con la asistencia de los Directores Superiores de Ministerios, Presidentes de Directorio y Gerentes Generales de Empresas del Sector Público Descentralizado y Bancos Estatales.

En esta última reunión, el Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervasi, disertó sobre la Industria Naval en el Perú y el desarrollo del SIMA.

Como se sabe, la colección de 9 tomos de "Historia Marítima del Perú" que es la narración, comentario y análisis de las secuencias y sucesos navales del Perú a través de toda su historia, aparecerá próximamente al cabo de 9 años de minuciosas investigaciones de los integrantes de la Comisión tanto en las diferentes fuentes y archivos del Perú y extranjero.

Ministro de Marina exaltó labor de Nuevos Guardacostas.

Durante la ceremonia de graduación de 287 vigilantes del nuevo Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, el Ministro de Marina y Comandan-

te General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis Ernesto Vargas Caballero, dijo que la función importantísima de este cuerpo es hacer efectivo el respeto de la soberanía de nuestro Mar Territorial de 200 millas, que es la cuarta región natural del Perú, además del control y vigilancia de nuestros puertos.

En ese acto que se cumplió el pasado 16 de junio en el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval, el Ministro de Marina anunció también que por el momento los integrantes de este flamante cuerpo auxiliar contarán con cuatro unidades de patrullaje para cumplir con su misión, mientras se implementa un programa para adquisición de embarcaciones de alta mar y bahía, esperando que pronto se cristalice esta necesidad.

También exortó a los nuevos guardacostas para que cumplan sus obligaciones pensando que tienen como fin la seguridad del Perú, así como el eficiente servicio que se le debe prestar para favorecer su engrandecimiento.

El juramento de estilo a los integrantes del nuevo Cuerpo, fue tomado por el Contralmirante AP. Isaías Paredes Arana, Director General de Capitanías y Guardacostas.

Numerosos Armadores visitaron BAP. "Ilo"

Diversas personalidades vinculadas al sector de las construcciones navales y al transporte marítimo nacional, recorrieron el 1º de junio, las instalaciones del flamante carguero nacional BAP. "Ilo", a bordo del cual efectuaron posteriormente una corta travesía por la Bahía del Callao.

Los invitados, pertenecientes a más de 20 compañías diferentes, fueron recibidos a bordo del BAP. "Ilo" por el Secretario General de Marina, Contralmirante AP. Augusto Gálvez Velarde, en representación del Ministro de Marina.

Durante la corta travesía efectuada visitaron todas las instalaciones del BAP. "Ilo" y pudieron constatar, de paso, la magnífica maniobrabilidad de la nave.

Ministro despidió al Agregado Naval Inglés.

Un artístico plato, perennizará grato el recuerdo y deferencia de la Marina de Guerra del Perú, al Capitán de Fragata Frank Bromilow, que se despidió del Perú al haber cesado en su cargo de Agregado Naval de Gran Bretaña, puesto que desempeñó hasta el 23 de junio último.



Capitán de Fragata Frank Bromilow, Agregado Naval saliente de Gran Bretaña recibe de manos del Ministro de Marina, el plato recordatorio a nombre de la Armada Peruana durante la ceremonia de despedida que se ofreció en su honor en el despacho del Ministro



Capitán de Fragata C.R.H. Stephen, nuevo Agregado Naval de Gran Bretaña recibe la bienvenida del Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis Vargas Caballero.

Durante la ceremonia el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante A.P. Luis Ernesto Vargas Caballero, al despedirlo a nombre de la Armada, le testimonió una vez más el aprecio y amistad de los marinos peruanos y la felicitación por su brillante gestión al frente de la Agregaduría Naval Británica.

A su vez el distinguido marino inglés, dijo: "En los tres años que permaneció en el Perú, llegué a sentirme integrante de la Marina de Guerra de este querido país, por lo que ahora al término de mis funciones dejo todo con gran pesar".

En la misma ceremonia, el Agregado Naval saliente presentó a su reemplazo, el Capitán de Fragata C.R.H. Stephen.

El día anterior, las esposas de altos Jefes de la Armada Peruana ofrecieron un té de despedida a la señora Joyce de Bromilow, en los salones del Country Club de Lima.

