



REVISTA DE MARINA

SEPTIEMBRE - OCTUBRE Nº 5
VOLUMEN Nº 339



CONTENIDO

	Pág.
Las Conversaciones en la Cámara de Oficiales .. Traducido por el Teniente Segundo A.P. César A. Acevedo H.	437
¿Qué Significado tiene nuestra Marina Mer- cante en el Desarrollo del País? Por el Capitán de Fragata A.P. (r) Luis Fe- lipe Villena Gutiérrez	458
Los Buques y el Mar Traducido por el Capitán de Navío A.P. Ricardo Zevallos Newton.	462
El Mundo en que me Gustaría Vivir Traducido por el Teniente Primero A.P. Luis Mellet Castillo	477
El Transporte tipo Container Por el Capitán de Navío A.P. Germán Gonzales V.	483
La Ruta del Cabo De "Forces Armées Francaises" (Setiembre 1972)	488
Revista de Revistas	491
El Adiós a "La Revue Maritime"	506
Informaciones Mundiales	507
Crónica Nacional	521

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. Vincés, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc. Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954.
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.
Contralmirante Alejandro Martínez Claire, Abril 1963 a Enero 1964.
Contralmirante Julio Giannotti Landa, Febrero 1964 a Diciembre 1965.
Contralmirante Fernando Lino Zamudio, Enero 1966 a Diciembre 1966.
Contralmirante Esteban Zimic Vidal, Enero 1967 a Diciembre 1968.
Contralmirante Alberto Benvenuto Cisneros, Enero 1969 a Diciembre 1970.
-

Las Conversaciones en la Cámara de Oficiales

LAS REFLEXIONES EN EL MAR

Por el Teniente Segundo A.P.

CESAR A. ACEVEDO H.

Soledad y Convivencia: La Evasión por el sueño o el Intercambio:

En el mar no hay nada que distraiga la mirada. No hay ni ciudades ni pueblos, ni campanarios con veletas indecisas, ni cafés con mesas desplegadas sobre la vereda. No hay calles con lindas muchachas y plátanos polvorientos. No hay pájaros que canten en los hilos telefónicos, no hay hojas muertas arrastradas por el viento... Las únicas sombras son las de las nubes que se deslizan sobre el mar fugaz y siempre ininterrumpidos.

En el mar el paisaje es llano y sin estaciones. Y sobre la llanura líquida sólo entre los cuatro horizontes, el marino trabaja en un campo sin vallas, y sin taludes, desgarrando el Océano, atropellando a las olas con su roda, rechazando los terrones flú-

dos para convertirlos en chorros de espuma pulverizada.

En el mar, el marino está solo consigo mismo entre otros marinos que también están solos en medio de la luz desnuda.

El marino está sólo en su universo cerrado; el universo de su buque que se retuerce y que vibra en medio del oleaje; el universo de los recuerdos guardados y de los sueños ocultos; el universo de las alegrías íntimas insertadas en el presente y de las penas marchitadas en el cementerio del pasado.

Prisionero de la monotonía de la vida a bordo y de la convivencia que lo hiere, el marino se evade refugiándose en su reino interior y la horda de sus pensamientos se desboca como caballos salvajes.

Prisionero de la inmensidad del Océano, el marino necesita escuchar para olvidar y hablar para contar. Se vuelve hacia los otros.

Ensueño y meditación de donde sale más rico y más fuerte.

Necesidad de comunicarse, de decir, de intercambiar pensamientos para afirmarse y confortarse.

El Intercambio.—

Las iniciales grabadas en los ámbolos o trazadas en las columnas de los templos antiguos no solo atestiguan el paso de un bárbaro. Tienen otro significado. Concretan el deseo, la necesidad angustiosa que anidan en el fondo de nuestro corazón de perpetuar el instante presente y de proyectarnos hacia el futuro.

Los hombres necesitan expresarse, decirse, transmitir su mensaje: pensamiento, actitud, ejemplo, genio, acción, raza, orden o plegaria...

Lo hacen de mil formas distintas: El Partenón es Pericles, este dibujo rupestre, un hombre de las cavernas; la novena sinfonía, Beethoven; y este tilo, mi abuelo.

Para el intercambio en el presente, para la comunicación recíproca los hombres utilizan generalmente el gesto y el lenguaje hablado o simbólico.

El intercambio es una necesidad humana imperiosa, don y compromiso, disponibilidad y afirmación, demanda y conquista, enriquecimiento

y revelación pues... "El otro es el camino más corto que me conduce de mí mismo al conocimiento de mí mismo". (1):

El Jefe, no es sólo aquél que tiene a su cargo a otros hombres, aquél que asume la mayor parte de la responsabilidad y de los riesgos...

El Jefe no es sólo el hombre de acción más lúcido, más perspicaz, más valiente, más intrépido, más paciente, más perseverante, más competente...

El Jefe es también, y quizás sobre todo, aquél que despierta las energías, que suscita las voluntades, que impulsa los corajes, que inculca la superación de uno mismo.

El Jefe es por excelencia, el hombre del intercambio, el que manifiesta y se manifiesta, informa y se informa, instruye y se instruye; es "el más resistente a la soledad y el más rico en calor humano" (2).

El Jefe es el hombre del intercambio que se manifiesta por sus actos y por el ejemplo de su conducta, de su competencia y de su valor moral; es el hombre del intercambio que ordena y corrige, que piensa y hace pensar, que aconseja y educa; es el hombre del intercambio que escucha abiertamente a los otros, acogiendo su mirada, atento a su actitud, a su gusto, a su palabra...

(1) Emmanuel Mounier: "Tratado del Carácter".

(2) Emmanuel Mounier (op. cit.).

Cuando uno se Desorienta . . .

Ahora bien, hace algunos meses un joven oficial me escribía sobre su descubrimiento sorprendente de las conversaciones en la cámara de Oficiales, eternamente encauzadas por las mismas sendas, muy raramente serenas, muy a menudo tumultuosas, muy frecuentemente detractoras, que casi siempre ocurrían en medio del desorden y terminaban comúnmente en agua de borrajas.

Si el mecanismo de los intercambios está atascado a nivel de la cámara de Oficiales, cómo se puede esperar que funcione perfectamente a bordo? Y si no existe una verdadera y constante comunicación a bordo entre los oficiales y la tripulación, en ambos sentidos, ya no existe comunidad de pensamiento, ya no existe tripulación y ya no existe un verdadero comando.

Este joven Oficial tiene razón de sorprenderse. Su reflexión impone una seria meditación. Pues el asunto es de importancia.

La Cámara de Oficiales, lugar de Intercambio y Caja de Expansión.—

La Cámara de Oficiales es un lugar de intercambio; a veces, aunque raramente, club cerrado para mantener un aparte sigiloso y amistoso, frecuentemente forum, ágora para conversaciones apasionadamente ruidosos . . .

La Cámara de Oficiales es también caja de expansión para la libe-

ración lícita de la protesta episódica . . .

La Cámara de Oficiales lugar de intercambio . . . Las conversaciones sobre temas del servicio se rechazan por cortesía, las discusiones políticas se prohíben por discreción, las especulaciones filosóficas son raras o imposibles a falta de especuladores y de auditorio interesado, los comentarios científicos se reducen a las novedades del Apolo XIII . . .

Si nada importante, verdaderamente importante, puede abordarse como tema de intercambio, ¿entonces de qué se puede hablar en la Cámara de Oficiales?

La respuesta es simple: la vida en el mar se canta haciendo sonar siempre la misma cuerda, su música está compuesta en tono menor y su registro es poco extenso. Así como ciertos monjes salmodian los himnos sagrados en base a tres notas, así también los marinos recitan en frases cortas algunos temas, siempre los mismos y de los que nunca parecen cansarse: hablan de su oficio. Discuten sobre su oficio hasta perder el aliento, la técnica de su oficio, el arte del comando, el desarrollo de técnicas y tácticas. También hablan de la última escala, de los recuerdos de carrera a los que agregan detalles . . . y sobre todo de la Marina que ellos reconstruyen a lo largo de las tertulias y de los husos y horarios.

Estoy muy lejos de insinuar que estos temas de conversación no sean interesantes. Muy por el contrario,

pienso que es bueno "discutir constantemente un tema, conversar con inteligencia y espiritualidad", pues "el de la acción hace olvidar con demasiada frecuencia la necesidad que impulsa a toda empresa a repasar continuamente sus recursos, su espíritu, su mística, su futuro. . ." (4).

Encuentro tan solo que estos temas son demasiado limitados, demasiado estrechos, demasiado machacados y que las notas de estas salmodias son demasiado chillonas, demasiado agudas, demasiado monótonas y demasiado poco convincentes.

Siempre los mismos temas como discos numerados en una caja de música.

Una música muy específica por otra parte:

Una frase melódica seria, inteligente, generalmente corta, poco desarrollada, ahogada por momentos en medio del ruido de fondo de una orquesta disonante, pero retomada con tenacidad en un crescendo punzante con un aire de cítara. . .

Un solo movimiento rápido, sorprendente, desconcertante. . .

Seis tonos continuos: el jurisdismo latino, la fogosidad gala, la salática, el espíritu bizantino, el contraste dogmático, la carroña atrevida.

Un solo ritmo frenético staccato.

Fortísimos

Con algunos floreos ad libitum: contrapunto de interjecciones agrupadas y rápidas, de argumentos descargados como hachas, de afirmaciones perentorias lanzadas como obuses, o fuga de paradojas, sofismas y bromas.

No, no exagero. Yo también he formado parte de la orquesta como los otros, y quizá más que ellos y con mucha menos tolerancia y benevolencia.

Cree Ud. que este juego es encantador, divertido, folklórico? Yo creo que es triste.

Y me imagino que en el paraíso de los filósofos a Sócrates le debe exasperar el haber vaciado con tanta calma su copa de cicuta y el no poder ya fustigar a estos nuevos sofistas que han digerido tan mal estos veinticinco siglos de cultura grecolatina.

Cómo hemos llegado a esto? ¿A qué se debe semejante monotonía de los temas, semejante chatura, semejante pobreza en una cantidad tan grande de conversaciones en la Cámara de Oficiales? ¿Cuál es la razón de esta incapacidad tan frecuente de comunicarse apaciblemente, de conversar con lógica, cortesía, serenidad? ¿A qué se deben estas inyecciones de ácido corrosivo?

¿Monólogo o Diálogo?

Para esculpir una hermosa estatua un artista debe tener una idea o un modelo, una materia noble, un pórfido o una Carrara por ejemplo y también herramientas que sepa manejar. Además, debe encontrarse en estado de gracia, en estado de creación. En una novela reciente, Dutourd (5) ha analizado muy bien esta

(4) Emmanuel Mounier (op. cit.).

(5) Dutourd: "Pluche o el Amor al Arte".

disposición de fecundidad tan necesaria para los artistas como el aire para vivir y la luz para ver con alegría.

Este escultor no dialoga: su estatua es sorda y muda. Monólogo consigo mismo, con su idea, con su genio, incluso en la leyenda de Pímalión, la estatua mística de Galatea sólo era piedra muerta que cantaba en el corazón del artista.

Para que haya intercambio, es necesario al menos que haya diálogo. En el diálogo, la materia noble a esculpir es el espíritu del otro del auditor. Esta es una materia tolerante y receptiva; es también una materia pensante que analiza, juzga y es también una materia capaz de dar por sí misma una respuesta activa, capaz de esculpir a su vez el espíritu del orador.

Para que haya diálogo no basta con que haya una participación pasiva por parte del auditor, sino que es necesario que esta participación sea creadora y reaccionaria, es necesario que haya reciprocidad del don de sí, mismo, don de su espíritu abierto al otro para escucharlo, don de su pensamiento como retribución.

En el diálogo la estatua también esculpe al escultor: Galatea cincela a Pígalión.

Todo intercambio expresa la existencia de una relación activa y reactiva, en ambos sentidos, entre los participantes.

En el intercambio existe un lazo, el objeto que se desea intercambiar,

y en cierta forma también existe una igualdad o al menos ningún exceso de desigualdad entre las partes. No habría realidad de intercambio sobre el tema de la limitación de la relatividad entre Einstein y un alumno de la escuela primaria: habría como mucho una transferencia gratuita de una vulgarización adaptada, o una lección, o atiborramiento de cabezas. No habría ninguna posibilidad concreta de conversación.

Habría gran dificultad de intercambio si el tema de la influencia del sintoísmo en el Norte de Hokkaido fuera tratado entre un sociólogo japonés y la mayoría de los Oficiales de la Marina Francesa.

El profesor Monod podría venir a bordo y hablar en la Cámara de Oficiales sobre el mecanismo de la génesis de la materia viviente y pensante; lo que dijera sería en verdad extremadamente interesante y apasionadamente, pero es muy probable que monologaría y no extraería personalmente ningún beneficio de su exposición.

El bagaje científico del alumno de la escuela primaria y el bagaje cultural o biológico de los Oficiales de Marina son demasiado escasos como para que haya en ambos casos alguna posibilidad de intercambio.

Entre un orador y su auditorio existe toda una gama de relaciones bien diferenciadas según el nivel de cultura de los participantes y también, por supuesto, según el tema tratado, el punto de vista adoptado.

Quizá no son más que charlatanerías, puerilidades o simplezas.

Quizá no sirva más que para llenar la cabeza o violar la conciencia.

Quizás sea también, siguiendo una relación de participación creciente, monólogo oscuro, lección, conversación enriquecedora para uno solo de los dos participantes o intercambio fructífero para todos los participantes.

Un Loro muy bien amaestrado no deja nunca de ser un Loro.—

Todo intercambio, toda conversación parte de una idea o de una asociación de ideas, de un pensamiento fruto de la razón razonante, de una intuición genial, de un recuerdo o de una información sólida y segura.

Cuando en Bizancio los teólogos y los grandes del Imperio discutían sobre el sexo de los ángeles, lo menos que podríamos pensar es que su información era ciertamente incompleta y dudosa.

Y cómo podríamos nosotros discutir seriamente en la Cámara de Oficiales sobre teatro si ninguno de nosotros ha leído Beckett, Pirandello, Ionesco, Tennessee Williams, Claudel, Anouilh, Sartre, Montherlant...?

Si nuestra información es parcial, incompleta o no controlada, el valor del intercambio es dudoso y la verdad corre gran peligro. Por otra parte, una información recibida sin espíritu crítico, sin posibilidad de jui-

cio corre el riesgo de provocar una puesta en condición en lugar de generar progreso cultural. Un loro muy bien amaestrado no deja nunca de ser un loro.

Pero ustedes preguntarán: ¿cómo puede explicarnos que los adolescentes inteligentes, abiertos, francos, generosos, que ingresan a la Escuela Naval, sean, algunos años después, hombres tan poco aptos o tan reacios a comunicarse entre sí salvo en lo que respecta a su oficio, hombres con frecuencia tan dogmáticos, tan intransigentes, tan poco lógicos y a veces tan fútiles o tan apagados durante sus conversaciones en la Cámara de Oficiales.

Sin embargo, no es por falta de inteligencia: la emplean todos los días en la ejecución de tareas complejas y difíciles. Por otra parte, Alain no ha dicho acaso que "cada uno es exactamente inteligente como quiere" (6) y que la inteligencia es en gran medida un problema de voluntad y por consiguiente de trabajo.

Sin embargo, no es por falta de sentido común: la experiencia cotidiana demuestra que estos Oficiales son equilibrados, sanos de espíritu y poseen normalmente aquel equipo de primera necesidad que es el sentido común.

Sin embargo, no es por falta de curiosidad ni de generosidad; todos demuestran tenerlas en abundancia cuando se trata de su oficio.

(6) Alain: "Palabras sobre la Educación".

Será el temor a equivocarse? Alain no ha dicho acaso que si "la gente no quiere pensar es porque tiene miedo de equivocarse"? Tampoco es esto. En la Cámara de Oficiales, los Oficiales de Marina dan más bien muestras de una gran temeridad cuando destruyen o vuelven a construir la Marina.

¿Entonces?

Entonces, creo que esta dificultad, esta incapacidad de conversar, de lograr un intercambio proviene:

—De su especialización técnica,

—De una gran inhabilidad para manejar los instrumentos del pensamiento y del razonamiento.

—De falsas actitudes intelectuales, de una orientación del espíritu, según prejuicios, hábitos "marinos" y una cierta despersonalización.

El desarrollo de las ciencias y de las técnicas ha sido tan rápido y tan prodigioso desde hace un siglo que los sabios y los ingenieros han tenido que especializarse al extremo para adquirir cierta competencia en su campo de actividades. Ahora bien, en nuestro oficio, táctica o incluso la estrategia dependen en cierto modo de la ciencia y de la técnica. No es sorprendente entonces que el Oficial de Marina tenga necesariamente que especializarse si quiere ejecutar eficazmente su tarea. De modo tal que su saber real se limita a una o más raramente a dos disciplinas científicas, si no desea convertirse en un sabelotodo ineficaz.

Desgraciadamente la hiperespecialización científica o técnica conduce con frecuencia a un cierto estado de salvajismo cultural. Cuando digo "Salvajismo cultural", me refiero a la cultura general, a la del perfecto representante del siglo XVII que, por otra parte, hoy nos parecerá muy ignorante. Los grandes sabios, que obtienen resultados notables cuando describen el "cómo" de los fenómenos que observan (el "cómo" es el objeto de su ciencia), fracasan lamentablemente cuando pretenden exponer el "por qué" (el "por qué" es el objeto de la filosofía). Claude Tresmontant (7) Pierre-Henri (8) y Jean Fourastié (9), en sus recientes libros han demostrado con gran lucidez la bancarrota de los sabios modernos, famosos con justicia por su ciencia pero sumamente criticables por sus explicaciones sobre el ser del hombre y del Cosmos.

Entonces me preguntan, Ud. admite que los Oficiales de Marina tienen gran mérito con sólo mantenerse al corriente de los progresos de las ciencias y de las técnicas de su oficio; confiesa incluso que para ser competentes deben especializarse en un sector limitado de una ciencia o de una técnica; cómo exigirles una cultura general que los propios sabios no pueden adquirir?

(7) Claude Tresmontant: "Cómo se plantea hoy el problema de la existencia de Dios".

(8) P.H. Simón: "Preguntas a los Sabios".

(9) J. Fourastié: "Carta a cuatro mil millones de hombres".

Yo les respondería:

Ciertamente, nosotros los marinos no somos ni grandes sabios ni grandes filósofos y probablemente incluso tampoco seamos grandes pensadores. Pero la cultura general a que me refiero no es ni el conjunto de los conocimientos científicos ni la suma de las adquisiciones de la filosofía, del arte o de la política. Dentro del saber existen muchos grados entre la ignorancia y la perfección (ilusoria por otra parte).

Pero si nosotros, Oficiales de Marina, no somos ni grandes sabios ni grandes filósofos, somos sin embargo hombres y conductores de hombres. Por estas dos razones debemos ser capaces de pensamiento, de cultura y comunicación.

Porque el "pensamiento hace la grandeza del hombre" y el pensamiento se nutre de cultura que vive a su vez gracias a aquél.

Por qué nuestra vida, y la de nuestros hombres, nos coloca frente a un cierto número de problemas filosóficos, metafísicos o morales a los cuales cada uno de nosotros debe dar una respuesta para nosotros mismos y para nuestros hombres que nos piden razones para vivir.

Porque la educación y la formación general y humana de las tripulaciones constituyen una de las tareas y una de las responsabilidades más importantes del mando.

Porque nuestros hombres esperan de nosotros que conozcamos per-

fectamente nuestro oficio y que seamos cultos. . .

Porque la vida en el mar nos impone ciertos deberes sociales, particularmente el del intercambio, el del diálogo en la Cámara de Oficiales y en cualquier lugar del buque.

Ahora bien, ¿qué nos queda de nuestros años de escuela? ¿Un leve barniz de salón? ¿Una delgada película de polvo? Nada serio, en verdad. E incluso si se admiten algunas reminiscencias "esto permite como mucho tomar parte en las discusiones sobre estos temas pero no permite emitir un juicio a la vez objetivo y personal sobre los mismos" (11). En verdad, podemos seguir una conversación, una exposición sobre ciertos temas limitados, pero no podemos participar activamente en la misma, en una forma concreta y creadora.

Por consiguiente, corresponde a cada uno de nosotros adquirir la cultura general necesaria. ¿Cómo? Simplemente. . . Trabajando.

Sobre algunos Instrumentos de la Conversación.—

Para participar activamente (o incluso solo pasivamente pero con provecho) en una conversación, hay que poseer una cierta habilidad para manejar las ideas y la retórica. Hay que saber pensar, hay que saber escuchar atentamente, manteniendo despierto el espíritu crítico pero con el

(10) Pascal: "Pensamientos".

(11) Karl Rhaner: "Hoy, ¿es posible creer?"

espíritu simplemente abierto en su totalidad ante aquél que habla, hay que saber analizar, pensar, razonar, hay que saber discutir.

Debemos confesar que nuestros años de escuela no nos han preparado en absoluto para adoptar semejante actitud intelectual. Hemos adoptado con demasiada frecuencia la posición tranquila del ganso al que se lo atiborra de comida a través del embudo.

Sin embargo, "el hombre está hecho evidentemente para pensar, en esto reside toda su dignidad y todo su mérito" dijo Pascal; pero agrega que "su deber consiste tan sólo en pensar correctamente" (12).

Si, pensar es algo bastante simple siempre que uno no piense a la deriva, siempre que no se hunda en un método de pensamiento.

¿Cuántos de nosotros hemos sido formados para seguir un método de pensamiento y de reflexión auténtico? Es decir, un método lógico, completo que comprendería por ejemplo los actos elementales siguientes:

—Recoger la información mediante la observación de hechos, la lectura de documentos, la atención prestada a un interlocutor, la reflexión, la intuición...

—Luego analiza esta información y pasarla por el crisol de la verificación, de la correlación, del juicio, del pensamiento crítico...

—Más tarde, buscar la génesis de una conclusión parcial, de un resultado elemental.

—Y sintetizar las conclusiones parciales y los resultados elementales y formular una afirmación o una decisión, acto central y objeto de nuestro pensamiento.

—Finalmente, poner en duda (duda crítica, metódica) periódicamente u ocasionalmente esta información o esta decisión comparándolas con una nueva información a fin de acercarse aún más a la verdad.

Y cuántos de nosotros hemos aprendido a escuchar, a exponer una idea, a discutir una proposición, a defender una tesis?

"Penetra en el Alma de aquél que Habla".—

Escuchar es estar abierto a aquél que habla, es seguir la evolución de su espíritu, que se manifiesta detrás de sus palabras.

Escuchar es acoger el pensamiento del otro como un amigo y no como un malhechor o sólo como un ser dudoso, entre dos vallas de prejuicios y de rechazos.

"Habitúate a prestar atención a lo que dice el otro y, dentro de lo posible, penetra en el alma de aquél que habla" (13). Este es el consejo de un discípulo de Epicteto, el Emperador Marco Aurelio.

En realidad, ¿qué sucede en nuestro espíritu cuando otro habla?

(12) Pascal (op. cit.).

(13) Marco Aurelio: "Pensamientos para mí mismo".

¿Le escuchamos verdaderamente con nuestro corazón y nuestro espíritu abiertos a su corazón y a su espíritu? ¿Le acordamos nuestra confianza y el beneficio de la sinceridad, de la honestidad? ¿No estamos más bien alertas, buscando la debilidad del razonamiento, almacenando en nuestra memoria sus errores más que sus verdades? ¿Mantenemos nuestro espíritu totalmente a la disposición del pensamiento del otro en una humilde búsqueda de la verdad? ¿No estamos impacientes por responder, mientras nuestros pensamientos ruedan cada vez más rápido con una creciente avidez por interrumpirlo? ¿Estamos incluso seguros de que nuestra impaciencia es sincera? Nuestra prisa por responder ¿no se debe acaso tan sólo a nuestro deseo de "ubicarnos" ante el auditorio, para señalar uno tras otro los puntos irrisorios a los demás?

Y cuando lo escuchamos, ¿seguimos fielmente el camino de su pensamiento aun cuando es lento en su marcha e inútilmente tortuoso? ¿No nos hemos desviado ya por un atajo mediante alguna asociación de ideas que no mantiene ninguna relación real con su discurso?

Pues resulta difícil y a veces penoso escuchar sin interrumpir. Notamos una idea al pasar, la atrapamos, la observamos, reteniéndola por un momento, pero el otro prosigue su camino. Entonces el pánico se apodera de nosotros. ¿Vamos a olvidar nuestra idea, vamos a perderla? ¡Sería lastimoso! ¡Una idea tan hermosa! Entonces interrumpimos al orador, con lo que intervenimos a contratiem-

pos pues "escuchar ¿no es acaso correr siempre sin poder regresar nunca"? (14).

Sí, ¿qué sucede en realidad en nuestro espíritu cuando otro habla? ¿Ocurre acaso que para ser totalmente franco sólo nos escuchamos verdaderamente a nosotros mismos? Pues raramente se escucha a quien habla, pero uno siempre se escucha así mismo.

Este es entonces un esfuerzo que debemos realizar, un hábito que debemos adquirir, una disciplina que debemos imponernos: escuchar, estar abierto y atento aquél que habla, penetrar en su alma...

Como un Trozo de Cera que se funde con el Calor del Fuego...

Admitamos que sabemos escuchar, que acogemos amigablemente el pensamiento del orador, que seguimos fielmente el desarrollo de su discurso. ¿Qué sucede realmente en nuestro espíritu?

Las ideas del otro, todas sus ideas, las buenas y las menos buenas, con sus relaciones en encadenamiento se almacenan cuidadosamente en las pequeñas células grises de nuestra memoria. Pero las ideas que nos pertenecen, nuestros datos, nuestras presuposiciones, nuestras inhibiciones, nuestros prejuicios y nuestras reflexiones asociadas con sus ideas también son almacenadas en otras pequeñas grises de nuestra memoria.

(14) Alain (op. cit.)

Entonces ¿qué sucede en nuestra computadora? ¿Vamos a comparar las ideas del otro con las nuestras? ¿Vamos a analizarlas a través de las nuestras? O bien, por amor a la verdad y por respeto al otro, ¿vamos a examinar sus ideas, una a una, seriamente, imparcialmente, con todo rigor lógico, según las normas de una perfecta y serena racionalidad?

¿No somos prisioneros de nuestras opiniones, de nuestra pequeña verdad más que de la Verdad?

¿No ocurre acaso que la idea del otro durante el transcurso de las operaciones de su entendimiento, de su pensamiento, de su juicio, al pasar por nuestro espíritu se deforma, se modifica, pierde su valor, su peso, su autenticidad, su originalidad como un trozo de cera que se funde con el calor del fuego?

Pues la idea del otro debe conocerse tal como es en sí y no bajo su apariencia a través de los mil meandros de nuestro espíritu, como a través de un prisma que la descompondría, la refractaría y no nos la entregaría entera y desnuda. La idea del otro debe ser preservada de toda impureza, de toda mezcla y análisis metódico, examinada fielmente, pesada con amor como el miligramo de un producto muy raro, como un polvo de luna...

"Todo nuestro razonamiento se reduce a ceder al Sentimiento".—

También Pascal lo ha dicho; en efecto, con frecuencia intentamos darle la razón a nuestros sentimien-

tos, a nuestros deseos, a nuestra preferencia. Frecuentemente inventamos pseudoargumentos para justificar a posteriori los partidos tomados, los prejuicios o las decisiones atolondradas.

Que juzguemos con nuestro corazón un cuadro, una sinfonía, un perfume, no es totalmente ilógico pues el conocimiento que podríamos tener de él sólo a través de nuestro espíritu sería, en verdad, incompleto.

Pero cuando pretendemos comunicarnos con otras personas, ya sea para exponerles nuestro pensamiento, ya sea para aprobar o recusar el suyo, no sólo es ilógico sino que también resulta totalmente imprudente razonar subjetivamente. Por otra parte, en un intercambio, en una conversación, la discusión debe hacerse entre las ideas, los pensamientos de los participantes, más que entre las personas.

Es verdad que estas ideas, estos pensamientos se manifiestan por intermedio de estas personas y que la forma en que éstas las acojan depende inevitablemente de la manera en que estas ideas les son ofrecidas. Ahora bien, por nuestra formación no tenemos gran habilidad para presentar ideas. Estamos más habituados a manejar la deducción matemática que la inducción, la analogía o el silogismo caro a Aristóteles. Ciertamente, sabemos ordenar nuestras ideas, estudiar y clasificar los hechos mediante el viejo método del análisis y de la síntesis y también sabemos aplicar las reglas de la lógica, pero conoce-

mos en general muy poco sobre el arte de la dialéctica ya sea ésta platónica o hengeliana (si bien en materia de técnica siempre razonamos, quizás sin saberlo, según la concepción hengeliana bien conocida de la tesis, la antítesis y la síntesis).

Evidentemente nuestros recursos de reflexión y discusión se ven medianamente disminuídos. No siempre nos damos cuenta de ello, pues la mayor parte del tiempo debemos razonar sobre datos científicos y técnicos o sobre abstracciones matemáticas. Pero cuando tenemos que mantener una conversación, debemos recurrir a otras formas de reflexión y también debemos a veces contar con otras presentaciones del razonamiento. En la conversación ocurre como en el tenis, hay que saber variar el juego según el adversario, es decir según el interlocutor. En realidad, nuestro juego es con frecuencia sumamente pobre e insípido. Nos lanzamos valientemente a la lucha, nos arrojamamos como mamuts, sin floreos, sin finura, sin elegancia y sin eficacia. Seríamos unos abogados perfectamente insignificantes.

Derribar las Conclusiones con gritos de Leñador.—

En las conversaciones que he mantenido en la Cámara de Oficiales con frecuencia he tenido la impresión de encontrarme en presencia de un vendedor parado al costado de su gran paraguas abierto en la vereda y del cual extraía corbatas lamentables que imponía a los papanatas embu-

tecidos por el bombardeo de su cháchara desordenada.

Discutir no es pelearse a puñetazos, no es descargar los argumentos como una maza, no es derribar las conclusiones con gritos de leñador, no es esquivar las objeciones o ignorar los argumentos en contra, no es hacer traicioneramente una insinuación, no es ni siquiera presentar pruebas como piezas sobre un tablero de ajedrez. "En convencer, decía Péguy, está vencer y en la conducta de la persuasión el gusto de aniquilar puede convertirse en algo más poderoso que la alegría de comunicarse" (15).

Discutir es otra cosa.

Discutir es ante todo reconocer el valor motriz de la contradicción, admitir la eficacia del choque de la tesis y de la antítesis.

Discutir también es entonces rechazar el espíritu de sistema compacto, monolítico, indestructible.

Discutir es saber que la realidad debe ser mirada bajo todos sus ángulos a partir de diferentes puntos de vista para discutir todos sus aspectos.

Discutir no es tratar de pinchar al adversario, de poner en evidencia las divergencias. Discutir es ante todo acoger la verdad que existe en el pensamiento del otro, descubrir los puntos comunes, captar las coincidencias de pensamientos, creencias u opiniones.

Discutir es ante todo zarpar de un mismo puerto, reconocer las señas-

(15) Emmanuel Mounier (op. cit.).

les comunes. Discutir es también navegar juntos, sentados en el mismo banco. A cada golpe de remo la barca avanza si ambos navegan en armonía.

Existen muchas formas de lograr esta armonía, este navegar juntos: la afabilidad de las actitudes y de los propósitos, la serenidad del tono, el amor humilde y sincero por la verdad, la confianza, el respeto del interlocutor. . . Existe también la adaptación de la exposición, la elección de una forma de razonamiento, la textura y el estilo del discurso, su flexibilidad en función de las reacciones del interlocutor. . .

Es justamente cuando uno busca esta armonía que se siente satisfecho de poder disponer de toda la riqueza de la retórica, de toda la gama de los recursos del orador.

El Arte Dialéctico de Sócrates es de una eficacia maravillosa para tratar con Testarudos.

Platón nos ha enseñado el arte de Sócrates cuya dialéctica se hizo famosa al enfrentar a los sofistas y demostró ser de una eficacia maravillosa, incluso terrible, para tratar con testarudos.

Recuerda cómo actuaba Sócrates?: Escuchaba atentamente a su adversario, luego tomaba la palabra partiendo no de su pensamiento sino del de su interlocutor de quien exigía la participación activa en su propio discurso. Ante todo se esforzaba por sostener lo mejor posible la tesis del

adversario, logrando que éste quitara por sí mismo todo lo que en ella había de dudoso o falso, que eliminara poco a poco y siempre con plena convicción todo lo que no era ni cierto ni verdadero. Por etapas, casi insensiblemente, como se deshoja una margarita, Sócrates forzaba a su adversario a quitar de su tesis todos sus errores, todas sus falsas apariencias, para dejarla desnuda, no totalmente sin sentido, sino reducida a los puntos comunes, a las verdades comúnmente admitidas, a las coincidencias de ideas. Y entonces, también por etapas, conducía a su adversario, casi de la mano, confrontando incesantemente lo verdadero y lo falso, a reconstruir por sí mismo la propia tesis de Sócrates.

Este movimiento de ir primero hacia el adversario, de seguir su pensamiento, de navegar junto con él hacia el pensamiento de uno mismo, constituye ciertamente una excelente táctica de discusión. Pero hay que hacerlo. Pues después de todo si uno ignora el "entrechat" y el "pas-de-deux", nunca se arriesgaría a bailar el ballet de Copelia.

Ciertamente, existen muchas otras formas de discusión perfectamente válidas y eficaces. Su elección depende de las circunstancias y del carácter de los interlocutores, pero todas deben seguir las vías de la racionalidad y todas deben destacar la misma actitud intelectual que Marco Aurelio describió de este modo (16):

(16) Marco Aurelio (op. cit.)

"Si alguien puede convencerme y probarme que pienso o que actúo mal, desearía corregirme pues busco la verdad que nunca ha perjudicado a nadie. Pero el que se perjudica es aquél que persiste en su error y en su ignorancia".

Seno de X igual a Ocho porque tengo Tres Galones.—

Antes de terminar de referirme a los instrumentos de la conversación, diré algo sobre el llamado argumento "de la autoridad".

No quiero hablar de la referencia a los grandes pensadores, a los sabios eminentes, a los santos o a los hombres de acción que gozan de una justa reputación y cuyas palabras, escritos o gestos tienen un valor cierto y constituyen realmente una autoridad en tal o cual dominio o disciplina.

No, quiero simplemente descartar en forma definitiva, radical y sin explicaciones, pues no merece ninguna, el empleo vergonzoso del grado o de la función como argumento final, masivo, redundante y letal. Seno de X igual a ocho porque tengo tres galones o porque soy el Jefe o porque es mi tarea, mi propio asunto, que solo a mí me pertenece.

El golpe de mazo del hombre de las cavernas también tenía el mérito de cerrar la discusión pero dentro de la escala de los valores humanos ocupaba al menos un pequeño lugar, el del salvaje.

El golpe de galones o de función no ocupa ninguno, o más bien ocupa

el lugar del ridículo. Sólo derriba a quien lo asesta.

Ya he dicho el año pasado lo que pensaba de la autoridad, de la verdadera, de la auténtica autoridad. Por lo tanto no volveré a referirme a ello.

Pero lo que se puede ver una vez más es esta situación es que la conversación, la discusión, como todas las relacionadas humanas, sólo tienen sentido y valor cuando existe un respeto por la persona, su dignidad y su libertad.

Agregaré que para reunir todas las condiciones que exige la mejor discusión, es prudente, sino necesario, atribuir al interlocutor todas las cualidades y las virtudes, al menos aquellas de las que uno se jacta y aquellas que uno se atribuye a uno mismo.

Las falsas actitudes Intelectuales.—

No hay intercambio si uno se defiende por orgullo o por pudor detrás de una actitud paradójica, detrás de una máscara de comedia, detrás de una cortina que se interpone entre uno y los otros.

No hay intercambio si existe temor a la transparencia que hace cerrar los postigos y esquivar la mirada, si existe una lucha entre el deseo de comunicación y la náusea de la invasión...

No hay intercambio si hay rechazo del otro por desconfianza que es la inhospitalidad del corazón y por

indiferencia que es la avaricia ego-céntrica.

No hay intercambio cuando sólo existe el deseo ávido de brillar, el gusto por la singularidad, la necesidad de sorprender, de escandalizar, de mistificar, fuegos de artificios, chorros de agua, pompas de jabón... Cuando sólo existe el deseo de encumbrarse a cualquier precio, a costa de la verdad, a costa de la caridad y quizá incluso de la amistad y de la cohesión de la unidad...

"El pavo real que se siente observado se pavonea".

No hay intercambio cuando el otro sólo es objeto de entretenimiento y motivo de charla sin sentido, alimento de habladurías, títere y comparsa, malabarismo y sofismas, fábulas y simplezas... para divertir al auditorio.

No hay intercambio cuando hay abandono de libre albedrío y del espíritu crítico, oscurecimiento de la razón, deseo de ponerse incondicionalmente por encima de los otros, o de la personalidad más fuerte o del más charlatán... o del jefe, en busca de adulación.

No hay intercambio a través de los muros espesos de la fortaleza del sectarismo del torreón del dogmatismo, de la prisión del excepticismo, de la célula de la desesperación, del fortín del oportunismo, a través del alambrado de las presuposiciones, de las ideas preconcebidas, del rechazo sistemático...

No hay intercambio cuando "el infierno está en los otros".

Sólo hay intercambio en la libertad asumida y tolerante, en la confianza que se da, en el respeto por la persona y por su dignidad, en la amistad participadora y actuante, en la humildad, en la claridad de la sinceridad...

Cuando el Pensamiento es siervo, ya no Piensa, Sirve.—

La dificultad de intercambio, de comunicación se relaciona con todo tipo de alineación del pensamiento, es decir con una cierta despersonalización característica del hombre moderno.

Cuando el pensamiento es siervo, ya no piensa, sirve.

Existe alienación del sentido crítico y pérdida de la independencia del juicio por conformismo, temor del qué dirán, esclavitud de los prejuicios, inhibiciones de todo tipo, respeto humano, timidez, orgullo, fijación egocéntrica debida a problemas personales.

Existe alienación del juicio por transferencia de referencia, cambio de escalas de valores o rechazo de toda norma objetiva. Esta es la mayor falla de la discusión anárquica moderna que juzga todo teniendo como referencia tan sólo la persona de quien discute.

Existe alienación del pensamiento cuando éste se mantiene en una actitud escéptica o dogmática, otra forma de esclavitud.

Existe alienación de la persona por "captura" sentimental o intelectual, por sumisión a una personalidad más fuerte.

Existe alienación del hombre a su tiempo, a su medio social del que sólo puede evadirse por la brecha del ensueño para construirse "un reino interior con el solo fin de convertirse en el rey absoluto del mismo" (17).

Existe alienación del hombre a la colectividad, a sus presiones, a sus impulsos, a sus solicitudes, a sus acciones. Es la alienación de la humanidad del año 100.000 descrita por Barjavel en su "Viaje imprudente", la humanidad en la cual cada hombre se ve reducido a no ser más que una función particular, un elemento especializado de una existencia colectiva dirigida por los hombres-cerebros, alimentada por los hombres-vientres, abastecida por los hombres-pastores y defendida por los hombres-soldados.

Finalmente, esto lo he guardado para el final pues es lo más doloroso, existe alienación del corazón por la tiranía de los hábitos y de las modas. Y en la Marina, existe una alienación detestable que destruye toda cohesión y toda camaradería, es decir la "carroña", el pequeño pasatiempo de la Cámara de Oficiales en la cual uno se dedica al juego estúpido y malo de la crítica sin indulgencia, sin preocupación por la verdad y la justicia.

Cada uno de nosotros hace arder los palitos del incienso sobre el altar de sus pequeños méritos que exhibe complacientemente así como

el feriante exhibe el oso o la mujer barbuda.

Pero, quién de nosotros no ha sentido lástima por el camarada ausente, puesto en ridículo, clavado en la picota, herido por el agudo aguijón de la calumnia y de la maledicencia?

Sí, se muy bien que en el circo, el payaso fino se hace seguir por el grotesco, del cual se aprovecha para lucirse. ¿Pero por qué aprovecharnos de nuestros camaradas desfigurados por nuestra "carroña"?

Ser Sincero, ser Auténtico y Claro consigo mismo y con los otros.—

La conducción de toda conversación verdadera, de toda discusión verdadera, de todo intercambio verdadero implica una condición previa y absolutamente necesaria: la sinceridad de los interlocutores.

La sinceridad es la actitud "por la cual un individuo o una comunidad es auténtico y claro consigo mismo a pesar de las dificultades, está de acuerdo consigo mismo... (18).

La sinceridad es más que el conocimiento y la expresión de la verdad. Es "la verdad vivida, realizada, captada en una decisión existencial... el compromiso sin condición, sin segundas intenciones con respecto a la verdad; no es sólo la actitud del hombre que no participa, que se contenta con considerar las cosas teóricamente" (18).

(17) J. Sullivan: "Pero existe el mar".

(18) Hans Kung: "Ser auténtico".

La sinceridad abre el diálogo, hace posible la comunicación, la comprensión, el intercambio: "es la base de toda vida y de toda acción común".

Disciernan bien la diferencia de valor y de nivel que existe entre la verdad y la sinceridad. Digo cuando lo que afirmo coincide exactamente con la realidad del objeto al que me refiero. Soy sincero cuando lo que digo, lo que afirmo, coincide exactamente, totalmente con la opinión, con la idea, con el sentimiento que tengo del objeto al que me refiero.

Ser sincero es "ser auténtico para conmigo y, claro para con los otros" (19).

Lo contrario de la verdad es el error, la inexactitud, la falsedad.

Lo contrario de la sinceridad es la impostura por hipocresía, por simulación o por hábito de mentir (se lleva la mentira en la sangre).

La sinceridad implica no sólo el amor a la Verdad sino también la vida en la verdad, el compromiso por la verdad.

La sinceridad, no admite ni ingenuidad, ni aislamiento orgulloso, ni ceguera, ni originalidad cultivada para ser original, ni fanatismo, ni oportunismo, ni sumisión pasiva.

La sinceridad es una actitud activa, consciente, voluntaria. Está hecha de "un sabio espíritu crítico que no acepta nada a la ligera, modesto, flexible y dócil y con coraje para decidirse" (20).

¡Atención! La sinceridad no significa dejar de lado la responsabilidad hacia el prójimo y la comunidad. Desconfía de la injusticia. Nunca sacrifica la caridad.

Como Ud. puede apreciar, en el proceso de la conversación primero se da el pensamiento y luego la palabra y la sinceridad interviene durante el transcurso de estas dos etapas.

"Pensar libremente es fácil. Todo queda en uno mismo, nada más que en uno mismo. Hablar libremente no lo es.

...esto supone una elección... Debe separar lo que expresa su independencia de lo que traduce su esclavitud. La libertad exige que sus propias palabras no sean ecos abusivamente personalizados. Hay tan poca diferencia entre el rayo y el reflejo" (21).

Todo reside en esto: no traducir, no deformar, no disfrazar, no desempeñar un papel... Ser uno mismo, auténticamente uno mismo, con toda claridad, con toda simplicidad, por respeto al otro.

Pequeño Peregrinaje a Delfos.—

¿Ser claro con uno mismo es tan simple? ¿De dónde proviene la luz que da esta claridad? ¿Cómo puedo iluminar este mundo oscuro de mi ser íntimo? ¿Cómo puedo ser claro para

(19) Gabriel Delaunay: "El Espejo de Estaño"

(20) Karl Ranher: "En la actualidad es posible creer".

(21) Gabriel Delaunay (op. cit.).

un desconocido si yo me ignoro? ¿Quién soy? ¿Qué veo de mí mismo? ¿Mi yo real y profundo o un doble? ¿Yo mismo tal como es mi alma o una máscara de comedia? ¿Yo mismo o mi sombra anodina? ¿El payaso fino o el grotesco? ¿El viejo actor digno de lástima o el joven príncipe de las mil y una noche a quien aquél le ha pedido prestado el traje y la peluca?

Ser claro con uno mismo y con los otros, ser sincero, es ser uno mismo y no otro o los dos a la vez tal como el Jano de las dos caras.

¿Pero quién soy?

Y esto me lleva a proponerles un peregrinaje a Delfos, hasta el pequeño templo construido por los atenienses. Poco queda de él, en verdad; algunas piedras sobre la solana del Parnaso. Abajo en el valle, una gran hilerera oscura de olivares y más abajo aún, la corriente azul del golfo de Corinto.

Siéntense conmigo sobre la piedra caliente por el sol. Embarquémonos en la barca del ensueño (siempre hay alguna en las ruinas griegas). Cerremos los ojos.

Llega Sócrates, a pie, apoyado en su bastón. Hace calor, está cansado, la marcha ha sido larga y penosa desde Atenas. Durante su viaje, curiosos pensamientos rodaron por su espíritu como los guijarros en el flujo y reflujo de las olas al pie del cabo Sunion. ¿Pensó en Xantipa, una mujer valiente pero en verdad de mal carácter, en sus amigos, en su ciu-

dad y luego en un verso de Píndaro, o más bien en un fragmento del verso, como si fuera un trozo de fina loza? "conviértete en lo que eres" había cantado el poeta. Sí, pensaba Sócrates, ¿pero quién soy? ¿Qué soy?

Y helo aquí subiendo hacia Delfos, pasando delante de la pitia sentada sobre su trípode, esperando para interrogarla mas tarde.

Antes que nada debe cumplir con su deber para con los dioses.

Helo allí ahora ante el pequeño templo construido por los atenienses. Levanta sus ojos hacia el frontón y descifra estupefacto las palabras "Conócete a tí mismo". Sócrates se sienta sobre la piedra caliente, la multitud de peregrinos pasa y vuelve a pasar delante de él, agolpándose a lo largo de los edificios y Sócrates se pierde dentro de sí mismo, profundamente turbado.

El sol se habrá puesto en Jonia cuando Sócrates tome nuevamente su bastón para regresar a Atenas. Ha comprendido que ahora debe buscar más allá de su vida material cotidiana, más allá de la vida de la ciudad. Debe partir en busca del espíritu cuya primacía percibe por encima de la materia y de la razón que debe liberar de los mitos milenarios.

Incluso, más allá de su temperamento, de su carácter, de sus gustos, de sus inclinaciones, se encuentra el hombre esencial que debe buscar, el hombre cuerpo, espíritu y alma que debe escrutar y aquella alma cuya inmortalidad presiente.

¿Quizá no ha sabido exactamente todo lo que este conocimiento de sí mismo implica, en particular la significación y el sentido de su existencia? ¿Quizá no ha comprendido lo inútil que había sido la hazaña de Prometeo?

¿Una Catedral de Átomos o mucho más que eso?—

Después de su muerte muchos filósofos, muchos poetas, muchos sabios han buscado una respuesta al enigma de Delfos.

¿Quién soy? ¿Qué soy?

Si me explican que mi cerebro es un conjunto maravilloso de catorce mil millones de neuronas que constituyen la computadora más perfecta, que mi cuerpo es una catedral de átomos, una materia admirablemente informada, genialmente provista, que soy el resultado inaudito de una infinidad de azares repetidos...

Si me enseñan el rol de los aminoácidos y el del ADN, "esta nueva piedra filosofal de la biología" (22).