Entre las oferentes figuraron la señora Juana de Vargas, esposa del Ministro de Marina, Rosario de Arróspide, esposa del Ministro de Vivienda, Paquita de Elías, Sarita de Fernández entre otras distinguidas damas.

Embajador Argentino distinguió tres Oficiales.

En solemne ceremonia el Embajador de la República Argentina, General de División Juan Carlos de Marchi, impuso las condecoraciones de la Orden de Mayo al Mérito Naval en el Grado de Gran Oficial a los Contralmirantes AP. Jorge Bellina, Inspector General de Marina y Manuel Amat y León Mujica, Comandante General de la Escuadra y en el grado de Comendador al Capitán de Navío AP. Javier Pinillos Cabada por sus servicios y obras personales en beneficio de la hermana nación platense.

El Embajador de la República Argentina al hacer uso de la palabra en la ceremonia, que contó con la asistencia del Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis Ernesto Vargas Caballero, señaló que es muy grato y significativo imponer tales condecoraciones, que constituyen a no dudarlo, fiel testimonio de una acción positiva, firme y decidida hace mucho tiempo en aras de la hermandad argentino-peruano.

Dijo igualmente, que entre otro de los objetivos fundamentales de estas distinciones es estrechar más fuertemente los vínculos de fraternidad y amistad que existen entre las dos naciones.



Momento en que el señor Embajador de la República Argentina impone la condecoración de la Orden de Mayo al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial al Contralmirante AP. Jorge Bellina Eggerstedt, Inspector General de Marina. El acto se cumplió en el local de la Embajada platense.



Contralmirante AP. Manuel Amat y León Mujica, recibe de manos del Embajador de Argentina la condecoración de la Orden de Mayo al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial. Con la misma distinción fueron distinguidos el Contralmirante AP. Jorge Bellina, Inspector General de Marina y en el grado de Comendador el Capitán de Navío AP. Javier Pinillos Cabada.

A nombre de los Jefes distinguidos, habló el Contralmirante AP. Jorge Bellina quien en elogiosos términos agradeció el gesto de la hermana nación, y recalcó una vez más que el deseo de la Marina de Guerra del Perú es mantener firmemente la línea de estrecho ccercamiento entre ambos pueblos y Armadas.

Sector Callao de SINAMOS dirige Marino.

Desde el pasado 6 de junio el Capitán de Navío AP. Raúl Núñez asumió la Jefatura del Sector Callao de la Décima Región de SINAMOS. La entrega de su nuevo cargo se cumplió en una solemne ceremonia, donde estuvieron presentes las más altas autoridades de nuestro primer puerto y varias delegaciones representativas de los pueblos jóvenes y sectores aledaños.



Capitán de Navío AP. Raúl Núñez durante la ceremonia donde se hizo cargo de la oficina del Callao de Décimo Sector de SINAMOS. En la vista aparece el General EP. Jorge Carlín Arce, Jefe de ese sector

Al dirigirse a los asistentes, que colmaron las instalaciones de la Oficina del Sector Callao de SINAMOS, el Capitán de Navío Raúl Núñez requirió la más amplia colaboración por parte de las autoridades del puerto y la contribución de trabajo del pueblo chalaco para que pueda participar directa y activamente de los beneficios que les prestará SINAMOS a través de esa oficina sectorial.

La Marina participó activamente el Día del Censo.

La Armada Peruana tuvo activa y directa participación en el gigantesco despliegue que hubo el 4 de junio con ocasión del "Día del Censo". Personal de las Capitanías de Puerto, se encargaron de empadronar a los marinos mercantes que se encontraban a bordo de sus naves, mientras que más de un centenar de cadetes de la Escuela Naval del Perú se distribuyeron en los diferentes barrios del Callao para realizar la misma labor de empadronamiento.

De igual modo alumnos del Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN) aunándose al despliegue que realizó la Marina de Guerra, cumplieron idéntica labor.

Presidente de la República asistió al Afirma.do de Pabellón del BAP. "Ilo".