Si pretendieran que soy el producto de mi medio social, de una estructura, que en mí "todo está ocupado por esta epidermis espiritual que la sociedad ha pegado sobre mi piel de niño, este pañal que los otros me han colocado, tanto los seres que me son más queridos como los que me resultan más indiferentes... (23).

¿Qué me enseñan de nuevo sobre este yo de mí mismo, sobre mi yo íntimo y pensante?

Qué sabría yo de mí si hubiera comprendido a todos los filósofos y a todos los sociólogos y a todos los biólogos y a todos los poetas, antiguos y modernos, idealistas o materialistas, existencialistas, racionalistas, estructuralistas de todas las tendencias?

Nada.

Cuando tuviera el conocimiento más certero sobre el cómo de mi cuerpo dotado de vida y de movimiento, sobre el cómo de mi pensamiento dotado de conciencia y de libertad, de inteligencia y de voluntad, ni siquiera entonces sabría quien soy. Lo que quiero, lo que debo conocer es la realidad y no la ilusión que de ellos tengo, la idea que de ellos me fabrico, lo que desearía que fueran, o lo que desearía creer que son.

¿Por qué preguntar qué soy a los filósofos y a los sabios? El más pequeño de los niños me lo diría pues sabe que he sido creado "a imagen y semejanza de Dios".

Soy "un ser finito dotado del infinito de Dios" (24).

Conocerme a mí mismo es entonces buscar en mí esa imagen y esa semejanza. Es saber que soy más que un animal libre y racional, más que un animal dotado de pensamiento y de voluntad. Soy un ser creado para vivir por encima de mí mismo,

(22) P. H. Simón: "Preguntas a los sabios".

(23) Gabriel Delaunay (op. cit.).

(24) Karl Ranher (op. cit.)

para superarme, para tender incesantemente hacia esa imagen y esa semejanza al igual que Ina Raffay, la pequeña bailarina de Vicki Baum que giraba, giraba, giraba extendiendo los brazos para alcanzar las estrellas.

"He dicho, ustedes son dioses, son todos hijos del Altísimo" (25).

Por qué buscar en otra parte para saber quién soy como un arqueólogo que escruta las cuatro caras de las torres de Bayón en el bosque de Siemréap cuando la respuesta está en sus ojos que reflejan al infinito.

Es tan simple con humildad, es tan difícil con orgullo. Sobre todo en nuestra época en que el hombre finalmente dueño de la tierra pretende ser el creador y el único Dios. Wells y Barjavel han imaginado máquinas para explorar el tiempo, viejo sueño de la humanidad que siempre ha querido romper las barreras de su finitud y franquear el tope de la muerte, pero la puerta del infinito y de la inmortalidad no están en la ficción: está en nosotros mismos.

Conócete a tí mismo. Debes saber quien eres para ser claro contigo mismo y con los otros y para vivir tu verdadera vida. Para ello un solo consejo, el que nos da Karl Rahner:

Presta atención al lenguaje de la autenticidad y de la exigencia ama los horizontes ilimitados, ármate de coraje para afrontar el misterio que está en tí".

Y cuando hayas descubierto el sentido de tu vida y la vocación de tu

ser, analízate a tí mismo tal como eres en la realidad, aprende a conocerte, a dominarte para superarte pero "no intentes ir más allá de tu sombra" (26). Tú no eres más que Tú, pero tú eres tú en la promesa divina.

En la Claridad de la Sinceridad y el Calor de la Amistad.—

Todo lo que acabo de escribir sobre las conversaciones en la Cámara de Oficiales puede extenderse evidentemente a cualquier intercambio a bordo o en tierra.

Lo que pido es el diálogo y no la polémica; es el intercambio con plena claridad, con plena serenidad, con plena amistad y no el combate verbal de los héroes de Homero cuyas injurias "franqueaban la barrera de sus dientes" (27); es la participación común en la búsqueda de la verdad respetando a los otros y a uno mismo y no el ardor de las ideas falsas en el tumulto de las pasiones; es el don confiado de cada uno a cada uno y no el temor o la repugnancia del compromiso.

Al reclamar una actitud de sinceridad total en nuestras relaciones a bordo desearía transformar nuestra vida colectiva en una verdadera vida comunitaria para salvar la persona de cada uno de nosotros para defender su dignidad, su libertad y para permitirle desarrollarse y tender hacia su finalidad. Para salvar al ser del plas-

(25) Salmo 82

(26) Emmanuel Mounier (op. cit.),

(27) Homero "La Iliada",

ma de los no-seres, de los disociados, de los desintegrados.

Y mediante esta vida comunitaria en que cada uno participaría, libre, personal y alegremente en la obra común con la preocupación constante del bien común, desearía ver cómo se edifican las primeras construcciones de un mundo más fraternal y más conforme a los designios de su Creador.

No propongo una mística. Mi visión no es ni mística ni idílica.

Propongo una actitud de hombre.

Una actitud de claridad, de transparencia, de limpieza, providad que inspire confianza...

Una actitud de amistad, de escucha atenta, de abertura, de comprensión simpática, de solidaridad, de anti-soledad...

Una actitud de coraje, coraje de sus creencias y de sus opiniones, coraje de su pensamiento y coraje de expresarlo y defenderlo, coraje de reconocer sus errores y de atacar el error, coraje de su libertad...

Una actitud de responsabilidad frente así mismo, frente a los otros y también frente a las generaciones futuras.

Una actitud de recogimiento, de atención crítica (y no de espíritu de crítica), de reflexión (y no de discusión), de generosidad (y no de excepcionalismo), de amor a la Verdad (y no de sectarismo).

Lo que busco es la docilidad complaciente, la piedad injuriosa, la escucha pasiva, el acuerdo inmediato e incondicional...

No: para defender la verdad hay que correr riesgos y debemos siempre ser osados y con frecuencia atacar...

Pero en la claridad de la sinceridad y el calor de la amistad, como lo deseaba Lao Tseu hace casi veintiséis siglos (28).

"Trato con bondad a aquéllos que no
 tienen bondad
 Y así obtengo bondad
 A aquéllos que no tienen buena fe doy
 buena fe
 Así obtengo buena fe
 El sabio enfrenta al mundo
 Indiferente a las diferencias
 Y esto hace que tenga el corazón del
 mundo".

En navegación, abril de 1970

De "La Revue Maritime"

(28) Lao Tseu: "Tao Te King".

¿ Qué significado tiene nuestra Marina Mercante en el Desarrollo del País ?

Por el Capitán de Fragata A.P. (r)
LUIS FELIPE VILLENA GUTIERREZ

Si usted, observa un globo donde esté representada la Tierra apreciará que la gran mayoría de países desarrollados se encuentran en el Hemisferio Norte y si luego lo hace girar rápidamente notará que mientras que dicho Hemisferio aparece con una combinación de colores tierra-agua en la parte del Hemisferio Sur se presenta un azul definido, casi continuo. Además, si usted, se toma la molestia de calcular cuál es la relación entre la parte líquida y la terráquea del globo encontrará que las 7/10 es agua. ¿Qué conclusiones podemos establecer de estos tres hechos?:

1.—La vía marítima es fundamental para la vida del Perú.

2.—Nuestras vías de comunicación marítima tienen que ser necesariamente extensas para poder colocar nuestros productos en el mercado internacional.

El Perú es pues, un país decididamente marítimo. En consecuencia, la Marina Mercante Peruana, está llamada a desempeñar un rol muy importante en el desarrollo del país. ¿Qué es ahora y qué puede ser después nuestra flota Mercante?.

Veamos:

Hasta el 1º de Enero de 1972, el siguiente es el cuadro de magnitudes de las flotas mercantes latinoamericanas:

PAIS	Número de Buques	TONELAJE Porte Bruto (Aproximado)	TONELAJE Registro Bruto (Aproximado)
BRASIL	204	1'501,000	2'000,000
ARGENTINA	191	1'159,000	1'600,000
CHILE	47	398,000	589,000
VENEZUELA	43	362,000	508,000
CUBA	67	359,000	458,000
MEXICO	44	357,000	538,000
PERU	34	261,000	367,000
COLOMBIA	35	198,000	251,000
URUGUAY	18	161,000	249,000
ECUADOR	8	40,000	46,000
NICARAGUA	7	18,000	25,000
PARAGUAY	15	17,000	15,000
GUATEMALA	2	4,000	6,000
REPUBLICA DOMINICANA	2	3,000	4,000
EL SALVADOR	1	2,000	2,000
TOTAL:	718	4'800,000	6'858,000

EL PERU, pues, posee el 5.4 % del tonelaje de porte bruto y el mismo porcentaje del tonelaje de registro bruto de la Marina Mercante Latinoamericana.

Como dato curioso señalaremos que la flota mundial está constituida por 250'000,000 toneladas de registro bruto, y que en consecuencia, la flota mercante peruana constituye el 0.16 % de ese total.

¿Cuál es la participación de esta flota nacional en nuestro comercio exterior?. Definitivamente muy pobre. Hablando en número redondos en el año 1971, hemos importado 4'000,000 de toneladas métricas con un va-

lor de 775'000,000 dólares U.S., y hemos exportado 14'000,000 de toneladas métricas con un valor aproximado de 900'000,000 de dólares U.S. Aunque no sea totalmente cierto, casi podríamos decir que vendemos nuestras materias primas a un precio como 1 y los países industrializados, después de elaborarlas, nos las venden como a 3.5 si a esto se suma que ni siquiera transportamos una parte sustantiva de lo que vendemos ni tampoco de lo que compramos, entonces el problema se agrava. De hecho la Marina Mercante Peruana transporta, aproximadamente, solamente el 5% de nuestras exportaciones y el 25% de nuestras importaciones, incluidos 1'000,000 de tonela-

das de petróleo que hemos importado a lo largo de ese año en buques de bandera nacional.

Se estima que el valor del flete de este transporte es más o menos al 15% del valor total de nuestras importaciones y el 11% de nuestras exportaciones. Aplicando estas reglas a los 775'000,000 y 900'000,000 de dólares anteriormente indicados encontraremos entonces:

1. —Que los buques de bandera nacional han transportado, durante el año 1971 carga por solamente 45'000,000 de dólares de valor comercial en exportación y 194'000,000 de dólares en importación aproximadamente.
2. —Que los buques de bandera nacional han cobrado en fletes 5'000,000 de dólares por lo transportado en exportación y 29'100,000 por la carga de importación.
3. —Que siendo el valor flete de todo nuestro comercio exterior 215'000,000 de dólares hay 181'000,000 en fletes que van a parar en manos de empresas extranjeras de los cuales el PERU deberá participar de la mitad de los 215'000,000 si es que queremos una Marina Mercante que capte el 50% de nuestro comercio exterior, o sea necesitamos captar 107'500,000 dólares en vez de 29'100,000 que estamos logrando ahora.

Tendrá pues, que discurrir todavía mucha agua bajo los puentes para que alcancemos nuestras metas.

Nuestra flota, hoy día, está compuesta por 45 buques cargueros, tanqueros y graneleros. Se estima que el año 1975 poseerán 65 unidades con la cual estaremos transportando también nuestros minerales en una proporción mucho mayor de lo que hacemos ahora. Esto constituirá, indudablemente, un gran paso. Pero hacer Marina Mercante no significa solamente incrementar número de buques. Significa también que el país esté en capacidad de construir parte de ellos, en capacitar constantemente a sus tripulaciones, en mejorar todo lo posible nuestras facilidades y administraciones portuarias, en organizar ciclos de actualización técnica en la administración del negocio naviero para un nivel gerencial e intermedio, y mantener vínculos muy estrechos con los organismos internacionales que tienen que ver con el tráfico marítimo a fin de participar de sus experiencias y también de sus decisiones. Todas estas tareas se están realizando a ritmo acelerado. La Marina Mercante Nacional es, durante las épocas de paz, que esperamos sean siempre las más, lo que la Marina de Guerra lo es en tiempo de Guerra. Que esta verdad se concrete cuanto antes es un asunto que estará en función directa de nuestra capacidad de decisión para continuar actuando sin desmayos.

Veamos ahora, en forma más concreta, los grandes avances que en este sentido se han logrado en el último lustro.

En lo que respecta a Flota Mercante las empresas navieras privadas han adquirido dos naves para reem-

plazar a otras de "edad avanzada" y 3 para crear dos nuevas empresas; una de las empresas estatales, Petro-Perú, adquirió un buque-tanque y la otra, la Compañía Peruana de Vapores, completó su plan de adquisiciones de 12 nuevas moto-naves. Estos incrementos son indudablemente una respuesta a los importantes dispositivos legales sobre reserva de carga que se han dado a favor de las naves de bandera nacional, así como para la constitución de empresas nacionales, leyes que han comenzado a incentivar tal crecimiento. Consecuentemente, se ha abierto nuevas rutas al Japón y al Mediterráneo y nuestras naves mercantes están ya cubriendo el transporte marítimo entre tres de los cinco continentes.

Se ha creado la nueva Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" a fin de satisfacer más plenamente las impostergables necesidades de personal calificado que requiera nuestra Marina Mercante.

Los aspectos portuarios, complemento fundamental de la operación de las naves han sido y están siendo significativamente atendidos. Se ha dado término a las obras de ampliación del puerto de Matarani y a la construcción del Terminal Marítimo de Ilo.

Para el ámbito marítimo-lacustre se ha construido en Puno una importante nave de 1,800 toneladas, el transbordador Manco Cápac, y se ha instalado una faja transportadora de minerales en Matarani, ambos para servir al transporte de minerales de la Mina Matilde, desde Chaguaya, y o-

tras cargas desde Huaqui (Bolivia) hasta las naves mercantes oceánicas que lo llevarán a otros puertos del mundo.

En Chimbote, uno de los principales puertos nacionales y el puerto pesquero más importante del mundo, se está realizando un estudio encaminado a encontrar la solución técnica para su reubicación y nueva estructura.

Se ha reorganizado la Compañía Peruana de Vapores y se ha creado la Empresa Nacional de Puertos, aumentando significativamente la eficiencia de ambos organismos y, ésta última no solamente en el ámbito marítimo, sino también en el fluvial.

Por último, se está realizando un profundo estudio del tráfico marítimo para lograr la más adecuada racionalización de las diferentes rutas transoceánicas que requieren nuestro comercio exterior así como el de cabotaje marítimo, fluvial y lacustre determinándose entre otros asuntos las necesidades y características de las naves que deben cubrirlas. Esto quiere decir que quedarán claramente establecidos los flujos de carga generados por nuestro intercambio comercial durante los cinco últimos años y sus proyecciones al año 1976; que estaremos en condiciones de establecer las tarifas de fletes fluviales y lacustres más aparentes y que, finalmente, podremos identificar los problemas que en materia de fletes marítimos afectan a los productos de exportación de especial interés para el país incluyéndose la posibilidad de fijar fletes promocionales para los productos de exportación no tradicionales.

LOS BUQUES Y EL MAR

Por el Capitán de Navío A.P.
RICARDO ZEVALLOS NEWTON
(Del "Proceedings", Abril 1971)

Hechos Marítimos de la Vida.

El mar y los buques tienen ciertas características fundamentales. Los hechos son pocos y simples. Su significado es profundo. Aunque los hechos puedan parecer evidentes a todos, su significado y aplicación es entendido por muy pocos. Como resultado de una falta de entendimiento a nivel nacional, acerca de los buques, los Estados Unidos encaran una crisis fundamental en el mar. La capacidad de procesamiento de datos para manipular información complicada concerniente a problemas complicados, deja de lado los conceptos más simples. La complejidad parece un prerrequisito para la credibilidad.

Pero la simplicidad no se aparta de la verdad. El mar, por ejemplo, es una vía continua que cubre la mayor parte de la tierra, aproximadamente el 70% de la superficie. Es posible viajar desde cualquier punto en el sistema marítimo hasta cualquier otro punto en el sistema marítimo sin

requerir que el vehículo en ningún momento abandone el sistema.

Inversamente, menos de la tercera parte de la superficie terrestre es área terrestre. Todas las masas de tierra son islas aisladas que están separadas y rodeadas por el mar. No es posible viajar desde ninguna masa mayor de tierra a otra excepto cruzando el mar. En adición a la amplia separación de las masas mayores de tierra por áreas marítimas mayores, existen también profundas penetraciones de brazos de mar entre las masas terrestres.

Para ser usable por vehículos acuáticos se requiere alguna profundidad en el mar, pero el mar es profundo. Menos del 10% del área de los océanos está dentro de la curva tradicional de las 100 brazas. En ciertos lugares hay peligros y bajos, capaces de causar preocupaciones al navegar. Sin embargo, como porción de la superficie total, el área acuática no navegable es insignificante. Esen-

cialmente el 100% del área oceánica es navegable.

El mar es líquido y como todos los líquidos el mar tiende a buscar su propio nivel. Las áreas habitables en tierra varían en elevación en varios miles de pies. Por contraste, el sistema marítimo íntegro presenta una superficie casi uniforme. La máxima amplitud de marea en el mundo es de alrededor de 50 pies.

Debido a que el mar es líquido, es capaz de soportar los vehículos acuáticos por el fenómeno de desplazamiento. El buque flota en el mar y el mar es una superficie uniforme de amplitud mundial.

En cualquier otro vehículo, se requiere potencia para elevar al vehículo y su cargamento ya sea sobre las elevaciones de la superficie terrestre o en el aire sobre la superficie. En los buques el soporte es suministrado por el desplazamiento del medio de operación sin expendio de energía de parte del vehículo.

El buque opera en un sistema vial de amplitud mundial; un regalo de la creación que no requiere construcción ni mantenimiento. La existencia del sistema vial y los mínimos requerimientos de potencia son los factores principales que hacen del transporte marítimo la modalidad más económica de transporte.

Como vehículo, el buque transporta no sólo su cargamento sino también una comunidad en gran parte auto suficiente.

La falta de penalidad por peso, ha capacitado al hombre para construir buques que llevan dotación, provisiones, repuestos, herramientas y equipo hasta un grado de efectividad poco usual.

Aunque en ciertas condiciones, puede ser económicamente deseable proporcionar facilidades terminales, el buque no requiere necesariamente tales facilidades para cumplir su tarea; el equipo necesario puede ser transportado a bordo.

Como corolario podemos afirmar que la operación de los buques no está restringida a una operación de punto a punto entre terminales. La operación no está restringida por la ubicación. La operación de los buques puede ser efectuada en cualquier lugar sobre la superficie de los mares: en terminales y puertos, a lo largo de la periferia de las líneas de costa y en las áreas del mar abierto. El buque puede ir donde necesite ir y ser capaz de hacer lo que se intenta que haga en cualquier lugar del sistema marítimo.

Estos atributos de los buques no son el resultado de ningún adelanto tecnológico del Siglo XX. Desde que el hombre se hizo a la mar por primera vez, a bordo de alguna embarcación, su alcance se hizo global. Los viajes transoceánicos no son un producto reciente del progreso industrial; la circumnavegación del Africa por los Fenicios se remonta a los tiempos de la Grecia clásica y los cruces del Pacífico y el Atlántico se remontan a hace miles de años.

Los factores que establecen la relación entre los buques y el mar tal como son, son fundamentales y eternas. El hombre no las inventó sino las aprendió.

Todas las modalidades de transporte tienen capacidades y limitaciones y para hacer una comparación válida, es necesario algún punto de deferencia en el tiempo —el día de hoy es conveniente.

El buque no requiere una ruta preparada para transitar; el número de rutas y rumbos entre cualquier par de puntos es infinito. En tierra, aún un sendero requiere cierta preparación y mantenimiento; los vehículos necesitan carreteras y puentes. Mientras más efectivo sea el vehículo mayor será la necesidad de preparación de las vías y en consecuencia mayores las restricciones que se plantean. El resultado clásico de este desarrollo es el ferrocarril, el cual está absolutamente confinado a su vía especialmente preparada.

En tierra la vía de tránsito está limitada por barreras naturales de terreno y agua.

Dónde se requiere la preparación de una vía, mientras más pesado y sofisticado sea el vehículo mayores son las demandas sobre la vía. El peso del cargamento es transportado en el vehículo y el peso de ambos a su vez es soportado por la vía —corretera y todas las estructuras necesarias, tales como puentes, rampas y otras.

El movimiento en superficie terrestre requiere movimientos vertica-

les, subiendo y bajando pendientes. se requiere energía para subir pendientes y se disipa energía en los sistemas de frenos cuando se va cuesta abajo. Por contraste el buque flota en un sistema a nivel de amplitud mundial.

Pero qué ocurre con el transporte aéreo las características del transporte aéreo son gran velocidad y alcance ilimitado; su medio de operación está sobre agua y tierra, el 100% de la superficie de la tierra.

El precio pagado por la velocidad en el aire es el requerimiento de potencia. El avión y su contenido incluyendo el cargamento deben ser elevados en peso y transportados en el aire. Comparado con otras modalidades de transporte esta hazaña requiere una enorme potencia. La potencia requiere combustible y el combustible representa más peso agravando el problema.

El viaje aéreo es rápido y caro. La velocidad proporciona capacidad para transporte de alta prioridad. El costo adicional compra tiempo, no transporte adicional.

El avión comparte con los buques la elección infinita de rutas entre puntos, pero el avión puede también transitar sobre las áreas terrestres intermedias. Mientras que las rutas son ilimitadas los puntos terminales tienden a ser muy definidos. Los aviones operan desde facilidades terminales que generalmente son fijas, excepto para vehículos muy especializados, la tendencia es paralela a la necesidad

de vías para los vehículos terrestres. O sea que, mientras más pesados y más sofisticados sean los vehículos aéreos que se desarrollen, mayores serán los requerimientos para las facilidades terminales desde las cuales operen.

Existen notables excepciones a las facilidades terminales fijas, particularmente cuando el transporte aéreo aprovecha del mar. El hidroavión puede acuatizar casi en cualquier parte sobre el agua, sin embargo requiere de facilidades en dicho lugar. En circunstancias especiales, el avión puede tomar ventaja de la capacidad del buque y usarlo como facilidad terminal, es el caso del portaviones.

Con esta breve presentación de los atributos de las modalidades de transporte, pueden examinarse las alternativas. La relación entre las diversas modalidades y la vasta gama de vehículos, involucra un número extremadamente grande de variables. Con el riesgo de un exceso de simplificación, puede construirse un gráfico o espectro para demostrar la relación de unas cuantas variables principales.

Dejemos que el lado izquierdo tienda hacia los vehículos de desplazamiento. Más hacia la izquierda mientras mayor sea el peso bruto en proporción a su requerimiento relativo de potencia. Aproximándose a los límites extremos estaría la balsa. Los vehículos aéreos aparecen a la derecha con los más veloces más

a la derecha. A la extrema derecha estarían los misiles.

Existirán brechas y recubrimientos, pero este gráfico es útil. Ayuda a demostrar que la selección de una modalidad de transporte o de un vehículo dentro de una modalidad, involucra compromisos entre las variables de capacidad, velocidad y economía. Los alegatos de los defensores de cada vehículo, de que es la respuesta a todos los problemas, simplemente carece de fundamento. Ningún vehículo cubre todo el espectro.

Artefactos nuevos y revolucionarios continúan apareciendo, vehículos con almohadillado de aire, aliscafos y helicópteros son sólo algunos ejemplos. Los nuevos artefactos satisfacen necesidades y llenan vacíos en el espectro. Pero aun cuando un nuevo vehículo puede añadir una nueva capacidad, no desplaza ninguna capacidad existente. El avión cumplirá tareas que el buque es simplemente incapaz de realizar, es igualmente cierto que los buques son capaces de cumplir tareas que el avión no puede hacer. En realidad el área de recubrimiento cuando existe una razonable elección de alternativas entre transporte aéreo y marítimo es muy limitada. La controversia acerca de estas alternativas frecuentemente ha sido una gran pérdida de tiempo y esfuerzo porque los argumentos consideraban sólo el tema de las capacidades y la evaluación de capacidades sin la concurrente evaluación de las limitaciones no tiene sentido.