Al cabo de poco más de 26 meses de ardua y minuciosa labor, el pasado 25 de mayo fue oficialmente incorporado a la Fuerza Naval del Pacífico, con el izamiento del Pabellón Nacional, el buque carguero BAP. "Ilo", construído íntegramente en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina, finalizándose de este modo la obra más grande en materia de realizaciones navales que se haya cumplido en nuestro país. La solemne cere-



El Presidente de la República y el Ministro de Marina cambian impresiones sobre el B.A.P. "Ilo" el día que se afirmó el Pabellón Nacional en su popa.



Esperando su primera travesía aparece imponente el B.A.P. "Ilo" durante la ceremonia del afirmado de su Pabellón. Una compañía del Regimiento Naval desfila



Orgullosa ya flamea el Pabellón Nacional en el B.A.P. "Ilo" y en breves momentos, dando magnífica demostración de su maniobrabilidad, se desplazará a las aguas del Callao con el Presidente de la República a bordo.

monia se vio realizada con la presencia del Presidente de la República y la casi totalidad de su Gabinete Ministerial.

En la ceremonia que se realizó en el muelle antedique de la Base Naval del Callao, luego de entonar las estrofas del Himno Nacional, se procedió a izar el Pabellón Nacional al tiempo que el B.A.P. "Independencia" le daba la bienvenida con una salva de 21 disparos de cañón.

Conforme estuvo programado, el Presidente de la República y su comisión se embarcaron inmediatamente en la nave, así como más de 70 periodistas de la prensa nacional y extranjera, para emprender la corta travesía de inauguración por la Bahía del Callao.

Luego de ser recibido a bordo por el Comandante del BAP. "Ilo", Capitán de Fragata AP. Augusto Parodi Rivera, el Presidente de la República, acompañado del Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis Ernesto Vargas Caballero y la comitiva oficial recorrieron las diversas instalaciones de la flamante nave.

Durante la travesía el Comandante del BAP. "Ilo" fue explicando a los visitantes los detalles técnicos de la nave y haciendo explicaciones acerca del sistema operativo que se cumplió para poder materializar tan importante construcción que mantiene al Perú en el liderato de las construcciones navales en la costa del Pacífico Sur y de los países integrantes del Pacto Andino.

En la conferencia de prensa que ofreció el Presidente de la República en la Cámara de Oficiales del BAP. "Ilo", señaló que obras como la que se entregaba ese día, reflejaban expresivamente la enorme capacidad de trabajo de los peruanos y felicitó a la Marina del Perú, exaltando para que se continúe produciendo este tipo de naves que permitirán agilizar y reducir los costos de transportes de nuestros productos hacia el exterior. Luego del diálogo con los hombres de prensa, donde se trataron diversos temas, retornó la nave al atardecer, atracando en la Base Naval del Callao.

Ministro fue visitado por Diplomático y Militar USA.

El Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis Ernesto Vargas Caballero, recibió el pasado 11 de mayo la visita del Encargado de Negocios de la Embajada Argentina, doctor Alberto Saravia así como la del General USA (4 estrellas) George V. Underwood, Comandante en Jefe del Comando Sur de los Estados Unidos, quienes fueron a presentar sus saludos al Titular de Marina.

Con los visitantes, el Ministro de Marina departió largamente en medio de cordial camaradería, oportunidad propicia para continuar estrechando cada vez más los lazos de amistad entre el Perú con esas naciones.

El militar norteamericano llegó al país especialmente invitado por el Comando Conjunto de la Fuerza Armada. Primero visitó la Base Fluvial de Nanay, y posteriormente llegó a Lima donde visitó al Ministro de Marina, recorrió las instalaciones de la Escuela Naval, el Servicio Industrial de la Marina y la Infantería de Marina.

Secretario General Presidió Ceremonia en Chimbote.

En representación del Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis Ernesto Vargas Caballero, el Secretario General de Marina Contralmirante AP. Augusto Gálvez Velarde presidió la ceremonia de colocación de la primera piedra en el Núcleo Urbano Buenos Aires de Chimbote, donde se construirán viviendas para los estibadores de ese importante puerto.