Economía de Operación.— En cualquier caso que el transporte marítimo sea una alternativa razonable, es menos caro. Esto es rápidamente evidente comparando el costo de mover unos cuantos miles de toneladas de un lugar a otro, usando otros medios de transporte.

Entrega sostenida.— Esto tiene dos aspectos: régimen y capacidad. El régimen se define como el movimiento de carga expresado en toneladas por milla por unidad de tiempo. Para desarrollar este concepto, es útil presentar un ejemplo:

Supongamos dos vehículos:

Buque	Carga	12,000 toneladas
	Velocidad	25 millas por hora
Avión	Carga	100 toneladas
	Velocidad	1,000 millas por hora

En una hora el avión mueve 100,000 toneladas-millas de carga. En la misma hora el buque mueve 300,000 toneladas millas de carga. El régimen de entrega del buque es tres veces el régimen de entrega del avión en toneladas-millas.

El contrapunto inmediato se refiere el número de unidades y el cielo, o número de viajes redondos por unidad. El avión llegará primero, no hay discusión. El avión es capaz de más viajes redondos por unidad. Sin embargo no se trata de una carrera entre unidades. El asunto es entrega sostenida.

Tomemos una ruta comercial del Atlántico Norte. Supongamos unos conservadores cinco días de tránsito y cinco días en puerto en cada extremo de la ruta. Cuatro buques en operación mantendrán un ciclo continuo; un nuevo buque con 12,000 toneladas cada cinco días, 2,400 toneladas cada día. Una entrega aérea comparable requeriría una entrega de 100 toneladas cada hora.

Aumentemos el número de buques y el correspondiente número de aviones. Operemos como cualquier puerto mayor en el mundo; simplemente no existe tal número de aviones, ni la capacidad de atender a tantos si los hubiera.

Las entregas de alta velocidad de unidades individuales de carga con alta prioridad, pueden usar mejor la capacidad del transporte aéreo. Un embarque particular puede ser realizado por aire, cuando el mínimo tiempo de tránsito para dicho embarque sea el factor decisivo. Esto no puede ser extrapolado indefinidamente más allá del punto en el cual se convierta en el factor limitante y por lo tanto decisivo.

En el transporte de cantidades significantes, donde el transporte marítimo sea una alternativa, éste proporciona el más régimen de entrega sostenida. La razón es capacidad, no la velocidad de tránsito del vehículo individual.

La capacidad es la habilidad para mover cantidades. Para aquéllos que no tratan con cantidades seme-

jantes, el orden de magnitud de las cantidades transportadas por aire es difícil de comprender. Supóngase una flota mercante mundial, a mediados de 1969 compuesta por un total de 19,415 buques con un total de 189'480,000 toneladas gruesas. Este número incluye solamente buques grandes de más de 1,000 toneladas. Como se aprecia estos buques mueven inmensas cantidades de carga.

En un año reciente, los puertos de los Estados Unidos movizaron 471 millones de toneladas de comercio exterior y 208 millones de toneladas de comercio costero local (cabotaje menor). Un total de 679 millones de toneladas a través de puertos sin incluir otros 655 millones de toneladas movilizadas en los Grandes Lagos y vías acuáticas interiores.

Las cantidades involucradas, cientos de millones de toneladas, desafían a la imaginación. Es conveniente compararlo con otros índices. Comparadas con estas 471 millones de toneladas se presentan las 503.4 millones de **libras** del comercio aéreo exterior para el mismo período, o sea ligeramente más de $\frac{1}{4}$ de millón de toneladas. Hoy en día existen buques individuales capaces de mover en un solo viaje, un tonelaje equivalente al íntegro del comercio aéreo internacional de un año.

Realmente, este comercio internacional es una parte vital de la vida nacional. 471 millones de toneladas es más de 2 toneladas de comercio exterior por persona, considerando ca-

da hombre, mujer y niño de los Estados Unidos.

Para entrega en volumen entre masas terrestres, entonces el transporte marítimo es la única posibilidad que tiene la capacidad suficiente. Con el advenimiento de grandes magnitudes de potencia en pequeños volúmenes, la maquinaria fue usada como nuevas formas de potencia motriz en mar y tierra, revolucionando todas las formas existentes de transporte. Las reglas del empleo de potencia sin embargo permanecen inalteradas.

Posteriores desarrollos de la maquinaria posibilitaron concentrar las cantidades de potencia requeridas para generar el levantamiento que hizo posible el avión y fue introducida una nueva modalidad de transporte con una nueva familia de vehículos. Algunos atributos de esa familia ya han sido examinados.

El hecho se mantiene sin embargo de que en la historia del desarrollo y aplicación de potencia para mover masas en tránsito, cualquiera que sea la forma de potencia empleada, el transporte marítimo sigue siendo el uso más económico de dicha potencia.

Cada forma básica de energía que ha sido desarrollada, muscular, viento, vapor, petróleo, nuclear, ha sido exitosamente aplicada a las naves marítimas, y todas continúan en uso hoy en día.

Históricamente también, los buques han sido construídos de la más

amplia variedad de materiales, con cada método concebible de fabricación. Por una parte, los buques se construyen con cualquier nuevo material o proceso que aparece y por otra parte, los buques han sido construidos en caso de necesidad con cualquier material que se haya tenido a mano.

Las limitaciones inherentes a la operación de vehículos terrestres y aéreos han presentado obstáculos a la aplicación de algunos materiales y plantas de energía. No todos han sido usados exitosamente en vehículos terrestres o aéreos. Los buques, su construcción y propulsión son más adaptables a las innovaciones.

Qué se prevé para el futuro?. El mayor desarrollo en propulsión que se emplea hoy en día y que incidirá en el transporte en el futuro cercano, es la energía nuclear. La energía nuclear aún no ha sido aplicada prácticamente en el transporte terrestre o aéreo. Uno de los problemas es la necesidad de blindaje. El blindaje requiere masa, la cual a su vez representa peso adicional.

Las plantas con reactores nucleares requieren un moderador y entre los moderadores más exitosos se encuentra el agua. El agua también es pesada, creando otro problema de peso. El agua es abundante en el océano de donde los buques modernos obtienen la que necesitan. El peso, que constituye un problema menor en el mar, constituye un problema mayor en tierra y mucho mayor en el aire.

La mayoría de los problemas asociados con plantas nucleares, conducen a una solución más expeditiva en el mar. Si la energía nuclear ofrece una ventaja relativa entre las diversas modalidades de transporte, se ve claro que la mayor ventaja le será adjudicada al buque.

En un sentido práctico, la energía nuclear en el mar no revoluciona nada. La propulsión nuclear la restituye al buque los radios de acción que han tenido siempre, excepto durante el período histórico pero breve durante el cual la energía se ha obtenido de combustibles fósiles.

Con el progreso de la tecnología es cierto que cambios y progresos aún no conocidos, brindarán mayor capacidad al transporte terrestre, marítimo y aéreo. El único indicio del futuro lo constituye la aplicación y extensión de lo que se ha aprendido en el pasado.

El pasado ha demostrado que cualquiera que sean los desarrollos tecnológicos venideros, encontrarán aplicación en el mar y que cualesquiera que sean las fuentes de energía que puedan ser desarrolladas y aplicadas, se usarán más económicamente en el mar.

Los cambios resultantes de los nuevos desarrollos alteran los detalles de los vehículos individuales y su operación. Los adelantos tecnológicos no cambian los atributos de los sistemas de transporte. Las características de los sistemas de transporte terrestre, marítimo y aéreo dependen de las

funciones de los vehículos y del medio en el cual operan. Los fundamentos permanecen inalterables.

De vital consideración en cualquier análisis o planes para el futuro es la tendencia consistente observada en los asuntos humanos. A través de la historia, todos los aspectos de la civilización organizada han estado aumentando en números o magnitud. Empezando con la gente misma, la población, luego el comercio, la producción y manufactura, todo está continuamente aumentando y no hay indicación o razón para creer que esta tendencia no continuará.

Todas estas tendencias crean la necesidad de mover cosas de un lugar a otro, tendencia que no sólo está aumentando sino que aumenta a un régimen constante. Como resultado, para todas las formas de transporte hay más para ser movido. Este tráfico incrementado es atendido por aumentos en el número de vehículos y en las dimensiones de los vehículos.

Camiones y carreteras.— Los aumentos en tamaño están limitados por luces, tolerancias y restricciones. Una alternativa es el aumento de luces o tolerancias reemplazando estructuras en rutas limitadas; problemas de magnitud y alto costo. El incremento de las cargas a ser transportadas aumenta la congestión sobre las carreteras existentes. La construcción de nuevas carreteras es otro problema de gran magnitud y alto costo.

Ferrocarriles.— Restringidos severamente por las luces o tolerancias y las cargas, los ferrocarriles están absolutamente restringidos por las di-

mensiones de la vía. Las alternativas requerirían reconstruir completamente el sistema ferroviario completo, durmientes, vía férrea y material rodante.

Aviones.— Aviones más grandes y más pesados requieren pistas más grandes y consistentes. Un avión nuevo y más grande implica menos lugares a los cuales puede ir, nuevas facilidades o ambas cosas.

Buques.— Los buques flotan; este hecho facilita los problemas y restricciones en tamaño. Tamaño adicional significa capacidad adicional; también significa peso adicional. En otros vehículos, el peso adicional requiere soporte adicional del peso estático de los vehículos y potencia adicional para elevar el peso cuando el vehículo está en movimiento. El mar es indiferente al peso del vehículo.

El mar puede soportar un buque tan grande como el hombre sea capaz de construirlo. El mayor peso es siempre soportado por el desplazamiento. Para cualquier tamaño, no se requiere potencia para elevarlo. Peculiarmente mientras más grande es el buque, menor es la potencia requerida en proporción al tamaño, para conseguir un rendimiento dado.

La limitación práctica del tamaño de los buques es la habilidad para desarrollar estructuras. La ruta marítima misma no requiere modificaciones. Los buques han aumentado de tamaño enormemente en los últimos siglos, pero aún emplean los mismos puertos. Donde se requiere algún trabajo para acomodar buques más grandes, éste se limita a los puertos y sus

aproximaciones. Las mejoras en los puertos son relativamente simples y económicas y son capaces de recibir mayores mejoras en el futuro.

Nada en esta discusión ha presentado diferencias particulares entre las aplicaciones militares y comerciales de los buques. Donde el término, Poder Marítimo, se emplea apropiadamente, su significado abarca tanto los buques mercantes como de guerra. En el contexto de modalidades de transporte y vehículos básicos, no hay necesidad de diferenciar. La aplicación básica en ambas esferas es la misma. Para la esfera militar, las "cosas" por transportar son armas, personal y apoyo logístico y las capacidades y limitaciones de los vehículos que operan en su modalidad respectiva son las mismas. Las ventajas relativas de los buques son las mismas en el uso militar o comercial, porque el buque sigue siendo un vehículo y donde las armas son conducidas y empleadas en el vehículo, las mismas reglas de velocidad, economía y capacidad son aplicables.

Otros atributos del movimiento marítimo tienen ventajas particulares en lo militar. El mar provee el 70% de la superficie de la tierra como espacio de maniobra para aquellos equipados y en capacidad de usarlo. Debido a que el mar constituye un sistema completo interconectado, no se requieren gestiones diplomáticas o permisos para trasladarse de un sitio a otro.

Los países adecuadamente equipados, pueden hacer sentir su influencia en el 70% de la superficie de la tierra considerando por supuesto sólo

hasta la línea de playa. El área de influencia, por supuesto, puede extenderse más allá de dicho límite. Sólo se requiere un simple ejercicio de geografía y aritmética para trazar el alcance requerido para conseguir un determinado porcentaje de cobertura, hasta alcanzar el 100% de la superficie de la tierra.

De peculiar interés para los militares, son las propiedades físicas del aire y del agua. El aire es el medio más aparente para el tránsito de toda clase de misiles y armas. El agua es un blindaje apropiado y efectivo. El aire es casi transparente a toda forma conocida de detección y observación. El mar es casi opaco a toda forma conocida en el espectro completo de propagación de la energía. Los recientes desarrollos tecnológicos se están moviendo en dos direcciones simultáneamente, más arriba en el espacio aéreo y más abajo en las profundidades del mar. El desarrollo tecnológico continuamente incrementa las ventajas de las operaciones en la mar.

Se pueden trazar fácilmente, paralelismo entre operaciones militares y comerciales. El mismo mar puede ser considerado como el 70% de la tierra para maniobras comerciales. Para aquellos equipados y hábiles para usar el mar, es una gran vía de comunicación tanto para la fuente como para el mercado de productos y materiales. Para aquellos que no pueden usar el mar, el mundo comercial está confinado a su propio pequeño fragmento del tercio restante del mundo.

Mientras los hombres estén dedicados al intercambio comercial, la mayor parte de sus bienes y productos

serán transportados por mar. Siempre que los hombres encuentren necesario fabricar y portar armas, serán llevadas y empleadas a bordo de buques.

El mar es el factor dominante de la tierra y los buques son sus vehículos. En los Estados Unidos, una nación de compromisos globales y comercio mundial, el mar es factor dominante de su vida internacional.

La discusión precedente se propuso hacer observaciones y establecer hechos; luego, habiendo probado su veracidad, generalizar su aplicación. Una generalización apropiada es independiente de momentos o circunstancias particulares. Si existe mérito en estas generalizaciones, será constructivo aplicarlas:

Circunstancias.— Posición global militar y comercial de los Estados Unidos de Norteamérica.

Momento.— Segunda mitad del Siglo XX.

Cuál es la situación hoy día?. Bajo cualquier sistema de medición, los Estados Unidos tienen los mayores compromisos marítimos en el mundo, tanto militares como comerciales. Las naciones comunistas, encabezadas por Rusia, están haciendo un decidido y dramático esfuerzo en el mar y están obteniendo éxitos notables en sus esfuerzos, con buques tanto mercantes como de guerra.

La Armada de los E.U.A. apoyando los requerimientos nacionales de política y compromisos globales, ope-

ra una fuerza que está declinando constantemente en número. En este momento, 50 buques de la Armada están programados para desactivación como una medida forzada por la economía. Los hombres y el equipo están siendo operados al límite de su resistencia, no en un esfuerzo corto, sino como un nivel y modo de operación continuo. Los elementos principales de la Flota encaran una obsolescencia masiva. Hay algunos esfuerzos exitosos para reconocer los problemas y aplicar remedios. Para el observador objetivo, sin embargo, no deja de ser cierto que la Armada de los E.U.A. será eclipsada en número de unidades, edad efectiva de las unidades y modernismo de los sistemas de armas.

Mientras que la situación Naval es presentada con alguna regularidad tanto en la prensa profesional como popular, se evidencia menos interés popular y se toman menos medidas profesionales acerca del mundo comercial en el mar, a pesar del hecho de que casi todo el comercio internacional del mundo, se mueve en alguna parte de su trayecto por vía acuática.

La efectividad comercial requiere algún grado de control, o por lo menos la seguridad de un uso continuado y de costos predecibles. Similarmente, cualquier negocio cesará de funcionar a corto plazo, si un servicio vital para ese negocio deja de estar disponible o sus costos son tales que hacen las operaciones económicamente imposibles. En este sentido,

el transporte es un servicio y no hay excepciones a esta limitación de su empleo.

Los Estados Unidos es el más grande comerciante internacional del mundo, importando y exportando el máximo volumen de bienes con respecto a cualquier nación. A pesar de eso, este máximo embarcador tiene poco o ningún control directo sobre el medio de transporte empleado para movilizar sus bienes. Diversos porcentajes significativos indican que menos de un décimo del comercio de la nación está siendo transportado actualmente en buques de los Estados Unidos.

El costo de transporte determina el costo de entrega de bienes en un lugar de destino y no parece racional conducir deliberadamente una política que faculta a un competidor a de-

terminar el costo de entrega del 90% del comercio de uno.

La infortunada posición de la Marina Mercante Norteamericana, puede ser quizá mejor descrita haciendo la observación de que hoy día, un lector de cuarentaitantos años de edad, ha presenciado durante su vida adulta, la declinación de la Marina Mercante Nacional desde la mayor y más moderna del mundo, hasta el estado de una flota de quinto rango. El lector puede no haberlo notado pero ha sucedido; y más deprimente aún, la flota mercante Americana cae más bajo aun cada día en número de buques, capacidad de buques y edad de buques.

Considérese el orden correlativo de las diez flotas mercantes más grandes excluyendo la de E.U.A., con la posición determinada por el porcentaje del tonelaje grueso mundial.

(Fuente: Administración Marítima de E.U.A., 30 de junio 1969).

Nación	Número de Buques	Tonelaje Grueso	% de la Flota Mundial
Liberia	1,652	28'686,000	15.2
Gran Bretaña	1,810	21'332,000	11.3
Japón	1,843	20'347,000	10.7
Noruega	1,240	18'562,000	9.8
U.R.S.S.	1,670	9'630,000	5.1
Grecia	1,059	8'828,000	4.7
Alemania Federal	915	6'517'000	3.4
Italia	607	6'314,000	3.3
Francia	473	5'489,000	2.9
Panamá	620	5'286,000	2.8

Ahora bien, donde debe encajar E.U.A.? Las cifras que usualmente son mencionadas para mostrar la buena posición de la nación son: 2,013 buques con 18'373,000 toneladas, o sea el 9.7% del tonelaje mundial. Esto coloca a los E.U.A. en seria competencia con Noruega por el cuarto lugar. En alguna forma, el informante de este particular juego de cifras deja de mencionar que ellas incluyen 878 buques con 6'307,000 toneladas, en las flotas de reserva del Gobierno. En cualquier parte el lector puede encontrar también, que estos buques están pasando el punto de obsolescencia total y aproximándose a su desintegración física.

Eliminando las flotas de reserva, las cifras para la marina mercante de E.U.A. se convierte en 1,135 buques con el 6.4% de la flota mundial. Esto coloca a los E.U.A. en algún punto entre U.R.S.S. y Noruega. Sin embargo, 172 de estos buques son de propiedad estatal o charteados. Considerando sólo los buques operativos en servicio mercante, la marina mercante de los E.U.A. opera 963 buques, 10'774,000 toneladas o el 5.7% de la flota mundial. Esto coloca a los E.U.A. ligeramente adelante de U.R.S.S.

Si tales datos pueden parecer tristes, las cifras mostradas son estáticas y se refieren a 1969, pero se hacen peores cada día. El lector puede notar la separación significativa entre Noruega y U.R.S.S. Entre los mayores países navieros, ésta puede marcar la división superior e inferior. To-

das las flotas mayores del mundo están incrementándose y la flota mercante de crecimiento más rápido de todas ellas es la Rusa. Los rusos están próximos a entrar en la división superior. Los E.U.A., en comparación tienen la única flota mercante en declinación. Cómo ha podido ocurrir semejante calamidad?.

Leer el periódico diariamente es observar la completa ausencia nacional de comprensión del significado de los buques y el mar. Esta falta de comprensión tiene diversas facetas que finalmente se resumen en dos factores: primero, falsa información o sea aseveraciones no sostenidas o sostenibles por los resultados de un análisis; y segundo, falta de información, simplemente completa ignorancia de los detalles.

Una porción del problema es superfamiliaridad con el transporte marítimo. Ha existido alrededor nuestro por siempre, es algo antiguo, debe ser obsoleto. Si no es nuclear, electrónico o de la era espacial, debe ser anticuado. Y qué decir de todos aquellos vehículos maravillosos, blasonados como el producto de un nuevo renacimiento?.

Comprensiblemente quizás, el tratamiento de la prensa hacia un nuevo vehículo de maravilla tiene el riesgo de sesgarse cuando se basa en la información liberada al público por los defensores de ese vehículo particular. Típicamente, digamos un artículo sobre un vehículo de efecto superficial (almohadillado de aire), exaltaré las virtudes y capacidades úni-

cas de ese vehículo. Por algún medio mágico el nuevo vehículo se convierte en la solución a todos los problemas en cualquier parte. No se hace ningún intento por ejemplo, para analizar qué puede ocurrir cuando un vehículo de una tonelada se vea precisado a mover unos cuantos cientos de millones de toneladas de carga.

Exageración?. Difícil. Desafortunadamente, tal cobertura no está confinada a la prensa popular sino también se encuentra en publicaciones oficiales y profesionales. Todo vehículo tiene sus capacidades y limitaciones que establecen su lugar en el espectro total de vehículos, capacidad, velocidad y compromiso de economía. La invocación de capacidades que deja de considerar las limitaciones, denota por lo menos ignorancia y cuando se actúa así con carácter oficial, denota también irresponsabilidad.

Esta falta de información, o aceptación de noticias falsas, provoca la expresión de ciertas ideas que parecen muy dignas de consideración a la luz de hechos observables. Por ejemplo: Por qué, preguntan algunos, debemos preocuparnos por la marina mercante cuando tenemos todo lo que necesitamos?. Tal pregunta ignora la continua declinación de una marina mercante que transporta una cantidad declinante de nuestro comercio.

Por qué, se preguntan otros, debemos complicarnos con buques convencionales cuando los buques del futuro —si debemos creer en la abundancia de versiones artísticas— se-

rán buques tipo hidrofoil del tamaño de los grandes transatlánticos?. Tal pregunta revela una obvia falta de comprensión de asuntos fundamentales.

Pero, se arguye, podemos replegarnos a nuestras fronteras y prescindir del resto del mundo. Esta actitud ignora el hecho de que los E.U.A. han cambiado de un país "autosuficiente" a un país "insuficiente", con una dependencia cada vez mayor de la importación de materias primas.

Podemos siempre confiar, insisten lo más ingenuos, en barcos más baratos de bandera extranjera, para movilizar nuestros suministros vitales. Pero, aún mientras se está diciendo esto, nuestras cargas militares esperan en muelle porque las dotaciones extranjeras se rehusan a cargarlas o transportarlas.

Finalmente, hay quienes sostienen que los subsidios son anti-Americanos y además que no podemos soportarlas. Anti-Americanos?. El mismo alimento que comemos es parte del más masivo programa de subsidios entre todos. El íntegro de las asignaciones Federales a la Administración Marítima para subsidios de construcción, subsidios de operación, investigación y desarrollo, inspecciones y operación de las oficinas de la Administración Marítima, es menor que el pago de renta por el espacio destinado al almacenamiento del excedente de granos subsidiados.

Admitiendo, que los subsidios no son la panacea y que la participación del gobierno es un tema amplio y en-

marañado, se requiere sin embargo alguna perspectiva, pues se asignan billones para tal o cual programa sin que el público pestañee. La asignación relativamente modesta para la Administración Marítima causa gran clamor fiscal y como consecuencia la política marítima de los E.U.A. no llega a ser ni política.

Qué puede hacerse? Por quiénes?

La situación marítima de los Estados Unidos es determinada por el Gobierno Federal como un asunto directo de política e implementación federal e indirectamente por el clima nacional económico y legal que se vuelve favorable o desfavorable a los asuntos marítimos. Las determinaciones del gobierno federal son tomadas por funcionarios elegidos o designados, cuyas acciones los hacen responsables en última instancia ante la nación.

La mayoría de la gente puede ser que nunca vea el mar. Muchos de aquéllos que lo ven, lo hacen sólo de la playa. Pocos, excepto los marineros, navieros y profesionales, pueden observar el significado de los buques en el mar. Es responsabilidad de aquéllos que lo entienden —la institución Naval y la industria marítima— compartir su conocimiento en forma efectiva.

No es suficiente que los profesionales se escriben uno a otro en publicaciones profesionales. Desde que el dilema marítimo nacional tiene sus raíces en la falsa información o en la falta de información, la solución es ser bien fundamentado en la informa-

ción —veraz, creíble, enfático y abundante. El escritor sugiere un programa continuo y masivo de información pública— publicidad institucional, si se quiere en una escala comprensible.

La Armada de los E.U.A. reciben apoyo de organización tales como la Liga Naval y tiene algún grado de cobertura en información pública.

Pero si la presentación de la Armada al público de toda la nación puede ser limitada, la presencia de la marina mercante es casi inexistente. Las dos imágenes, naval y comercial, son realmente una en el contexto pleno de una nación marítima. Es necesario salir a través de todos los medios: televisión, cinema, publicidad, periódicos, educación, grupos públicos, profesionales y fraternales. No en un solo acto, sino lo que se requiere es tener una conciencia marítima como parte de la vida nacional.

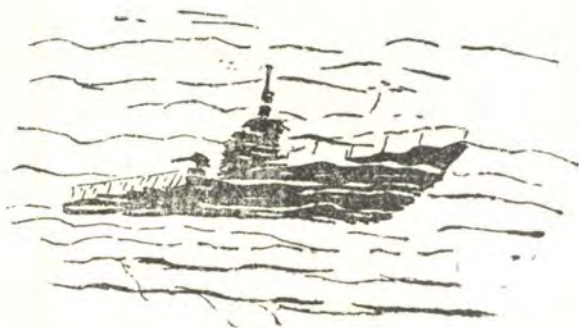
Propaganda? No, la ficción es frágil y a la larga siempre saldrá perdedora.

Los hechos están ahí; la información sólida es abundante. Los Estados Unidos es una nación marítima. La economía nacional es una economía marítima. Existe una gran herencia marítima del mar. El buque de bandera americana en la mar es hoy vital para cada hombre, mujer y niño en tierra, persiste para aquéllos que saben compartir estos hechos. Entonces, el hombre que tal vez nunca pueda ver el mar, los buques o las playas, entenderá de todos modos lo importante que son para él los buques

y el mar. Puede estar atento y orgulloso de las actividades marítimas de su país. Sabrá que su modo de vida, sus propiedades materiales, los precios de compra y venta en el mercado, su subsistencia, todos los aspectos de su vida económica, dependen de la navegación de sus buques. Cuando conozca estas cosas, no responderá

simplemente a las necesidades marítimas, sino demandará y obtendrá de su gobierno una significativa y floreciente política marítima.

Estos son los fundamentos de nuestra vida marítima. La comprensión nacional es vital para la supervivencia de nuestra vida marítima nacional.



El Mundo en que me Gustaría Vivir

Por: Sir Bertrand Russell

Traducción:

Teniente Primero A.P.

LUIS MELLET CASTILLO

Los adelantos técnicos de los últimos ciento cincuenta años han producido una nueva posibilidad de bienestar general superior a todo lo que ha existido desde la aparición del hombre de la tierra. El hombre primitivo sufría de frío en invierno y de calor en verano. Vivía aterrado por las bestias salvajes. En los buenos tiempos apenas obtenía el alimento suficiente para conservarse en buena salud. En los malos, moría de hambre. Plagas y pestilencias hacían terribles incursiones barriendo a tribus enteras.

Era una existencia furtiva, dolorosa y precaria, debida en ese tiempo no a la locura y a la maldad del hombre sino a los hechos naturales con que todavía era incapaz de luchar. Gradualmente su inteligencia transformó la escena. Construyó armas que lo capacitaron para vérselas con leones y tigres, con elefantes "rogos" y rinocerontes furiosos. Adquirió el arte de la agricultura que tornó su suministro de alimento más o

menos seguro durante cuatro años de cada cinco. Aprendió a calentarse por medio de fuego y a abrigarse gracias a la construcción de casas.

Por estos medios, los hombres en el antiguo Egipto llegaron hace cinco mil años a un nivel de bienestar (si así puede llamarse) que, hasta nuestros días, ha sido apenas superado por los campesinos chinos e hindúes. Pero si esto es bienestar comparado con la vida de los hombres primitivos, es pura miseria comparado con la vida de los hombres y mujeres comunes de Occidente.

El campesino, su mujer y sus hijos, tan pronto como llegan a la suficiente fuerza muscular, se afanan de la mañana a la noche para asegurar una cantidad de alimento apenas suficiente para mantener el cuerpo, y eso sólo en los buenos años. En los malos años mueren cantidades inmensas. En todas las épocas la mayoría de los niños mueren antes de haber crecido. La bubónica, la neumonía,

el tifus, la viruela y otras enfermedades barren poblaciones enteras dejando tras ellas una estela de muerte.

Toda esta miseria es ahora innecesaria. Con un poco de sabiduría y un poco de buena voluntad, la pobreza abyecta puede dejar de ser necesaria; las grandes epidemias destructivas, la tremenda mortalidad infantil, las excesivas y extenuantes horas de trabajo, no son ya inevitables.

¿Cómo podría realizarse todo esto? Olvidemos por un momento la política e imaginemos un dictador benévolo en el que los hombres tengan la suficiente confianza como para obedecerlo voluntariamente, y que sea suficientemente sabio para hacer uso de las mejores posibilidades técnicas. ¿Qué haría este dictador? Se daría cuenta que hasta la fecha, el incremento en la productividad del trabajo no ha sido aplicado para aliviar las penalidades humanas. Ha sido usado con dos propósitos: el primero, para incrementar la población del propio grupo; el segundo, para mejorar los medios de matar miembros de otro grupo. Nos haría ver que con las actuales técnicas podríamos, sin mucho trabajo, producir alimento suficiente para todos, con tal que la población no rebasase los límites de subsistencia.

Yo creo que el primer problema que abordaría el dictador sería el de la alimentación, se preocuparía porque los mejores métodos de la agricultura se enseñasen en todas partes, que los más desamparados fuesen ayudados a adquirir cierta seguridad

económica, y que los beneficios derivados de una mejor agricultura no fuesen absorbidos todos por un aumento de población. Al mismo tiempo, se valdría de la instrucción médica y de la higiene pública para luchar contra la mortalidad. Una vez librada la población de la pobreza abyecta, del trabajo extenuante, de la muerte prematura, nuestro dictador tendría el ocio suficiente para pensar sobre aquellos problemas de aquéllos que los que nunca han tenido nombre, llaman vida superior.

No deseo de ninguna manera menospreciar esta última parte de su tarea. Al contrario, creo que si la existencia de la raza humana tiene algún valor, no es porque los hombres nacen, comen, duermen y finalmente mueren; es porque existe una vida mental para la que cierto grado de bienestar físico es una condición. No creo que en el mundo moderno, la vida mental y moral, incluso entre los afortunados, pueda ser lo que debería ser, mientras la mayor parte de la humanidad sufra aún de una miseria totalmente innecesaria.

Suponga que Ud. lector fuera un habitante de otro planeta capaz de observar las acciones del hombre, pero ignorante de su lenguaje, y, en consecuencia impermeable a sus propagandas, sus ideologías y sus mitos. Y suponga que Ud. sólo pudiera observarlos reunidos en grandes masas, de manera que llegase Ud. a formarse un concepto sumario y estadístico de sus actividades. ¿Qué cosas vería Ud. hablando así en general? Ud. vería dos vastas agrupaciones de se-

res humanos: la una realmente próspera, saludable, no exhausta, más o menos educada; la otra paupérrima, muriendo a menudo de inanición o en su primera infancia, y trabajando tal cantidad de horas al día, de manera puramente física, que no tendría la menor ocasión de dedicarse a cosas mentales. Ud. observaría, después de un tiempo, que estos dos grupos opuestos se odian y se temen mutuamente y están preparando con extraordinaria habilidad, métodos de exterminación recíproca que desgraciadamente tienen todas las apariencias de llegar a tener demasiado éxito.

Si Ud. llegase a aprender sus idiomas, el grupo más rico le diría que el grupo más pobre no tiene idealismo, que sólo se preocupa de cosas materiales, que la envidia los hace destructivos, y que la única manera de preservar todo lo que consideramos valioso es mantener a este grupo en el constante terror de ser exterminado. Por la otra parte Ud. sería informado de que todos los disturbios del mundo provienen del ambicioso hambre de poseer del grupo más rico, y que si los que pertenecen a éste estuvieran dispuestos a compartir sus bienes con las víctimas de la pobreza, todo andaría sobre ruedas.

Ningún lado le estaría diciendo a Ud. completamente la verdad. No es únicamente la avidez lo que impide al grupo más rico a aferrarse a sus ventajas. Si hubiese una súbita igualdad económica en los actuales momentos, el resultado sería que la población feliz se vería reducida al nivel de la infeliz, no que la infeliz

se elevase al nivel de la feliz. Elevar el nivel de la población más pobre es una tarea que debe tomar tiempo y que requerirá habilidades que pueden sólo desarrollarse donde haya mucha gente que no esté al borde de la inanición. Es verdad, empero, que mientras exista una abierta desigualdad económica entre una parte del mundo y la otra, habrá envidia en un lado y miedo en el otro, lo que hará difícil una genuina cooperación.

Lo que deseo resaltar con mayor énfasis es que los obstáculos para una felicidad universal en la época presente son en el fondo psicológicos, no físicos y que esto es un nuevo hecho en la historia humana. Si fuera posible para los grupos más pobres no sentir envidia y para los más ricos no sentir miedo, un rápido avance del lado de los primeros sería posible sin ningún daño para el bienestar de los segundos.

Por el momento un cambio fundamental en la psicología prevalente puede parecer un utópico sueño. La psicología del individuo común se halla enmarcada por la política de los grandes poderes. El odio y el miedo recíprocos se encarnan en armamentos que, a su vez aumentan el odio y el miedo recíprocos. En una especie de ciego fatalismo la raza humana marcha hacia un desastre universal que prevé pero que imagina ser inevitable.

Pero no es inevitable. No es necesario marchar hacia el desastre. No es necesario permitir a la humanidad estar políticamente dominada

por el odio y el miedo con la virtual exclusión de todas las emociones restantes. Reconozco por supuesto, que no es fácil ver cómo librarnos del trágico impase en el que parecemos perdidos. Especialmente para nosotros, los del Oeste, no es fácil porque nos encontramos con una hostilidad y una suspicacia que hasta la fecha no nos ha sido posible vencer.

Creo que el camino no es ni fácil ni dramático. El proceso requerido se parece más bien a las ondas remanentes en el mar después de una tempestad. Si la guerra fría se mantiene fría un tiempo suficiente, algo de esto puede pasar. Y si esto pasa, debemos tener la conciencia de que hay esperanzas racionales no basadas en la violencia, y que si la humanidad se diera cuenta de ello no habría un verdadero conflicto entre los intereses de un grupo y los del otro.

La felicidad no se consigue solamente por la política, pero hay ciertas condiciones políticas sin las cuales, en nuestro mundo moderno, tiene que ser temporal y precaria. La primera de éstas es que todos los armamentos pesados deberían estar bajo el control de una sola autoridad, de manera que las guerras no fuesen posibles. La segunda es que debería haber una aproximación continua de las partes más pobres del mundo hacia el nivel de prosperidad que se ha logrado ya en el Oeste. Y la tercera es que la humanidad comprenda que debe evitar un incremento demasiado rápido de población. Dadas estas tres condiciones, el miedo podría dejar de dominar nuestra vida cotidiana, y con

la desaparición del miedo otras emociones más generosas y creadoras tomarían su lugar.

Una vez resueltos estos problemas políticos yo esperaría un rendimiento extraordinario en el arte y en la literatura, en la alegría de la vida diaria, en la benevolencia, en las relaciones sociales, en el pensamiento y en la ciencia. Yo esperaría ver al hombre llegar por fin a su reino, el reino que ha merecido por su inteligencia, pero que ha perdido por su suspicacia. La raza humana se ha integrado como nunca lo estuvo antes. Las civilizaciones Mexicana y Peruana florecieron en completo aislamiento de otros continentes hasta la época de Colón. Los chinos excepto por su conversión al budismo experimentaron escasa influencia extranjera hasta el siglo diecinueve. Los rusos siguieron su propio camino hasta los tiempos de Pedro el Grande. Gradualmente todo esto ha cambiado, una parte del mundo tiene inevitablemente influencias en la otra, y lo que estas influencias pueden ser depende fundamentalmente de los sentimientos dominantes en las diversas partes. Cuando los sentimientos son hostiles, una parte puede significar muerte para la otra, y la otra puede probablemente producir una muerte recíproca a la primera.

Cuando los sentimientos son amistosos; ellos pueden producir una mutua prosperidad. Las viejas doctrinas de la competencia que nos han llegado desde las épocas de las guerras tribales, han perdido su vigencia. Dos grupos poderosos pueden

siempre prosperar más cooperando que compitiendo.

Durante la Primera Guerra Mundial, muchos ingleses creyeron que después de la victoria, Inglaterra sería próspera porque el comercio alemán había sido destruido.

Pero las cosas sucedieron de manera diferente. Dos victorias sucesivas, aunque completas en un sentido militar nos situaron bajo el umbral de la indigencia, y una tercera puede sólo completar el proceso.

No soy profeta, y no puedo decir lo que la humanidad decidirá colectivamente. Puedo decir que ya ha existido suficientemente y que ya es hora de ceder el sitio a los animales que hemos llamado hasta la fecha "inferiores". Este es el punto de vista de la mayoría de los estadistas y de aquéllos que se llaman realistas. Los que como yo piensan que sería bueno que la raza humana continuase existiendo, se exponen a ser liquidados si son rusos, y a ser acusados de lenidad si son occidentales.

No pretendo que, mientras la actual tensión continúe pueda esperarse que alguno de los lados disminuya sus preparativos bélicos. Lo que afirmo es que la manera de librarse del mal es psicológica y consiste en hacerle ver a los hombres, en ambos lados de la Cortina de Hierro, que ninguna facción puede esperar ganar nada bueno mientras no haya un acercamiento mutuo, y al lograr tal alivio de la tensión, no puede pensar en nada más efectivo que en la realización de la felicidad que toda la

raza humana podría disfrutar si solamente se le permitiese hacerlo.

He hablado principalmente sobre bienes materiales y medidas políticas, pero como acabo de decir y debo repetir, esto pertenece sólo al mecanismo y no a lo que tiene valor en sí. Las cosas que tienen valor por sí mismas pueden, sin embargo, apenas florecer o pueden florecer con extrema dificultad en una atmósfera como en la que vivimos. Para dar un gran ejemplo; la libertad de pensamiento y de especulación, sin la que no puede haber progreso intelectual ni moral, está continuamente amenazada en una atmósfera de miedo. En esta atmósfera se origina la creencia general, de que la única cosa digna de hacerse es aumentar el miedo hasta convertirlo en histeria, y silenciar a los pocos que se niegan a dejarse arrastrar.

En los desastres pequeños la gente sabe que esto no es adecuado. Cuando un barco se hunde, se espera que el Capitán permanezca tranquilo, y los que se niegan a ejecutar sus órdenes son considerados como malos elementos. En política la gente no procede de la misma manera. Si el Capitán permanece en calma es inmediatamente rodeado por una multitud ululante que le dice que no se da cuenta del peligro. En su excitación rehusan hacer lo que él aconseja y se precipitan en todas direcciones tirándose al mar, a la larga, todos se ahogan porque no tuvieron el tino de ser racionales ante el peligro.

Por esta razón en época de peligro político los hombres adoptan doc-

trinas insensatas y destructivas y no pueden pensar rectamente. Persiguen a aquéllos que lo hacen, en mayor o menor grado según la intensidad de su miedo. Cuan lejos este proceso ha sido llenado en Rusia, todos lo sabemos. Hay cierta razón para temer que en una forma más suave, algo parecido puede suceder en el Oeste.

Si, empero, el reino del temor puede ser eliminado de alguna manera en ambos lados de la Cortina de Hierro o, sin cesar, por lo menos tor-

narse menos virulento, la inteligencia y la habilidad, que nunca jamás han sido tan grandes como son actualmente, y que son en realidad la causa misma de nuestros peligros presentes, pueden tornarse en fructíferos canales y nuestros nietos pueden mirar hacia nuestro tiempo como el último momento de la época oscurantista, como la salida de un largo túnel, del que la humanidad habrá emergido al sol y a la felicidad de la armonía mutua.



El Transporte tipo Container

Por el Capitán de Navío A.P.
GERMAN GONZALES V.

En los últimos años ha aparecido en el transporte marítimo, un sistema que ha conmocionado prácticamente a la economía naviera, obligando a realizar profundos cambios en los sistemas convencionales utilizados hasta la década del 60. Este sistema es conocido como el "Transporte tipo Container". Y como es lógico, tiene sus partidarios y detractores, quienes ven en él un sistema altamente eficaz o un procedimiento para "conseguir" grandes pérdidas, según el punto de vista de cada observador. Por considerarlo de interés, se reproduce a continuación dos comentarios opuestos, sugiriendo al lector que saque sus propias conclusiones:

a. — **"La Caja que Revoluciona el Transporte"** (De la Revista UOMM - España)

El objeto más revolucionario de nuestra época puede que no sea ni el laser, ni el computador, ni los satélites artificiales, sino el container. Una simple caja, de madera, acero o aluminio, de 2,40 metros de ancho,

2,40 de altura, y 6 ó 12 de longitud. Una gran caja de aspecto banal, que las grúas gigantescas balancean sobre los barcos, pasan sobre los trenes, apilan en camiones.

Ya el container revoluciona los métodos del transporte internacional, modifica los puertos, trastorna los sistemas aduaneros, acelera los intercambios de mercancías, disminuye el precio de coste de los productos; en síntesis, arremete contra uno de los puntos de estrangulamiento esenciales de la economía moderna: el desplazamiento de los objetos.

Todo puede ser transportado por medio de containers: coñac, muebles, carne, gorros de baño Todo, salvo, quizás, las girafas.

Por otra parte, las cifras hablan por sí solas. Una tercera parte del comercio servido por las grandes rutas marítimas (unos quince millones de toneladas al año) se hace ya por containers. Hacia 1975, el porcentaje habrá subido a las tres cuartas

partes del total. En las líneas del Atlántico norte, un 80 por 100 del tráfico ya está containerizado.

Un veterano del transporte por carretera americano, Malcolm McLellan, fue quien primero tuvo la idea de cargar 60 grandes cajas sobre un viejo petrolero someramente adaptado para ello, para hacer cabotaje entre New York y Huston. Era en 1956, y el sistema se extendió rápidamente por la costa oriental de Estados Unidos, pasó a Puerto Rico, después a la costa occidental y a las de Hawaii. Y al Japón, naturalmente.

No faltaba más que una guerra para transformar el arroyo en torrente. Guerra del Vietnam; los G.I. hundiéndose en los arrozales o arrastrándose a través de la maleza comienzan a recibir todo por containers: armas, vituallas, medicamentos y números del "Play Boy". El estado mayor norteamericano acelera al máximo la containerización. Los armadores estadounidenses se adaptan con toda rapidez. En Abril de 1966, precedente de Nueva York, el primer buque especializado de la compañía norteamericana Sea Land llega a Rotterdam y Bremen. Ese mismo mes, el virus contagia a Europa. Los armadores observan el raro objeto, inclinan pensativamente la cabeza, y convocan sesión de estudios, hay que adaptarse o morir.

Teniendo en cuenta la delantera que llevan los americanos, los europeos se deciden a dejar de lado sus rivalidades tradicionales. En Enero de

1967 se crea la Atlantic Containers Line (A. C. L.), que agrupa a la Cunard inglesa, la Transat francesa, la Holland American Line, y tres compañías suecas. En el círculo tradicionalmente cerrado de los armadores europeos nunca se había visto tomar tantas decisiones en tan poco tiempo.

La carrera contra el reloj está iniciada en todo el mundo. Y transformar buques y puertos para adaptarlos al nuevo tráfico requiere mucho dinero. Los buques portacontainers están reservándose una plaza privilegiada en el transporte marítimo. El Director General del Puerto de Londres, Dudley Perkins, comenta: "Cargar un barco no requiere más de doce horas, mientras que por sistema tradicional era necesario un mínimo de ocho días. El buque hace el viaje redondo con tal rapidez que ya muchos armadores temen no tener carga completa para todos los viajes". Este es, en efecto, un primer motivo de inquietud. Pero hay un segundo: el precio de un portacontainers. Cuesta dos veces más caro que un buque normal del mismo tonelaje. Y tercera dificultad: cada buque necesita varios juegos de containers. Uno a la salida, otro a bordo, otro a la llegada. Y el coste medio de un containers oscila alrededor de las 150.000 pesetas (puede pasar de las 250.000 si es frigorífico).

Se calcula que para 1975 habrá unos 500,000 containers de gran capacidad. Un armador holandés, temeroso, exclama: Imagínese lo que

ocurrirá cuando acabe la guerra de Vietnam; los puertos van a ser invadidos de container y de buques especializados para los que no habrá suficientes fletes".

Como se ve, el fascinante container produce cierto temor. Pero las compañías marítimas que duden en adaptarse a causa de las inversiones necesarias corren el riesgo de verse condenadas. Mientras que muchos armadores esperan todavía, los aviones comienzan a adaptarse. La entrada en servicio de los nuevos gigantes de los aires marcará una nueva etapa; Boeing declara: "Pronto podremos cargar los grandes containers construidos en materiales ultraligeros, e iremos mucho más a prisa que los barcos".

El contra-ataque marítimo no se hace esperar: "Aumentaremos nuestro volumen de transporte. Los seis grandes portacontainers de la A. C. L. europea pueden recibir ya 850 containers, 1,000 vehículos y 80 semi-remolques. Pero los buques de la American Isbrandtsen Lines pueden cargar 1,600 containers. Y los tres nuevos Lykes de 226 metros de eslora, que estarán en servicio en 1971, serán los mayores mercantes jamás construidos. Serán "buques canguro", que engullirán en su vientre hasta 38 gabarras. Los containers descenderán al Mississipi en gabarras. Los gabarras penetrarán con su cargamento en el buque, llegarán a Europa, y remontarán los grandes ríos europeos. Los puertos fluviales dejarán de ser los parientes pobres de los grandes puertos marítimos".

Como uno de los factores de la rentabilidad de los portacontainers consiste en la limitación del número de las escalas, la batalla entre los puertos será encarnizada. En 1968, Rotterdam manipuló cien mil containers; Bremen, 46,000; Amberes, 40,000, y Le Havre, 17,000.

Después resta por encaminar los containers hacia las fábricas o los centros de distribución. Y de nuevo se enciende la guerra entre la carretera y el ferrocarril. En toda Europa, los caminos de hierro han visto inmediatamente el partido que podían sacar de las nuevas técnicas de transporte. A finales de 1967, los responsables de las compañías ferroviarias de doce países europeos (los Seis del Mercado Común, Inglaterra, Dinamarca, Suecia, Suiza, Hungría y España) reunidos en Bruselas, crearon la sociedad Intercontainer. Una Europa ferroviaria a la escala americana, que ofrece un servicio puerta a puerta con precio a todo comprendido. Se crean nuevos tipos de vagones y se equipan las estaciones para manipular las nuevas mercancías. Desde 1965, las British Railways tenían ya en servicio trenes completos para el transporte exclusivo de containers en las grandes líneas.

Los transportistas por carretera dudan todavía. Pero el secretario de la sociedad Eurocontainers es optimista: "El camión es imbatible para las entregas a domicilio, y perfectamente competitivo si puede servirse de una buena red de autopistas, como se demuestra en Holanda".

En todo el mundo se hacen cálculos sobre el porvenir de la containerización. Los servicios de Aduanas se preocupan, habrán de modificarse los controles que siguen a cualquier paquete, por ejemplo, de París a Detroit. Normalmente eran necesarios 28 documentos, mientras que con los containers sellados no será necesario más que una especie de tarjeta de identidad para cada uno, que le acompañará en todo su trayecto. Los organismos internacionales, presionados por las circunstancias, han aceptado el principio, y pronto será realidad el manifiesto individual del container.