Solemne aspecto de la ceremonia de colocación de la primera piedra de las viviendas que se construirán en Chimbote para los trabajadores portuarios

A estas viviendas que se comenzarán construir en breve, tendrán derecho todos los trabajadores marítimos de ese puerto, inscritos en su res-

pectivo Plan de Vivienda, a quienes se les prestará las mayores facilidades para adquirirlas por medio de la utilización de un porcentaje de sus indemnizaciones.

El Ministerio de Marina emitió la Resolución Ministerial N° 1040-72 por la cual se autoriza a la Presidencia de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo a celebrar y suscribir un contrato con EMADIPERU para la adquisición de un predio rústico de 81,500 metros cuadrados y 15 predios urbanos en la citada localidad.



El Secretario General de Marina, Contralmirante AP. Augusto Gálvez Velarde durante la ceremonia que se cumplió en el Concejo Provincial del Santa en Chimbote, donde asistió a la ceremonia de colocación de la primera piedra de las viviendas que se construirán para los trabajadores del puerto.

Personal de la Armada operó en Planta Eléctrica de Chiclayo.

La oportuna intervención del personal técnico especializado de la Marina de Guerra, impidió que la ciudad de Chiclayo se viera privada del indispensable servicio eléctrico, motivado por una huelga de los trabajadores el pasado 13 de Mayo.

El equipo de especialistas, encabezado por el Teniente Segundo AP. John Pooley Townsend, controlaron y operaron la complicada maquinaria

de la Compañía de Servicios Eléctricos que incluyeron calderos, grupos eléctricos, tabla de distribución de energía, turbinas, etc.

Marina entregó Busto de Grau a Iquitos.

Desde el pasado 5 de mayo la ciudad de Iquitos cuenta con un busto del Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario. El pedestal con el busto del Héroe se levanta en la Plaza de Armas y fue donado por la Armada Peruana por intermedio de la Fuerza Fluvial del Amazonas en coordinación con el Concejo Municipal de la localidad.

En la ceremonia, develaron la placa recordatoria el Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas, Contralmirante AP. Guillermo Villa Pazos y el Alcalde de Iquitos, Dr. Jorge Luis Donayre Lozano.

Al final, hubo un desfile con la participación de colegios de la ciudad, a los que se sumó una Compañía de la F.F.A. con Pabellón de Guerra.

Hidrografía y Faros Representada en Simposium en Panamá.

Muy satisfechos de haber asistido a un Simposium sobre Percepción Remota, donde tuvieron oportunidad de ponerse al corriente de los últimos adelantos y planes futuros sobre este interesante aspecto, retornaron de la Zona del Canal de Panamá, el Contralmirante AP. Jorge Parodi Galliani, Director de Hidrografía y Faros, y el Capitán de Fragata AP. Jorge del Aguila Sánchez, Sub-Director de la citada dependencia.

Ambos Oficiales peruanos participaron activamente de una serie de actividades que se programó y se coordinaron con el Comando Sur de la Marina de los Estados Unidos, durante esta visita se trató sobre la participación que cumplirá próximamente el citado Comando dentro del plan de levantamiento de puertos e instalaciones de faros a través de todo el litoral.

Dos Trasplantes Renales Más en C. M. N.

En menos de un mes, y con resultados positivos, se realizaron dos operaciones de trasplantes renales en el Centro Médico Naval por el equipo de médicos especialistas. Con estas intervenciones, se eleva a 23 el número de operaciones de esta naturaleza.

El 8 de mayo fue intervenida la joven I. O. de 20 años de edad, quien recibió el riñón donado por una prima materna suya. La paciente, alumna del Colegio Rosa de América y la donante, superaron satisfactoriamente el período post-operatorio.

Luego el 1º de junio, la niña Patricia Paulette de 12 años, recibió el órgano donado por su madre. En este caso también ambas no tuvieron problemas en el período posterior a la intervención.

Alférez Rafael Luna vicja invitado en el "Gloria".

Desde el pasado 20 de mayo, se encuentra navegando alrededor del mundo en el Buque-Escuela Colombiano "Gloria" al Alférez de Fragata AP. Rafael Luna Aubry, quien fue designado por la Superioridad Naval del Perú en mérito a sus brillantes calificativos que obtuvo en su período académico de estudios, atendiendo a una invitación de la Marina de Guera de Colombia.