Los estibadores de los puertos observan con inquietud todos estos cambios. Su importancia disminuye, el futuro es de la grúa y el computador. En Nueva York empezaron las huelgas portuarias de un nuevo tipo, dirigidas contra el container, que les arrebató miles de horas de trabajo.

Pero el avance de la containerización parece irreversible. Los especialistas estudian, por ejemplo, un proyecto loco; partida de Hamburgo, travesía rápida del Atlántico hasta Nueva York; allí son transportados hasta Long Beach donde otro buque los lleva hasta Tokyo. Trayecto total, ocho días, en lugar de veintiuno por Panamá. Los realistas denuncian este sueño como antieconómico. Pero no están completamente seguros de tener razón. Porque ven cada vez más claro que el container es parte integrante de la civilización post-industrial que comienza ahora a e-

merger. Y no pueden impedir sentir cierto temor ante esta nueva caja de las sorpresas que puede ser el container.

b.—**El Transporte tipo Container — ¿Es él, un experimento caro?**

La Revista noruega de Comercio y Navegación "OSLO", formuló en un artículo a comienzos de año una pregunta actual y fundamental:

¿Están los transportes tipo container a punto de caer dentro de un gigantesco fracaso?. Alemania Occidental ha sido siempre el primer país en Europa en lo que a transporte tipo Container se refiere. Sin embargo, actualmente se nota preocupación en este aspecto. Se hace mención a lo expresado por el experto británico Richard Robert quien dijo: "Dentro de 20 años el área de transporte por container llegará a su fin". La razón esperada baja de precios en las tarifas no ha aparecido. En Europa Occidental y Australia donde el transporte tipo Container está bien desarrollado, las tarifas de transporte ha aumentado en un 20% en menos de un año. Según los navieros (armadores), este aumento se debe al hecho de que un buque transporte tipo Container cuesta más de 80 millones de marcos, equivalente al costo de 4 ó 5 buques convencionales de carga. Además gastos extras tienen que hacerse y es entonces cuando las tarifas altas aparecen.

Otro argumento contra el buque tipo Container, es que como transporte más seguro en su totalidad nunca

ha existido. Ha habido un tremendo aumento en robos. Antes de la introducción del Container las "cuadrillas" (gangs) que operan en los diferentes puertos generalmente restringía sus robos a una o dos cajas, sin embargo, ahora han desaparecido containers enteros, en los cuales pueden caber cientos de televisores. Las Compañías de Seguros están empezando a perder la paciencia y han subido los premios en un 30%. La construcción de los containers no es tampoco muy buena. Entre otras cosas su protección contra el agua es deficiente. Los containers que han sido colocados en las cubiertas, sujetos a la acción del viento y la lluvia, han presentado deformaciones encontrándose grandes averías en su contenido al llegar a su punto de destino. El resultado de esto es que el transporte del Container que hoy por hoy, que representa el 10% del Transporte Marítimo total, presenta un 70% de averías.

De acuerdo a lo opinado por Mr. Lothar Jolmes experto alemán radicado en Hamburgo, quien ha establecido que: "el tráfico tipo container ha traído pérdidas a los armadores, que representan muchos millones", es obvio que las autoridades en Bremen y

Hamburgo no han efectuado sus cálculos correctamente. En ambos puertos dos grandes terminales de Container se han construido por un total de Cuatrocientos Cuarenta Millones de D.M. Estos terminales de Containers están trabajando a pérdida. La razón es que ambos puertos han comenzado una sutil competencia con las tarifas de carga y descarga reducidas para atraer el empleo de los buques Container. Sin embargo, a pesar de las malas perspectivas para el futuro de los transportes tipo Container, los armadores continúan invirtiendo. La Compañía Naviera más grande de Europa la Hapag-Lloyd ha ordenado la construcción de 10 barcos tipo Container estando ya en operación el primero de ellos. La inversión total por esta cantidad del buque asciende a 1,000'000,000 D.M. El primer buque HAMBURG EXPRESS, ha sido entregado hace algunas semanas por la Blohm & Voss. Este tiene una eslora de 875 pies. Su tonelaje de Registro Bruto es de 55,400 de toneladas.

La Hapag-Lloyd está asociada con dos Compañías Navieras Británicas y dos Japoneses que participan en un pool de Container en el lejano Este.

La Ruta del Cabo

De "Forces Armées Françaises"

Setiembre de 1972

Desde la clausura del Canal de Suez en 1967 y sobre todo, después del crecimiento del tonelaje de los petroleros, la tradicional ruta marítima que los portugueses habían llamado "Carreira da India", ha vuelto a ser el único acceso directo al Océano Indico, a la costa oriental del Africa, a las fuentes del petróleo del Golfo Pérsico y al mundo asiático.

La subsiguiente penetración soviética al Océano Indico ha vuelto a poner en primer plano de actualidad la antigua ruta de las Indias. Esto ha hecho notar la importancia de esa vía para la economía del mundo occidental, y el valor estratégico del Africa meridional y del puerto militar sudafricano de Simonstown para la defensa. (Simonstown. Lat. 34°11'32" S. Long 18° 25' 52" E. Gr.).

El acuerdo de Simonstown de Junio de 1955 entre la Gran Bretaña y la Unión Sudafricana asociaba a estos Estados para la defensa de la "Ruta del Cabo" y extendía esta defensa al suministro de armamento británi-

co a la Unión Sudafricana. (Hoy República Sudafricana).

El embargo de las entregas de armas decidido por el gobierno laborista de M. Wilson fue levantado por el de M. Heath que le sucedió después del triunfo de los conservadores en las elecciones de 1970. El levantamiento del embargo produjo vivas protestas de parte del tercer mundo y sobre todo de los Estados Africanos.

La defensa de la "Ruta del Cabo", los Acuerdos de Simonstown, el embargo de las ventas de armas al Africa del Sur y la penetración comunista en el Océano Indico son los elementos de un mismo problema.

La "Carreira da India" al "Lago Inglés".—

En 1890 el Almirante Jurien de la Gravière (1812 - 1892), a propósito de las rutas de las Indias y de las Américas, escribía resabiosamente: —"Atrevido sería el que osara comparar a los ingleses y a los holandeses con las avispas. Es cierto sin em-

bargo, que más de una vez la abeja del Mediodía ha destilado miel y que el enjambre del Norte sin tomarse ninguna molestia, ha venido violentamente a ocupar el panal".

En efecto, el Camino de las Indias fue un "descubrimiento" portugués y rápidamente se apoderaron de él los holandeses y luego los ingleses.

(1469 - 1524). En 1498 descubrió la "Ruta de las Indias" por el Cabo de Buena Esperanza. Fundó los Establecimientos de Mozambique y fue Virrey de las Indias Portuguesas. Murió en Cochim.

El mérito del descubrimiento de este itinerario se debe a Vasco de Gama que partiendo de la desembocadura del Tajo el 8 de Julio de 1497 llegó a Calicut (hoy Kozhicode). (Lat. 11° 15' 10" N. Long. 75° 40' 30" E. Gr.), en la costa occidental de la India, el 10 de Mayo de 1498.

La "Carreira da India" utilizó el Monzón, según el método de los navegantes árabes. Partiendo de Lisboa los buques portugueses hacían escala en las Islas de Cabo Verde (Lat. 16° 54' N. Long. 25° 1, W. Gr.), luego daban una bordada larga hacia las costas de Sudamérica, después regresaban para doblar el Cabo de Buena Esperanza, y después de poner en buenas condiciones el material y el personal, remontaban hacia el Norte por el Canal de Mozambique aprovechando el Monzón del SE, para poner rumbo a Goa.

Durante cerca de un siglo guardaron los portugueses el secreto de es-

te itinerario. Pero a fines del siglo XVI, las indiscreciones del secretario flamenco Jan Van Lindschoten, un Arzobispo de Goa, Dom Vincent da Fonseca, las cartas náuticas de Africa de la India y de la China enviadas a un sabio de Amsterdam Peter Plancius "por el Jefe de la Navegación de España" el cosmógrafo Bartolomeo de Lasso, pero también por los datos recogidos directamente en Lisboa por un navegante holandés Cornelius Houtman—, revelaron a los flamencos **"el secreto del viaje que les producía a los portugueses opulentos beneficios"**.

A partir de ese momento, pasando del rol de distribuidores en Europa de los productos exóticos llevados a Lisboa por los navegantes portugueses, los flamencos fueron cada vez en mayor número a buscar esos productos a su mismo punto de origen.

En 1602 las compañías comerciales holandesas se unieron para formar una compañía única la cual llegó a ser la "Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales".

En Inglaterra en 1600 cien comerciantes de Londres crearon La "East India Compañy" que recibió de la Reina Isabel I el monopolio del comercio más allá del Cabo de Buena Esperanza. Inmediatamente se lanzó una expedición que dejó en las Islas de la Sonda y en Malasia algunos "comisionados" que fundaron las primeras sucursales británicas. ("Settlements").

En Francia los comerciantes de Saint-Malo formaron en 1815 una a-

sociación —efímera en verdad— con negociantes holandeses, la Compañía Maluina. Casi al mismo tiempo los de Dieppe y de Rouen crearon la Compañía de las Molucas. Los buques de estas compañías chocaron contra la hostilidad tenaz y violenta de los flamencos.

Hubo que esperar la firma del Tratado de Compiègne de 1621 entre Richelieu y los holandeses, para que mejoraran las condiciones de los marinos franceses. De todos modos, la famosa Compañía de las Indias no fue fundada sino en 1664 por Colbert.

La toma de Malacca por los holandeses en 1641 y después la de Ceylán en 1658 durante la guerra ruso-holandesa marcó el fin de la su-

premacía portuguesa en el Océano Indico y el principio de un período notable durante el cual Inglaterra estableció poco a poco su hegemonía en las dependencias flamencas.

Y a su vez estos últimos tuvieron que abandonar a los ingleses esta supremacía —(después de la Colonia del Cabo en 1806, de la pérdida de Malacca y de Singapur en 1836)— que ellos habían arrebatado a los portugueses menos de dos siglos antes.

Hasta la Segunda Guerra Mundial el Océano Indico, rodeado por posesiones británicas y cuyas vías de acceso estaban virtualmente cerradas por la Gran Bretaña, constituía una vasta zona donde la influencia inglesa era tan poco discutido, que se le calificaba "el Lago Inglés".



REVISTA

DE REVISTAS

Novedosa Tapa de Escotilla para Barcazas.

Más silencio en la Sala de Máquinas.

Acoplamientos Combinados Compactos para Instalación de Motores de Media Velocidad.

El Radar en la Década del 70.

NOVEDOSA TAPA DE ESCOTILLA PARA BARCAZAS

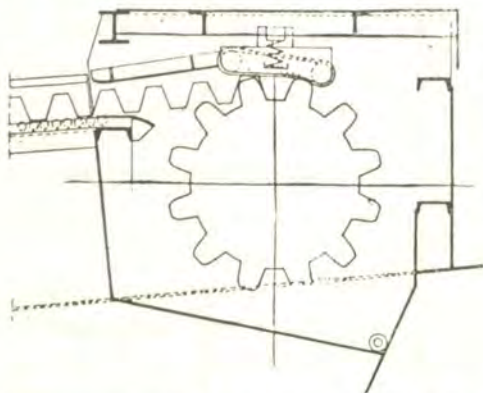
La conocida firma MacGregor ha desarrollado un nuevo sistema de cierre de escotillas, denominado Magroroll, que resulta especialmente adecuado para barcazas y embarcaciones fluviales.

El sistema está basado en el principio de las cortinas metálicas enrollables y ofrece numerosas ventajas entre las que merecen ser destacadas las siguientes:

- Poco peso, ya que según el espesor de la chapa empleada apenas alcanza a presentar valores de 3,2 a 6,5 kilogramos por metro cuadrado.
- Ningún gasto de mantenimiento. La chapa de aleación liviana, a prueba de corrosión, no requiere pintura ni capas protectoras.
- Anti robo. Este cierre continuo brinda un máximo grado de seguridad contra sustracciones.
- Funcionamiento suave y veloz. Una abertura de 66 metros de longitud puede ser cubierta en cinco minutos.

Según la longitud de la abertura, las escotillas pueden ser provistas de una o dos tapas, siendo el procedimiento operacional idéntico para cada una de las mismas. Para abrir una tapa simplemente se hace girar el tambor de enrollar ubicado en un extremo. A medida que la tapa es arrastrada hacia su respectivo tambor, la corrugaciones son automáticamente calzadas sobre sus semejantes por obra de brazos cargados a resorte.

Los tambores de enrollar son accionados manualmente o mediante motores eléctricos. En este último caso, la corriente es suministrada por un

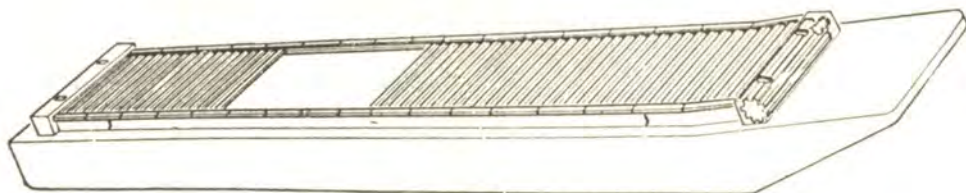


Sección de la zona de estiba con el tambor de enrollar y el dispositivo de ajuste de las corrugaciones

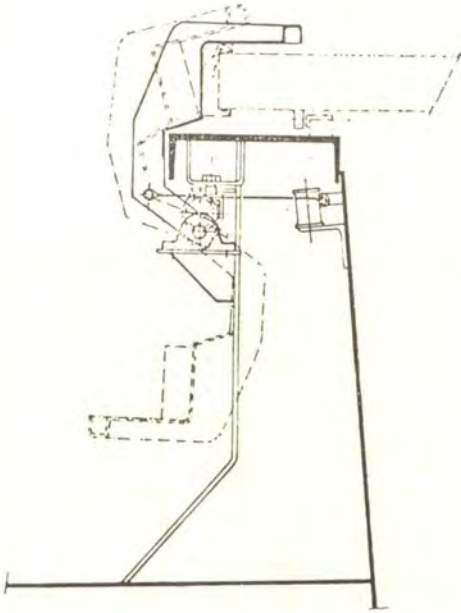
generador mandado por el motor diesel del cabrestante de la barcaza, o por la red terrestre. Cuando una tapa se abre totalmente, se vuelcan hacia los costados los perfiles de cierre lateral, adosados a la brazola, con lo que la escotilla queda totalmente despejada para un mejor manipuleo de la carga.

Cuando se va a proceder a la apertura de una escotilla del tipo a prueba de salpicaduras, es necesario aflojar primero los perfiles de cierre lateral que hacen presión contra los costados de la tapa. Esto se realiza simplemente accionando una varilla que se inserta en receptáculos cuadrangulares ubicados a los costados de las brazolas, con lo que los perfiles se separan en series de a cuatro. Estos perfiles de cierre lateral son de plástico reforzado con fibra de vidrio, y tienen una junta de espuma de goma. Este último aditamento no es necesario para las unidades fluviales cuando sólo se trata de protegerlas contra la lluvia. En este caso, no es necesario tampoco proceder a la separación previa de los perfiles laterales ya que la tapa se desliza libremente entre los mismos.

Las corrugaciones especiales de la tapa Magroroll se acomodan sobre sí al enrollarse en el tambor, a razón de 8, 10 ó 12 corrugaciones por vuelta, según la longitud de la tapa.



Barcaza fluvial equipado con el moderno cierre de escotilla diseñado por MacGregor



Sección por la brazola lateral con el dispositivo de cierre en las distintas posiciones de accionamiento

Para escotillas de hasta 5 metros de ancho por 20 de largo, las tapas se fabrican en chapa de aleación de acero de 0,7 mm. con pequeñas corrugaciones a intervalos de 147 mm. Para escotillas de hasta 9,25 m. de ancho por 33 m. de largo, el espesor de la chapa es de 1,5 mm. y las corrugaciones, algo más grandes, están separadas a 264 mm.

Más Silencio en la Sala de Máquinas

La tradicional idea de la sala de máquinas de un barco como mazmorra ardiente, confinada y terriblemente ruidosa, tiene muy poco de cierto en lo que se refiere a los barcos modernos recientemente construidos. Durante los últimos años las condiciones reinantes en la sala de máquinas han mejorado en forma considerable. Las actuales mejoras han sido logradas gracias a dos innovaciones que tienen por objeto, por una parte acentuar la eficiencia de los motores diesel, y además disminuir su ruido.

Ideadas por el Laboratorio de Mecánica del Almirantazgo británico, ambas técnicas han sido puestas a prueba este año en la explotación comercial. Durante los últimos 50 años dicho laboratorio ha contribuido en gran medida a mantener los motores y otras maquinarias y equipos utilizados por la marina de guerra británica a la vanguardia de la mecánica naval. Posteriormente ello aportó beneficios a la navegación mercante. Y otros perfeccionamientos alcanzados durante 1971 anuncian nuevos y más importantes beneficios.

La Ruston Paxman Diesels Ltd.—Compañía que forma parte del amplio grupo English Electric Diesels—ha sido autorizada a ofrecer al mercado libre las dos últimas innovaciones producidas por la Royal Navy. Un comunicado emitido recientemente por dicha empresa aclara: "A partir de un perfeccionamiento aplicado inicialmente a los motores de la marina de guerra, la Ruston Paxman Diesels ofrece ahora un revestimiento acústico para motores de su propia fabricación y para motores de otras marcas. Tal revestimiento es ofrecido para maquinarias de todos los tipos en la que hace falta una considerable reducción del nivel de ruido.

También puede ser ofrecido un segundo perfeccionamiento originado en los motores navales militares, el pistón amortiguado por aceite, si bien su viabilidad en aplicaciones comerciales se encuentran aún en evaluación".

En todos los motores Paxman Ventura pedidos para la marina de guerra británica, así como en los motores Paxman Valenta (nuevos y más

potentes) se instalan actualmente pistones del tipo arriba indicada. Con ellos se han logrado importantes aumentos de eficiencia y economía en motores diesel de seis cilindros en línea, sobre alimentados y que están siendo sometidos a ensayos en barcos de guerra en el mar.

En el caso de un pistón convencional la presión de la combustión determina una inclinación inicial en el pistón, la cual es restringida por la camisa del cilindro. Eso se debe a la necesaria luz entre pistón y camisa y a la posición oblicua de la biela. El primer impacto es absorbido por la parte inferior de la falda del pistón, y es seguido —casi inmediatamente— por un segundo impacto, que sobreviene en el momento que la corona del pistón toma contacto con la camisa, haciéndola vibrar.

Menos problemas con el pistón.

Trabajos iniciales realizados en el Laboratorio de Investigaciones del Almirantazgo demostraron que instalando un aro rascaaceite que trabaje hacia abajo, por encima del perno del pistón, y un aro rascaaceite que trabaje hacia arriba en la parte inferior de la falda del pistón, es posible obtener entre tales aros un cinturón de aceite sobre toda circunferencia. Así se forma un cojín que disminuye considerablemente la inclinación habitual del pistón y su movimiento irregular carrera abajo.

A continuación se hizo cargo del proyecto el Laboratorio de Mecánica del Almirantazgo que realizó 2,000

horas de ensayos de perfeccionamiento con el pistón amortiguado por aceite en un motor diesel de 4 tiempos de un solo cilindro. Tales ensayos arrojaron como resultado varias e importantes ventajas, además de la disminución de la vibración de la camisa de cilindro.

Establecióse, por ejemplo, que el cinturón de aceite circunferencial reducía considerablemente el desgaste del cilindro y de los aros de pistón, y que formaba un excelente sello capaz de eliminar el paso de gases hacia abajo por los costados del pistón, lo cual mejoraba la limpieza y la lubricación de éste y hacía durar más el aceite, factores todos conducentes a reducir el nivel de ruido del motor.

Varios ensayos demostraron que este sistema permite reducir el consumo de aceite a la baja cifra de 0,3 por ciento de admisión de combustible. En cuanto al revestimiento acústico para motores diesel, actualmente fabricado en escala comercial por la Ruston Paxman, es el producto de una serie de investigaciones realizadas por el Laboratorio de Mecánica del Almirantazgo acerca de la reducción del ruido que sale al aire desde la superficie de los motores diesel.

También se lo considera adecuado para combatir el ruido emitido por bombas, compresores, cajas de engranajes, motores eléctricos, generadores y otros equipos que funcionan a temperatura razonables, tanto a bordo como en tierra.

El revestimiento es cortado en paneles en forma y dimensiones adecua-

das que permiten extraer cualquier sección con vistas a la inspección y el mantenimiento del motor. Básicamente consiste en dos capas. La capa interior es de espuma de poliuretano de celdilla abierta, de unos 5 centímetros de espesor. La capa exterior o envoltura, consiste en una hoja de plomo emparedada entre capas de fibra de vidrio aglomeradas con resina, y tiene un peso de aproximadamente 24,3 kg/m². La combinación de espuma y envoltura exterior forma un sistema de masa amortiguada de baja frecuencia de resonancia.

Absorción de vibraciones.

Las vibraciones de la superficie del motor son en gran parte absorbidas por la superficie interior de la espuma, de modo que los niveles de vibración impartidos a la envoltura exterior resultan sumamente reducidos

en relación con los del motor, con la correspondiente reducción del ruido irradiado. Todo el peso de la envoltura interior descansa sobre la espuma, que aísla totalmente tal envoltura del motor.

Este sistema ofrece economías de costo y peso en comparación con otros y exige muy poco espacio adicional para el motor.

La eficacia del revestimiento quedó probada con un motor de 900 CV al freno (670 Kw) instalado en una cámara de prueba. Sin revestimiento, el motor hacía tanto ruido que los operarios que entraban en la cámara debían llevar protectores de oído y no se encuchaban unos a otros. Revestido el mismo motor, los protectores resultaron innecesarios y los operarios pudieron comunicarse verbalmente sin dificultad.

Acoplamientos Combinados Compactos para Instalación de Motores de Media Velocidad

Los resultados obtenidos con los acoplamientos Fawick/Geislinger instalados en los buques tipo "Freedom", en lo que respecta a maniobrabilidad y rapidez de inversión de marcha en prevención de colisiones, como así también algunos aspectos, como ser el reducido tamaño (en diámetro y longitud) combinados con su excepcional aptitud de amortiguar las vibraciones torsionales, han merecido su amplia descripción por parte de la publicación "Holland Shipbuilding" en la que se basa el presente artículo RED.

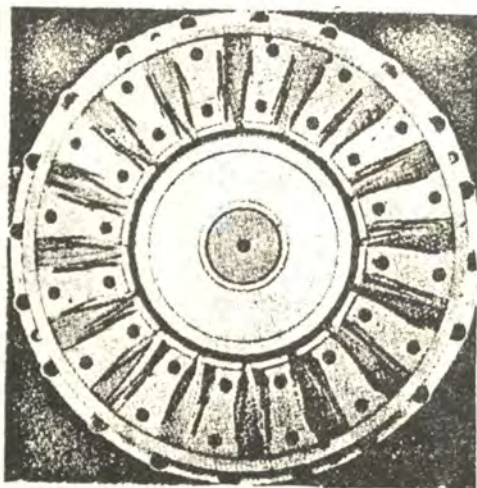
El continuo progreso en el diseño y la performance de los motores induce al proyectista a prestarle cada vez mayor atención a las vibraciones torsionales. Con frecuencia, durante el proceso del diseño de un motor y el desarrollo de una mayor entrega de potencia, las vibraciones torsionales pueden llegar a convertirse en un problema dominante, y en la mayoría de los casos resulta necesario incorpo-

rar alguna forma de amortiguación para evitar peligrosas resonancias vibratorias.

A veces estos problemas surgen cuando un motor ya experimentado es utilizado en una nueva aplicación, e invariablemente se deberá enfrentar la onerosa y antieconómica solución de considerar el incremento de la resistencia y las proporciones de los componentes del motor o su instalación, afectados —una solución que bien podría afectar los parámetros básicos del diseño, tanto del motor propulsor como de la unidad impulsada.

La creciente instalación de motores de alta y media velocidad, en los últimos años ha traído aparejado el uso de acoplamientos flexibles de amortiguación como así también de acoplamientos de embrague; el acoplamiento, principalmente para eliminar las mayores velocidades críticas y para amortiguar las menores vibraciones torsionales; el embrague, para lo-

grar una mejor maniobrabilidad e inversión de marcha en instalaciones de hélices con palas fijas, o para el desacople de un motor por razones de economía de combustible, maniobra o reparaciones, en instalaciones de moto-



El acoplamiento Geislinger durante las pruebas. Pueden apreciarse los paquetes de hojas elásticas afirmados en sus extremos. Las piezas intermedias sirven de amortiguación para evitar las grandes sobrecargas. Las cámaras radiales están rellenas con aceite.

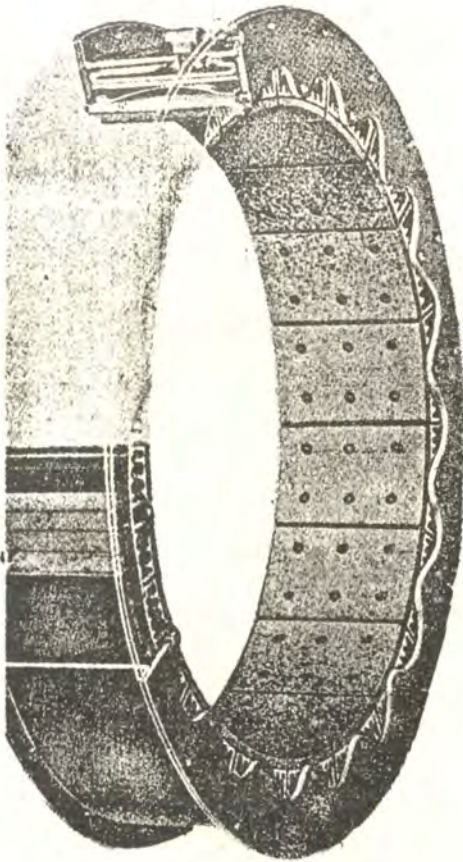
res múltiples acoplados a una sola hélice, ya sea de paso fijo o variable. La combinación de un acoplamiento de embrague con el amortiguador flexible es bastante frecuente y uno de los más experimentados es el producido en construcción de acero por Dr. Ing. Geislinger y Co., Salzburgo, y la empresa Fawick Airflex Marine Clutch.

La combinación de la alta elasticidad de sus hojas elásticas con la

complementaria amortiguación viscosa por desplazamiento de aceite, asegura que el acoplamiento Geislinger elimina las mayores velocidades críticas que excedan la gama normal del motor y amortigua las vibraciones torsionales menores, en forma efectiva. De este modo se obtiene la máxima gama de velocidades del motor exenta de períodos de vibración y de peligrosas resonancias. Par otra parte, el empleo de este acoplamiento, con sus grandes características de amortiguación, generalmente resulta en menores tensiones en todos los ejes y engranajes auxiliares accionados por el motor como así también en el cigüeñal, permitiendo la obtención de mayor potencia con componentes standard.

Las características del acoplamiento Geislinger en lo que respecta a amortiguación y elasticidad, pueden ser adaptadas dentro de amplios límites para satisfacer los requerimientos de cualquier instalación. Dado que este acoplamiento no tiene rigidez axial, no se produce transmisión alguna de vibraciones axiales de la unidad motora al mecanismo accionado. Además de absorber las expansiones térmicas de los ejes de accionamiento y accionado, el acoplamiento permitirá compensar las desalineaciones paralelas y angulares en una tolerancia bastante amplia.

Si bien el acoplamiento Geislinger puede ser utilizado en combinación con otros embragues de aire o embragues incorporados en la caja de transmisión, y los embragues Fawick



El elemento de embrague Fawick. Las zapatas ventiladas son activadas por el tubo de neoprene dispuesto alrededor del alojamiento, el que es alimentado por aire comprimido.

pueden ser combinados con acoplamientos de goma, la combinación Fawick/Geislinger ha probado ser una de las más confiables y eficientes, destacándose las siguientes ventajas:

—Poca longitud, no requiriéndose cojinete auxiliar alguno entre motor y engranaje, con lo que se ahorra espacio en la sala de máquinas;

- Alta elasticidad para evitar las mayores velocidades críticas;
- Gran amortiguación para reducir los esfuerzos de vibraciones críticas menores;
- Gran capacidad térmica para permitir frecuentes maniobras (inversiones);
- Larga duración en servicio requiriendo el menor mantenimiento.
- No permite resbalamiento en marcha normal del motor y por lo tanto no hay pérdidas de potencia ni económicos.

Además de las extraordinarias características de amortiguación y flexibilidad del acoplamiento Geislinger, el embrague Fawick ofrece la muy importante ventaja de facilitar las inversiones de marcha en emergencias. Varias pruebas realizadas en diversos buques del tipo Freedom (de aproximadamente 14.000 TPB) como así también en naves de mayor porte (hasta 34.000 TPB) demostraron que, la inversión de toda marcha adelante a toda atrás, puede ser realizada en un período de tiempo muy reducido utilizándose el acoplamiento de embrague Fawick Airflex.

Este embrague consiste en un tubo, construido de neoprene con cuatro capas de cordones de cubierta, montado en el diámetro interior de un alojamiento de acero, formado por un perfil acanalado y dos placas laterales.

Una serie de zapatas metálicas ventiladas, revestidas con material de

fricción de servicio pesado, calzan en el diámetro interior del tubo de aire. Estas zapatas son mantenidas en su posición, axial y circunferencialmente, mediante barras de torsión endurecidas, cuyos extremos están fijados en orificios en las placas laterales. Las zapatas tienen libertad de movimiento radial. Cuando el tubo de aire es inflado, las zapatas de fricción son presionadas radialmente contra la superficie del tambor de embrague y se produce el acoplamiento.

Se afirma que este sistema ofrece la máxima torsión y la más rápida disipación térmica por unidad de superficie de fricción. Dado que el embrague es accionado por aire, esto asegura una fuerza uniforme de acople sobre el 100 por ciento de la superficie de contacto, y la posición de las zapatas de fricción garantiza un positivo desacople.

El volumen de aire requerido para el accionamiento es lo suficientemente reducido como para asegurar un desacople rápido, pero suficiente para facilitar la regulación del tiempo de acople ajustando el flujo del aire.

Al descargarse el aire del tubo las zapatas pueden volver a su posición original, separándose del tambor, con lo que se produce el desacople. El embrague transmite la torsión en relación directa a la presión del aire, por lo tanto, al controlarse el régimen de aumento de la presión de aire, se controla el régimen de la cupla que se está transmitiendo.

Este aspecto permite un rápido ajuste desde la timonera de manera de obtener una aceleración óptima de la hélice o una pronta inversión de marcha.

El diseño del acoplamiento Geislinger consiste en un elemento interior que está fijado sobre el cigüeñal del motor y un elemento exterior conectado al eje accionado. Entre ambos elementos se han dispuesto paquetes de láminas elásticas que están fijadas por sus extremos exteriores mediante un aro elástico cónico presionado sobre un aro espaciador cónico.

Los elásticos, conjuntamente con los elementos interior y exterior, forman cámaras radiales que están rellenas de aceite. Si el elemento exterior es desplazado con relación al interior, la deflexión de los elásticos de hoja hace desplazar el aceite de una cámara hacia la próxima, y por esta acción los movimientos relativos de ambos elementos son frenados amortiguándose las vibraciones.

Generalmente, el coeficiente de amortiguación —la relación entre la fuerza amortiguante y la fuerza elástica— se encuentra entre 0,5 y 0,9, y dentro de amplios límites, es independiente de la frecuencia. Esto significa, en efecto, que la amortiguación es de 4 a 10 veces superior que con un acoplamiento de goma equivalente.

Un importante factor, en lo que hace a las instalaciones marinas, es que lo requerido no es la máxima flexibilidad alcanzable sino la flexibilidad óptima para cada caso en parti-

cular. En las instalaciones marinas, generalmente se deben aplicar acoplamientos con una torsión de 2,5 a 5,5 grados, bajo la máxima cupla efectiva.

Piezas intermedias espaciadoras entre los elásticos sirven de parachos para las hojas elásticas de modo que el acoplamiento quede protegido contra grandes sobrecargas. Normalmente los acoplamientos son alimentados con aceite a través de un orificio central en el cigüeñal del motor. No obstante, dado que no existe circulación ni se produce consumo dentro del acoplamiento, él mismo puede ser cargado con aceite al ser instalado, manteniéndose independiente de todo ulterior suministro.

Accionamiento de alternadores

La aplicación más común del acoplamiento Fawick/Geislinger, como así también de otros tipos similares, consiste en el desacople del motor de la caja de engranajes, pero durante los últimos años, se han presentado otras posibilidades de aplicación.

Por ejemplo, puede ser necesario accionar los generadores auxiliares en una instalación marina, con el propulsor principal, especialmente cuando éste es un motor de media o alta velocidad.

Para poder utilizar pequeños generadores, sin necesidad de emplear grandes engranajes reductores, la toma de potencia deberá ser efectuada en el lado de alta velocidad del engranaje. Existen dos soluciones obvias. Una consiste en accionar el generador a

través de un acoplamiento flexible amortiguador por el extremo libre del cigüeñal. La otra consiste en conectar el generador al extremo libre del eje primario del piñón del tren de engranaje reductor. En la primera solución es necesario poder desconectar el motor del engranaje; en el segundo, se quiere poder desacoplar la hélice, de modo que el motor funcione solamente para generar corriente.

Si el acoplamiento está montado entre el motor y el engranaje, es necesario fijar un eje primario con el objeto de obtener una conexión continua entre el motor y el alternador. A los efectos de la vibración torsional, el eje hueco está fijado a la parte secundaria del acoplamiento flexible de manera que la amortiguación y las características elásticas del mismo resulten beneficiosas a la rama del generador del sistema.

Este sistema ha sido utilizado en una cantidad de graneleros construidos por Cammel Laird & Co., de Birkenhead, Inglaterra. Cada acoplamiento de embrague transmite 6.520 CV a 400 v/min, de un motor MAN V6V 40/52 a un engranaje reductor de doble entrada y simple salida construido por Cammel Laird.

El primer acoplamiento Fawick/Geislinger fue instalado en un buque Freedom, el **Khian Captain**, en 1967. Con posterioridad se lo incorporó también en buques portacontenedores de la Manchester Line; en Suecia, en los buques de la Johnson Line y en Alemania en los primeros buques tipo Pioneer que construye Blohm & Vos.

El Radar en la Década del 70

Existe hoy una tendencia cada vez mayor hacia la automatización de los buques, con lo que ya se ha obtenido una considerable reducción en el número de tripulantes. Pero al mismo tiempo, el costo, el tamaño y la velocidad de las naves aumenta, con una mayor exigencia para con los capitanes, de alcanzar el máximo de eficiencia en la navegación.

Con el objeto de brindarle ayuda al capitán, el puente de mando se ha ido poblando de instrumentos y aparatos, y ahora llegó el momento de analizar cuál es la utilidad del equipo suministrado.

Los accidentes siguen ocurriendo y al estudiarse cuidadosamente las causas de gran cantidad de siniestros, se llega a la conclusión que, a pesar de la variedad de equipos instalados, por razones diversas, no siempre se ha utilizado en la forma correcta la información por ellos obtenida.

Llegará pronto el momento, o quizá ya lo hemos alcanzado, en que

cualquier equipo afectado a la seguridad en la navegación, deberá dar cuenta de su historia con muy poca, o ninguna participación del oficial de guardia. Dicha información debe ser indubitable y de lectura instantánea por la simple observación de una pantalla o dial.

Existe una inclinación de los armadores de relacionar el costo del equipo con el del buque en sí. Esto es ilógico, ya que todo equipo que se instale deberá estar en relación directa con los requerimientos específicos del buque. Además, si el armador considerara que un equipo instalado en un buque nuevo resulta esencial para la seguridad de su navegación, deberá al mismo tiempo ordenar la instalación del mismo, en los demás buques de su flota. Pero esto generalmente no se hace.

Una de las fallas en que incurren casi todos los proyectistas, es que se inclinan a considerar a su equipo en particular como un elemento totalmente independiente de todos los

demás instalados en el puente, y creer que el oficial de guardia no tiene otra cosa que hacer que atender a dicho equipo. Si bien podríamos tratar el diseño y la ubicación de todos los instrumentos de la timonera, la extensión del presente artículo sólo permite considerar un solo aparato.



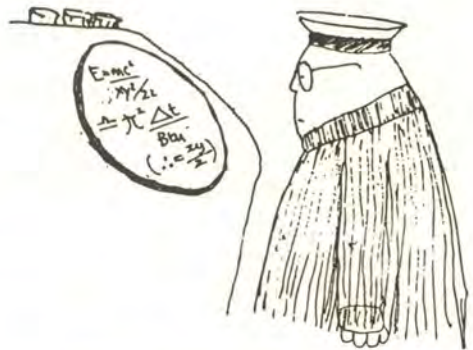
En muchos casos, cuando el blanco era eventualmente visualizado en forma directa, resultaba estar en un lugar bien distinto del que se había anticipado.

El radar es uno de los equipos más costosos; su uso ha sido cuestionado en muchos casos de colisiones: en consecuencia, es necesario preguntarse hasta qué grado los aparatos suministrados en la actualidad, satisfacen los requisitos operacionales. En esta materia, resultan interesantes las diversas propuestas que se están considerando en la I.M.C.O. para revisar las reglas de colisión. Una de estas propuestas requiere, en efecto, que cuando se utilice el radar como dispositivo anticolidión, se mantenga una constante guardia junto al aparato, además de las vigías usuales. Otra de las propuestas exige que en los buques que no cuenten con instalaciones de ploteo automático, se realicen ploteos manuales. En vista de las actuales dotaciones a bordo de los buques, surgen dudas naturales sobre la

factibilidad de cumplir con estos requisitos, con los equipos existentes.

Es oportuno brindar una breve reseña histórica sobre el uso del radar para permitir una mejor apreciación sobre las dificultades que ahora debe afrontar el navegante como así también el fabricante.

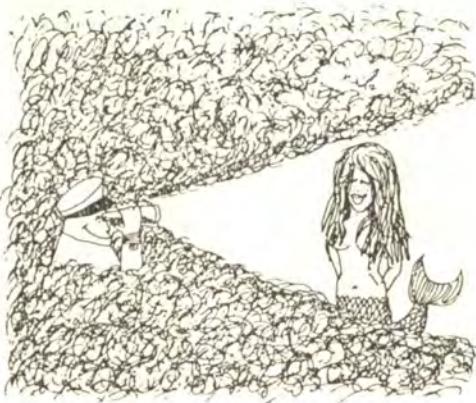
Los primeros radares introducidos fueron equipos militares cuya misión principal consistía en detectar al enemigo en el aire o sobre la superficie de los mares. Estos radares fueron luego desarrollados para cumplir con ciertos requisitos tales como auxiliar la artillería o servir de guía para navegación de escolta. En esos primeros días, antes del advenimiento de la pantalla indicadora, los blancos eran determinados mediante indicación de azimut y distancia —originalmente relativos al rumbo de la nave en el momento de tomarse la lectura—, pero más adelante se colocó un repetidor del girocompás junto al equipo de radar, con lo que fue posible convertir el azimut en una marcación del compás.



Existe evidencia de que la información presentada en la pantalla no siempre es interpretada por los marinos...

El marino que utilizaba esos radares tenía que darse cuenta que constituían, y en muchos casos aún lo son, un dispositivo de advertencia a gran distancia; en otras palabras, le indicaba al marino, en condiciones de mala visibilidad, que había algo allí mucho antes de que él pudiera verlo u oírlo, pero en ningún caso le facilitaba una presentación visual de la "situación".

En el momento en que el radar comenzó a ser de uso generalizado en la marina mercante, la pantalla indicadora se hizo más popular, y muchos navegantes que nunca habían usado el viejo tipo de radar, se hicieron a la idea que finalmente se había inventado algo que les permitiría ver a través de la niebla y la oscuridad, facilitándoles así la tarea de evitar colisiones.



Básicamente, lo que el marino quiere, es poder ver a través de la niebla...

nes. Esta idea aún persiste en la mente de muchos cuando piensan en un radar "convencional" pero, desgraciadamente, la experiencia indica de-

masiado claramente que ello está lejos de ser correcto.

La falla en interpretar adecuadamente la información presentada en la pantalla indicadora es un factor fundamental del problema. No siempre se aprecia que los blancos que aparecen en un radar "convencional" son instantáneos, e independientemente de la forma de la imagen, son a la vez relativos y reales en un determinado momento. Posteriormente, salvo que se los marque con un medio externo, no existe manera de relacionar la "vista" previa con las subsiguientes.

Es necesario admitir que existe evidencia suficiente como para sugerir que la información, tal como se la presenta en la pantalla indicadora, no siempre es inteligible para los marinos.

La "forma" de los blancos es frecuentemente errónea y ello a veces da lugar a un equivocado sentido de "orientación", mientras que, por otra parte, la disposición de la imagen muchas veces es distinta de la del mundo exterior. La investigación de los accidentes ha revelado que en varios casos, cuando un blanco era eventualmente visualizado directamente, resultaba estar ubicado en un rumbo bastante diferente del que se había anticipado.

A fin de obtener información que sea realmente útil, empleándose un radar convencional, es necesario realizar algún tipo de ploteo, y en este sentido se ha gastado mucho tiempo

y esfuerzos para diseñar complicados dispositivos, la mayoría de los cuales requiere una selección de los blancos. Este tipo de equipos, implica la necesidad de una permanente atención por parte del Oficial de guardia, lo que frecuentemente no es posible o resulta de difícil aplicación. Aún si fuera así, cuando el tránsito es muy denso, se ha encontrado que el personal encargado de ploteo llega a "saturarse" y pierde el control de la situación.

Finalmente, todas las pantallas indicadoras requieren un visor especial para observación con luz diurna, cuando el radar se encuentra en la timonera. Este tipo de visualizar es operacionalmente inconveniente — cuando cambia de navegación por radar o visión directa y viceversa, el oficial de guardia debe pasar cada vez por una etapa de adaptación visual.

Esto introduce un serio factor de "demora", precisamente en momentos en que cada segundo cuenta.

Por lo tanto resulta oportuno encarar el problema desde un punto de vista totalmente nuevo, a fin de considerar la interpretación de la información del radar, requerida tanto para evitar colisiones como para la navegación en sí, con el enfoque personal del hombre de mar, en las actuales condiciones de navegación.

Básicamente, lo que el marino quiere, es poder ver a través de la niebla. Además, a fin de alcanzar un mayor grado de seguridad a un nivel de costo aceptable, sería deseable que todos los equipos fabricados utilizaran componentes comerciales normalizados, como ya se ha ensayado en algunos casos.



El Adiós a "La Revue Maritime"

Con el número 293 nuestra amiga "La Revue Maritime" francesa ha dejado de publicarse, pero no se puede decir que ha terminado del todo, pues su luminosa estela ha servido de guía para su sucesora "Forces Armées Francaises" que con un formato más grande y moderno de mayor amplitud, se ha asociado al Ejército y a la Aviación de su país, "sirviendo a la difusión y a la información militar francesa".

Terminada la Segunda Guerra Mundial, la Marina francesa dio principio a su resurgimiento y entonces apareció una nueva época de la "Revue". Así durante 26 años y 7 meses "La Revue Maritime", conocida en el mundo entero ha repartido enseñanzas náuticas de todo género.

Sus páginas han acogido a los mejores autores navales, es decir, a los Almirantes Daveluy, Lucas y Castex, a los escritores notables D. De Mas Latrie, H. Delaye, P. Masson y a distinguidos dibujantes como B. Duval, P. Noel y otros.

En 1957, a raíz de la Exposición Francesa de Lima, "La Revue Maritime" dedicó su número de Agosto-Setiembre al Perú, presentando una serie de fotografías aéreas de Lima y de los B. A. P. "Comandante Aguirre", "Teniente Rodríguez", "Ferré" y "Palacios", haciendo una exposición de las relaciones entre la Francia y el Perú, así como una biografía del Almirante Bergase Du Petit Thouars y una monografía del Perú.

Informaciones

Mundiales

ALEMANIA FEDERAL

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

GRECIA

ITALIA

JAPON

OTAN.

PORTUGAL

U.R.S.S.

VIETNAM DEL SUR

ALEMANIA FEDERAL

Aeronaval.—

Recientemente han tenido lugar las pruebas del primero de los 22 helicópteros de investigación, salvamento y capacidad de transporte de 22 hombres, Westland-Sikorsky "Sea King", encargados por la Marina Alemana. Las primeras entregas de estas unidades tendrán lugar posiblemente en 1973.

ESTADOS UNIDOS

El programa ULMS. (Undersea Long Range Missile System).—

El Secretario de Estado de la Defensa Mr. Laird ha dado a conocer en una conferencia de prensa que la nueva generación de misiles de largo alcance para el programa ULMS, se instalará en 10 nuevos submarinos grandes, y que cada uno de ellos tendrá 10 pozos.

El nuevo programa hasta ahora definido como ULMS, tendrá el nombre de "Trident".

Cada una de estas nuevas unidades lanza-misiles con sus 24 nuevos misiles de dotación vendrá a costar mil millones de dólares ¡Además, según el acuerdo reciente sobre la limitación de armas estratégicas firmado por el Presidente Nixon en Moscú, de prever también entre otras cosas, un congelamiento cuantitativo del número de submarinos lanza-misiles, pero se deja libertad para su desarrollo cualitativo; habrá que esperar para saber si, por ejemplo, los nuevos 10 grandes submarini-

nos no están destinados a reemplazar a los 5 "George Washington" y a los 5 "Ethan Allen", que se había previsto que permaneciesen armados con misiles "Polaris A 3".

Nuevas Unidades.—

Han entrado en armamento:

—El 5 de Mayo de 1972 en Groton, el submarino de ataque, de propulsión nuclear SSN 679 "Silverides".— Esta unidad es la 29ª de la clase "Sturgeon" y la 54ª unidad nuclear de ataque que entra en servicio; desplaza 4600 tons., en inmersión y está armada con 4 TLT o misiles antisubmarinos SUBROC, situados a la mitad de la eslora. Su tripulación es de 107 hombres.

—El 13 de Mayo de 1972 la unidad de transporte de medios de desembarco LSD 39 "Mount Vernon", cuarta de la clase "Anchorage" de 13.650 tons. en p.c. Esta unidad desarrolla 20 nudos y está armada con cuatro conjuntos dobles de 76 m/m., y 50 calibres y tiene una plataforma a popa para recibir helicópteros.

Lanzamiento del segundo portaviones nuclear.—

El 13 de Mayo último, en los astilleros de Newport News, Virginia, fue lanzado al agua el portaviones de propulsión nuclear CVA 58 "Chester W. Nimitz" de 91.500 tons. en p.c., segundo portaviones nuclear de la U.S. Navy.

La Guerra Electrónica.

El conflicto de Viet-Nam ha conducido a los norteamericanos a desarrollar los medios de guerra electrónica adaptados a un adversario que emplea un material relativamente antiguo en su mayor parte. A medida que este conflicto va perdiendo su acuidad, los norteamericanos se preocupan de los sistemas electrónicos que tuvieran que afrontar si tuviesen que medirse con los soviéticos. Estos últimos poseen una gama muy completa de radares (vigilancia, persecución, tiro, etc.), entre los cuales hay a menudo materiales antiguos que aumentan de ese modo la banda de frecuencia cubierta.