El Buque Escuela "Gloria", que conduce en Crucero de Instrucción a los cadetes colombianos que han terminado el último año de su período académico de instrucción, zarpó del puerto de Cartagena el pasado 20 de mayo esperándose su retorno para el 1º de noviembre. En su recorrido tocarán puertos de Bermudas, Gran Bretaña, Rusia, Finlandia, Suecia, Alemania, Francia e Islas Canarias.

Agregado Argentino donó Cuadro a Marina.

Una hermosa reproducción pictórica del que fue Buque Escuela ARA. "Presidente Sarmiento" fue donada por el Agregado Naval Argentino, Capitán de Navío ARA Julio Juan Bardi al Museo Naval del Perú, en una sencilla ceremonia que se realizó en mayo último.

La citada reproducción pertenece al destacado pintor marinista Emilio Biggeri donde presentó maravillosamente el corte de la histórica nave de tan dilatada actividad y que actualmente también es museo en su país y a la vez Monumento Histórico.

El cuadro lo recibió en representación del Secretario General de Marina Contralmirante Augusto Gálvez Velarde, el Capitán de Navío AP. Jorge Arnillas de la Cotera. Inmediatamente fue entregada la obra al Capitán de Navío AP. (r) Julio J. Elías, Director del Museo Naval del Perú.

Discurso Pronunciado por el Contralmirante Jorge Bellina E., durante las Exequias del que fuera Contralmirante Armando Echeandía Ramos.

Señores:

Por designación del Comandante General de la Marina, Ministro de Marina, y en nombre de la Armada Peruana, tengo la sentida obligación de dar el postrero adiós al amigo, gran señor y caballero, ahora que los designios de la muerte lo separan de lo que él tanto ama y de sus amigos y compañeros que tuvimos la suerte de alternar con él en muchos pasajes de nuestras vidas y al que llegamos a conocer como el amigo leal, esposo modelo y padre-hermano a la vez, de esa familia, tan naval, noble y amiga, que nos remonta de inmediato a nuestros años mozos, rememorando que en su hogar nos sentíamos tan halagados con ese cariño que sólo depa- ran almas bondadosas y de gran calidad humana.

Hijo de Dn. Nemesio Echeandía C. y Doña Eva Ramos Ortiz, nace en la ciudad de Lima un 20 de Febrero de 1915, alumno brillante en su edad escolar, ingresa a la Escuela Naval el 5 de Abril de 1933, egresando de ella el 1º de Enero de 1939. Durante su carrera como Oficial asciende hasta la alta clase de Contralmirante el 1º de Enero de 1969, desempeñando diferentes e importantes cargos que la Marina de Guerra confía a sus Oficiales más distinguidos, demostrando en todos ellos su eficiencia, honradez y dotes particulares de hombre de bien, haciéndose querer y respetar por sus superiores y subalternos.

Se califica en la Escuela de Comunicaciones, realiza estudios y embarco en la Armada Argentina, es Instructor de Cadetes de nuestra Escuela Naval del Perú. Posteriormente es seleccionado como alumno de la Escuela Superior de Guerra Naval y, de acuerdo a sus calificativos y apreciaciones, se le designa Profesor de la misma. Sus dotes de estrategia motivan que la Superioridad Naval lo nombre para seguir el curso en la Escuela Prospecting Commander Officers de San Diego y luego en la Naval War College de Newport. Su preparación profesional lo capacita para desempeñar cargos en el Estado Mayor General de Marina, Comandante del B.A.P. "Castilla", Comandante de la Flotilla de la Fuerza Fluvial del Amazonas, Jefe de Operaciones de la Escuadra, Sub-Jefe del Estado Mayor General, Jefe Estado Mayor de la Escuadra, Sub-Director y luego Director General de Economía, desempeñando su último cargo como Agregado y Comisionado Naval en Washington.

Esta breve biografía es el espejo de la vida honesta del Oficial pulcro, sencillo, capaz, hábil e inteligente; sus cargos lo indican, todo ello

como un Oficial de élite, porque es el calificativo que merece el que aquí está postrado, lo que hace de su féretro un altar al recuerdo, un monumento a la lealtad y un motivo de admiración de los que lo conocimos.

ARMANDO:

Tus condecoraciones "Orden de Honor del Congreso", "Cruz Peruana al Mérito Naval", "Orden Militar de Ayacucho" y "Orden Gran Almirante Grau" que un día ostentase en el pecho quedarán guardadas en las sanas y cariñosas manos de tu esposa e hijo y ellas marcarán el Norte de quien te hereda en tu carrera y tratará de seguir tu ejemplo.

Desde el Puente que todos algún día tenemos que cruzar, vemos las naves de nuestras vidas perderse en el horizonte y cual veleros fantasmales disminuir sus siluetas donde el cielo se une con la tierra; esa es nuestra vida y ese es nuestro sino, pero cuando se trata de un hombre como ARMANDO, su figura se yergue y su recuerdo se acrecienta minuto a minuto al partir donde Dios designa a sus escogidos.

ARMANDO:

Tú partida es un viaje más, noble marino; tú arribada, el infinito; pero tú ejemplo, tú recuerdo y tú cariño siempre estarán presentes en los que te añoramos y extrañamos con el dolor de hermano.

Contralmirante ARMANDO ECHEANDIA RAMOS

Descanse en Paz



NECROLOGICA

† **Contralmirante ARMANDO ECHEANDIA RAMOS.**

Múltiples manifestaciones de pesar causó en el Cuerpo General de la Armada el repentino fallecimiento del Contralmirante A.P. Armando Echeandía Ramos, privando a la institución de uno de sus más apreciados jefes cuando se encontraba en pleno ejercicio de sus funciones como Agregado Naval del Perú en Washington, Estados Unidos, hasta el 29 de junio, día de su deceso.

De esta manera, la muerte segó la trayectoria emprendedora y entusiasta del Contralmirante Echeandía, que le valieron a través de su dilatada permanencia en nuestro Cuerpo desempeñarse con toda eficiencia en el ejercicio de importantísimos cargos en dependencias y unidades de la Marina.

Sus restos retornaron a la patria el 2 de julio y en hombros de sus compañeros fueron llevados a la Capilla del Centro Médico Naval, donde se ofició una Misa de cuerpo presente, con la asistencia del Edecán del Presidente de la República, del Ministro de Marina, Altos Jefes Navales y de la Fuerza Armada, quienes le tributaron un sentido homenaje póstumo.

En el cementerio "El Angel" donde fueron sepultados sus restos, rindieron público homenaje al compañero desaparecido, el Contralmirante A.P. Jorge Bellina Eggerstedt, Inspector General de la Marina, quien lo hizo a nombre de la Marina de Guerra del Perú.

A nombre de la Promoción de Oficiales 1953, de la que fue su padrino y orientador, rindió homenaje el Capitán de Fragata AP. Jorge Bustamante Roca, y a nombre de la Promoción de Oficiales 1938 a la que perteneció el Contralmirante Echeandía, lo hizo el Capitán de Fragata AP. (r) Enrique Burga Cisneros.

El Contralmirante Armando Echeandía Ramos, durante su permanencia en la Armada, fue Director General de Economía de la Marina, Sub-Director General de Economía, Jefe de Estado Mayor General, Co-

mandante de la Flotilla de la Fuerza Fluvial del Amazonas y Comandante del Destructor Escolta BAP. "Rodríguez".

También fue Jefe de Operaciones de la Escuadra, Segundo Comandante del Destructor Escolta BAP. "Castilla", Sub-Jefe del Estado Mayor General de la Marina e Instructor de la Escuela Superior de Guerra Naval.

El desaparecido Contralmirante era Calificado en Comunicaciones, se graduó en la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval de Newport de Estados Unidos de Norteamérica, y en la Escuela de Comandantes de destructores de San Diego.

Nacido el 20 de febrero de 1915 en Lima, el Contralmirante Echeandía, ostentó las condecoraciones Gran Oficial de la Cruz Peruana al Mérito Naval, de la Orden Militar de Ayacucho, de la Orden Gran Almirante Grau y Comendador de la Orden "Honor del Congreso".