A esta dificultad se agrega el desconocimiento de los sistemas nuevos que están al abrigo de toda investigación en el centro del continente soviético. La complejidad del problema justifica los correspondientes esfuerzos financieros: entre 1965 y 1970 se ha gastado en este campo 2500 millones de dólares.

Se ha empleado diferentes técnicas para reducir resultados obtenidos por los radares contrarios. Estas técnicas son:

—el enredo activo, que se consigue emitiendo señales radio-eléctricas;

—o un enredo pasivo que consiste en cegar los aparatos de radar, soltando una gran cantidad de objetos reflectores, (brozas).

Algunas de estas técnicas son susceptibles de ser mejoradas. Res-

pecto al enredo activo se puede aumentar la potencia de los aparatos que lo efectúan y ponerlos automáticamente en las frecuencias que hay que enredar; también se puede tratar de reducirlas hasta anularlas completamente. En el enredo pasivo se puede buscar, por ejemplo, una adaptación instantánea de la longitud de las brozas a la frecuencia que hay que enredar, por medio de un recorte automático.

FRANCIA

Programa Naval a largo término.—

Fuentes Oficiales han dado a conocer el desarrollo que las Fuerzas Navales deberán alcanzar en 1985, a fin de poder desempeñar las tareas que les serán confiadas en el cuadro de la política de la defensa del país y de la apreciación de la amenaza en aquella fecha.

Comparando la amenaza apreciada con la capacidad de las acciones resultantes, se ha llegado a calcular que la capacidad que deberá tener la Marina habrá de ser:

—Una capacidad de respuesta nuclear que deberá ser de importancia prioritaria;

—Una capacidad de defensa de las aguas vecinas a las bases nacionales;

—Una capacidad para la defensa de los departamentos y territorios de ultramar;

—Y finalmente una capacidad para la acción en ultramar.

Para satisfacer estos requisitos, teniendo en cuenta las reales posibilidades financieras, se ha calculado que las Fuerzas Navales deberán estar estructuradas de la manera siguiente:

—Un mínimo de 5 submarinos nucleares lanza-misiles para la disuasión estratégica;

—Una veintena de submarinos de ataque de propulsión convencional o nuclear;

—Dos portaviones;

—dos portahelicópteros;

—30 fragatas o corbetas;

—35 unidades de escolta;

—30 patrulleras de diversos tipos;

—varios barreminas;

—5 abastecedores de escuadra;

—Unidades de apoyo para la escuadra, naves-oficina, unidades anfibia y de transporte; y

—50 aviones para el patrullaje marítimo.

El armamento de todos estos buques y el de las infraestructuras logísticas de tierra necesarias, comportará el empleo de 73.000 hombres y 5.000 Oficiales.

Teniendo en cuenta el actual estado de antigüedad de muchas unidades que hoy están en servicio y que para 1985 otras estarán seguramente radiadas, además de las construccio-

nes ya previstas en los planes quinquenales de desarrollo que están ahora en ejecución (tres submarinos nucleares lanza-misiles, un portaviones, una docena de fragatas o corbetas, una docena de unidades escolta), la Marina, para alcanzar el objetivo del plan, deberá construir antes de 1985, por lo menos lo siguiente:

- 20 corbetas,
- 20 unidades de escolta,
- 12 submarinos de ataque,
- De 25 a 30 patrulleras veloces,
- 4 abastecedores polivalentes de escuadra,
- 30 barreminas,

Además de adquirir:

- 80 aviones para renovar la línea de vuelo de los portaviones; y
- 70 helicópteros de varios tipos destinados para los portahelicópteros, las fragatas y las unidades de escolta.

Paralelamente a la construcción de estas unidades, será necesario dar impulso a los nuevos sistemas en sus municiones y en sus misiles.

El citado plan naval fija el objetivo global que hay que alcanzar en 1985, pero naturalmente no determina las características de las unidades, de las armas ni de los aparatos que evidentemente podrán haber evolucionado para esa fecha.

La misma clasificación de unidades por realizar: fragatas, corbetas, unidades escolta, etc., quiere indicar solamente la gama de unidades consi-

deradas necesarias, que en el momento de su construcción, podrá resultar distinta.

Respecto a la posibilidad efectiva de la realización de este programa a largo término, el Estado Mayor de Marina considera que podrá ser efectuado si los gastos para la Defensa se mantuviesen en el porcentaje actual en el Presupuesto General de la República".

Lanzamiento de Unidades.—

* El 2 de Marzo último fue lanzado al agua el barreminas "Cybele" cuarta unidad de la clase "Circé" de nueva proyección, clase prevista de 5 unidades, por el momento.

Las características de este barreminas son las siguientes:

Desplazamiento: 510 tons. en P.C.

Dimensiones: 46,5 m., x 8,9 m., x 2,1 m.

Aparato de propulsión: Motores diesel que accionan al único eje.

Velocidad: 15 nudos.

Armamento: Una ametralladora de 20 m/m.

Tripulación: 50 hombres.

Una particularidad de estas unidades es que son lanzadas al agua con su equipo casi completo. Se recuerda además que los aparatos con los cuales están dotadas las unidades de esta flotilla constituyen un conjunto bautizado con el nombre bretón de "Skubermor" que está constituido por tres elementos principales:

—Un sistema de navegación denominado RACEP que permite fijar el punto de la nave con una aproximación de 10 metros y que está servido por 4 estaciones transistoras instaladas en tierra;

—Un sonar de alta frecuencia para la descubierta y para la localización de las minas; y

—Un "vehículo submarino" especial empleable hasta 60 metros de profundidad de un peso de 700 Kgs. que es de autopropulsión y que se puede acercar a una velocidad de 5 nudos hacia la "mina-blanco" destruyéndola mediante el empleo de una carga explosiva y luego regresar a la nave barreminas.

* El 14 de Mayo de 1972 en el Arsenal de Lorient, Morbihan, con la asistencia del Ministro de la Defensa y del Jefe de Estado Mayor de Marina, fue lanzada al agua la fragata "Tourville", primera de la serie de un nuevo tipo de unidades de 5.500 tons., en p.c. definida con la sigla "F 67". El armamento de esta unidad comprenderá piezas de 100 m/m. a.a. automáticas, misiles tácticos superficie-superficie tipo "Exocet MM 38" y misiles antisubmarinos tipo "Malafón". Estarán dotadas de un helicóptero vector de armas anti-submarinas tipo "Lynx" de construcción franco-alemana.

Nueva Unidad.—

Ha sido encargada a los astilleros navales franco-belgas la construcción de una unidad de transporte cos-

tanero, que se presume que sea de la clase "Alphée". Se trata de una unidad de 40 metros de eslora con un aparato de propulsión de dos motores diesel MGO de 865 C.V. cada uno y 16 nudos de velocidad, capaz de transportar 400 hombres.

Campaña Mascareignes.

Este es el nombre dado a la campaña que efectúan en el Océano Indico cinco unidades francesas: los escoltas de escuadra "La Bourdonais", "Tartu", "Du Petit Thouars", el petrolero abastecedor de escuadra "La Seine" y el buque de apoyo logístico "Rhin". La misión que llevaron fue mostrar el pabellón nacional en una región del globo en que la Marina no está presente sino en Diego Suárez en la República Malgache y en Djibouti en el Territorio francés de las Afars y de las Issas.

En este caso los cinco buques efectuaron numerosas escalas: en Mombasa, Aden, Djeddah, Port Soudan, Tamatave y las Islas de La Reunión, las Seychelles, Mauricio, Majunga y Tulear.

Crucero de Invierno.

El 16 de Febrero último la escuadra del Atlántico, compuesta por el portaaviones "Clemenceau", la fragata lanza-misiles "Duquesne", los escoltas de escuadra "Du Chayla", "Bouvet" y "Maillé-Brézé" y el petrolero abastecedor de escuadra "La Saone", zarpó de Brest para efectuar



su tradicional crucero de entrenamiento de Invierno. Después de la primera fase del ejercicio, la escuadra hizo escala en Marruecos y Casablanca, y regresó a Best. La segunda fase, se desarrolló en el Mediterráneo occidental con los portaaviones "Clemenceau" y "Arramanches", las escoltas de escuadra "Maillé Brézé", "Bouvet", "Cassard", "D'Estrées" y "Guepratte", los escoltas rápidos "L'Alsacien" y "Brestois" y los escoltas costaneros "Ardent" y "Enjoué". Once barcos en total, que hicieron numerosos ejercicios.

La "Jeanne d'Arc" terminó la vuelta al mundo.—

Seguida siempre por el aviso "Victor Schoelcher", la "Jeanne d'Arc" terminó su campaña 1971-1972 conduciendo la Escuela de Aplicación de los Alféreces de Navío que duró 208 días (88 en puerto y 120 en la mar), visitando 18 países.

Durante este viaje de 35.000 millas pasó por las Antillas, Panamá, el Pacífico, Australia, el Océano Índico, el Cabo de Buena Esperanza, y la costa occidental del Africa.

GRAN BRETAÑA

Pruebas en la mar del destróyer "Bristol".—

El destróyer lanza-misiles "Bristol", única construcción, por el momento, del "tipo 82", ha iniciado recientemente su período de pruebas de una duración de seis semanas en la mar. Proyectado como unidad es-

colta de dos nuevos portaviones que no llegaron a ser construidos, este tipo de destróyer tuvo que ser reproducido por lo menos en cuatro ejemplares.

Las características principales de esta unidad son:

Desplazamiento st.: 5650 tons.

Desplazamiento en p.c.: 6750 tons. (por consiguiente algo mayor que el del tipo "Country").

Dimensiones: 154 m., x 16,6 m., x 6,9 m.

Aparato de propulsión: sistema COSAC (combinación de dos turbinas de vapor y dos turbinas de gas del tipo "Olympus").

Potencia: 74.600 C.V. sobre dos ejes.

Velocidad máxima: 30 nudos.

Radio de acción: más de 4500 millas a 18 nudos.

Armamento: 1 conjunto doble para el lanzamiento de misiles superficie-aire "Seadart" a popa. 1 pieza de 115 m/m., sencilla a popa. 1 conjunto sencillo a proa para el lanzamiento de misiles antisubmarinos "Ikara" de proyección australiana. 1 mortero antisubmarino "Limbo" de tres cañones, a popa. 1 plataforma a popa para un helicóptero "Wasp".

Tripulación: 33 Oficiales y 433 hombres.

Construcción de nuevas cisternas.—

Se construirá 2 nuevas cisternas por un monto de 70 millones de li-

bras esterlinas, en los astilleros de "Swan Hunter". Ahora se puede precisar que dichas unidades serán una réplica de las tres de la clase "Rover", de cerca de 7.000 tons. st., que los mismos astilleros construyeron para la Royal Navy, con la diferencia de que el aparato de propulsión estará constituido por motores diesel tipo Semet-Pielstick construidos bajo licencia de la "Crossley Premier Engines Lt.". Por lo tanto, las características serán las siguientes:

Desplazamiento: 7.150 tons. st.

Dimensiones: 140,3 m., x 19,2 m., x 7,3 m.

Aparato de propulsión: dos motores diesel Senet-Pielstick de 16 cilindros.

Potencia: 16.000 C.V., Una hélice.

Velocidad: 16 nudos.

Helicóptero: Una plataforma a popa para un helicóptero para el trasbordo de artículos a los otros buques, en la mar.

Tripulación: 42 hombres.

Las unidades de este tipo, definidas como "cisternas medianas de escuadra", son capaces de prestar apoyo logístico en la mar a las unidades de la flota; además de carburantes y agua, también puede suministrar víveres secos y refrigerados.

Lanzamiento del barreminas H.M.S. "Wilton".—

El barreminas H.M.S. "Wilton" fue lanzado al agua el 18 de

Enero último en los astilleros de Vickers Thornycroft en Soutampton. Es el buque de guerra más grande construido hasta la fecha de fibra de vidrio y plástico.

Si esta unidad logra responder a las esperanzas cifradas en ella, será reproducida en varios ejemplares.

Sus características son las siguientes:

Desplazamiento: 500 tons.

Eslora: 46 metros .

Propulsión: 2 Diesel Deltic 18.

Armamento: 1 cañón de 40 m/m. A.A.

Tripulación: 37 hombres.

Formación de Oficiales-Alumnos en el "Royal Naval College" de Dartmouth.—

Lord Carrington, Ministro de la Defensa anunció recientemente un cierto número de modificaciones que serán introducidas en la formación de los Oficiales-Alumnos en Dartmouth.

Actualmente los futuros Oficiales pasan su primer año en el College, estando el primer trimestre en la mar en una de las fragatas del "Dartmouth Training Squedron". En seguida se embarcan un año como Guardiamarinas y regresan al College otro año como "Acting Sub-Lieutenant" para completar su formación general.

En el futuro los alumnos ingresarán al College como "Midships" (guardiamarinas); pues el grado de

Cadete ha sido suprimido: recibirán una formación profesional durante un trimestre y luego se embarcarán durante otro trimestre a bordo de un buque de asalto, (el HMS "Intrepid" de 16.060 tons. y 20 nudos), que reemplazará a las fragatas.

En seguida, durante dos trimestres los alumnos recibirán una formación de cultura general antes de embarcarse en la flota durante dos años. No ha habido ningún cambio respecto al tercer año; los Alumnos regresarán a Dartmouth con el grado de Alféreces de Navío de segunda clase para completar allí su formación teórica y práctica.

G R E C I A

Nueva moto-nave lanza-misiles.—

Ha sido entregada a la Marina Griega la segunda de las 4 motonaves lanza-misiles encargadas a los astilleros franceses de Cherburgo (Manche) la motonave P 53 "Calypso".

Las principales características de esta unidad son las siguientes:

Desplazamiento: 225 tons. en p.c.

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

Aparato de propulsión: 4 motores diesel.

Potencia: 30.000 C.V.

Velocidad operativa: 36,5 nudos

Radio de acción: 850 millas a 25 nudos, 2.000 millas a 15 nudos.

Armamento: 2 conjuntos dobles de 35 m/m. "Oerlikon" (uno a popa y otro a proa), 4 lanza-misiles tácticos superficie-superficie tipo "Exocet MM-38" de construcción francesa con un alcance de 20 millas, están orientados, dos a babor y dos a estribor, 2 tubos lanza-torpedos antisubmarinos filoguiados, a popa.

Tripulación: 30 hombres.

I T A L I A

Escuadra Naval.—

Las unidades de la escuadra y las dependencias de la Marina Militar han desarrollado últimamente sus actividades normales de adiestramiento, haciendo numerosos ejercicios, tanto en el campo nacional, como en el campo de la OTAN.

En particular, del 2 al 14 de Mayo efectuaron en el Mediterráneo centro-oriental y en el Atlántico los ejercicios mayores OTAN "Dawn Patrol 72", en los cuales participaron, por la parte de la Marina italiana: el crucero lanza-misiles "Andrea Doria", el destróyer "Fante", las fragatas "Carabiniere", "Castore", "Centauro", "Fasan" y "Rizzo", las corbetas "De Cristoforo", "Vedetta" y "Bombarda", los submarinos "Torricelli", "Toti", y "Bagnolini"; las unidades anfibias "Etna" y "Bafile", las cañoneras de apoyo, las lanchas cañoneras y torpederas, una escuadrilla de

dragaminas, el hovercraft 9801, el bombardero "San Marco", aviones "S 2 F" y helicópteros embarcados y con base en tierra.

Durante el ejercicio "Comedecent" y en una sola fase "Maridipart Ancona" operaron desde sus respectivos Comandos de guerra.

Actividades del Instituto Hidrográfico de la Marina Militar.—

En Abril último empezó la campaña anual de los levantamientos hidrográficos y geodésicos. En particular el dragaminas costanero "Pioppo" inició una campaña de ocho meses de duración para hacer nuevos levantamientos y de los puertos y radas del litoral del Bajo Tirreno y del Adriático. El dragaminas "Mirto" inició una campaña de seis meses e hizo levantamientos oceanográficos con el objeto de profundizar el estudio de la estructura técnica de las corrientes marinas del Alto Tirreno.

Una expedición hidrográfica empezó una campaña de ocho meses para efectuar nuevos levantamientos de los puertos del Mar de Liguria, del Mar Tirreno, del Mar Adriático y del Mar Jónico; mientras que una expedición geodésica inició una campaña de ocho meses de levantamientos geodésicos con el objeto de determinar una red de puntos trigonométricos a lo largo de la costa del Adriático desde Chioggia hasta Santa María de Leuca.

El Presupuesto de la Marina.—

El 1º de Julio será conocido el presupuesto de la Marina en su forma definitiva. De todos modos, las previsiones hechas a principios de este año se elevan a 1'888,500 millones de liras. En parte, los gastos son para las construcciones siguientes:

—2 destróyeres lanza-misiles:

"Audace" (lanzado al agua el 2 de Octubre de 1971).

"Ardito" (lanzado al agua el 27 de Noviembre de 1971).

—2 submarinos de 1000 tons.: "Nazario Sauro" y "Cesare Battisti".

—1 hidróptero de 60 tons.

Si los créditos lo permiten, se tratará de poner en gradas:

—2 corbetas de 1500 tons. equipados con misiles superficie-superficie "Otto Melara".

—4 hidrópteros

—1 P.R.E.

—1 buque hidróptero.

Esta grave situación preocupa a las autoridades de la Marina Italiana y les causa una creciente inquietud.

JAPON

La Marina en su cuarto plan de Defensa.—

El cuarto plan de Defensa japonés cubrirá del 1º de Abril de 1972 al 31 de Marzo de 1977.

Presentado por la "Agencia de Defensa" el 27 de Abril último, este plan está sometido ahora las instancias gubernamentales y financieras.

En lo que concierne a la Marina, el plan prevé un notable aumento de la flota: destróyeres, hidrópteros lanza-misiles y submarinos.

El programa de construcciones comprende:

—Uno o varios pequeños porta-helicópteros de 8000 tons. portadores cada uno de seis helicópteros pesados A.S.M. del tipo "Sea King" o derivado;

—Uno o varios destróyeres de 4000 tons. armados con misiles antiaéreos y superficie-superficie, así como de un helicóptero A.S.M.

—9 submarinos.

—14 hidrópteros de 200 tons. equipados con misiles superficie-superficie.

El 31 de Marzo de 1977 la Marina tendrá en servicio 170 buques con un tonelaje total de 247.000 tons., sin contar los barcos auxiliares, si la Dieta aprueba el plan, desde luego.

Recordemos que el tercer plan, que abarcaba el período de 1967 a 1971, preveía la construcción de:

—2 destróyeres portahelicópteros de la clase "Haruna";

—1 destroyer lanza-misiles "Tartar";

—8 escoltas de 1450 tons. tipo "Chikugo";

—3 Escoltas de 2050 tons. del tipo "Asagumo";

—5 submarinos del tipo "Uzushio";

—10 destróyeres costaneros;

—5 lanchas torpederas.

Así como un cierto número de unidades diversas (fondeadores de minas, buques de salvamento, etc).

Los barcos que acabamos de mencionar pertenecen al plan de 1967 a 1971.

Admisión al servicio del submarino "Makishio".

El submarino SS 567 "Makishio", segundo de los cinco de la clase "Uzushio", fue admitido al servicio el 2 de Febrero último. Este buque tiene un casco en forma de lágrima ("tear drop"), forma que a su vez fue adoptado por la U.S. Navy en los submarinos "Barbet" y que ahora se ha hecho clásica.

Estos submarinos tienen las siguientes características:

Desplazamiento: 1850 tons. st.

Dimensiones: 72 m. x 9.90 m. x 7,50 m.

Propulsión: Diesel - eléctrica.

Diesel Kawasaki Man V8U. 24/30.

Potencia: 3400/7200 C. V. - 1 hélice.

Velocidad: 12 nudos en superficie, 20 nudos en inmersión.

Armamento: 6 TLT. de 533 m/m.

Tripulación: 68 hombres.

El tercer submarino de esta clase, bautizado con el nombre de "Ishio" deberá incorporarse a la flota en 1973. El "Uzishio" entró en servicio el 21 de Enero de 1971.

Lanzamiento del escolta "Tokashi", cópteros "Haruna". —

Esta unidad es la primera de los dos destróyeres de 4700 tons. inscritos en el tercer plan de defensa 1967-1971. Fue lanzado al agua el 2 de Febrero último en los astilleros Mitsubishi de Nagasaki.

Sus características son las siguientes:

Desplazamiento: 4700 tons. st. 5700 tons en p.c.

Dimensiones: 153 m. (total) x 17,50 m x 5,10 m.

Propulsión: 2 turbinas de vapor Mitsubishi-westinghouse; 2 hélices;

Potencia: 70.000 C.V.

Velocidad máxima: 32 nudos

Armamento: **Artillería:**

—2 torres sencillas de 127 m/m A.A. automáticas de 45 calibres (40 tiros por minuto) tipo MK-45, norteamericano con C.T. aligerado MK-86.

Armas antisubmarinas:

—Un sistema ASROC,

—3 helicópteros Sea King.

—2 plataformas triples para TLT. MK 32, con torpedos norteamericanos MK 46.

Radar:

—1 radar de vigilancia aérea japonés de compresión de impulsos (alcance 200 millas);

—1 radar de vigilancia de superficie copia del SPS 10 Norteamericano;

Sonar:

—1 sonar de roda probablemente del tipo SQS 23 ó 26 norteamericano.

Tripulación: 350 hombres.

Lanzamiento del escolta "Tokashi".

Esta unidad es la cuarta de los ocho de la clase "Chikugo".

Las tres primeras han sido:

"Chikugo" entrada en servicio en Julio de 1970.

"Ayase" entrada en servicio en Julio de 1971.

"Mikumo" entrada en servicio en Agosto de 1971.

Sus características son las siguientes:

Desplazamiento: 1470 tons. Washington.

Dimensiones: 53 m. x 10,8 m. x 3,50 m.

Propulsión: 4 Diesel B y W Mitsui MK1 628, V3B - U38 - 2 hélices.

Potencia: 4.000 c.v. cada uno.

Velocidad: 25 nudos.

Armamento: Artillería

—1 montaje doble de 76 m/m A. A. a proa.

—1 montaje doble de 40 m/m A. A. a popa.

Armas submarinas:

—1 sistema ASROC.

—2 montajes triples de TLT, MK 32, con torpedos MK 44.

Radar:

—1 radar de vigilancia aérea de compresión de impulsos, de concepción japonesa.

—1 radar de superficie.

—2 radares de C.T. asociados cada uno a los montajes de 76 y de 40 m/m.

Sonar:

—Un sonar de roda probablemente del tipo SQS 23, norteamericano;

—Un desplazamiento previsto para colocar un pequeño sonar remolcado H.F.

Tripulación: 180 hombres.

de la OTAN en el Atlántico (Stanavforlant) entre el Capitán de Navío (Captain) de la U.S. Navy, Raymond W. Allen, saliente, y el Comodoro de la Royal Navy John D. E. Fieldhouse, entrante.

La Fuerza Naval del Atlántico comprende actualmente las siguientes unidades:

Fragata "Júpiter" (Gran Bretaña)

Fragata "Braunschweig (Alemania Federal).

Fragata "Eversten" (Holanda)

Destróyer "Skeena" (Canadá)

Destróyer "Charles F. Adams" (Estados Unidos).

Esta formación naval internacional fue instituida en 1968 y las unidades a ella asignadas son generalmente de 4 a 9.

En el próximo año de actividades, la escuadra, que depende orgánicamente del Comandante en Jefe Aliado del Atlántico, efectuará numerosos ejercicios tácticos y patrullajes en el Atlántico Septentrional, visitando puertos de una docena de países.

O T A N**Nuevo Comandante de la "STANAVFORLANT".—**

En el fuerte Landerdale de Florida, en Enero último tuvo lugar la ceremonia de la entrega del Comando de las Fuerzas Navales permanentes

P O R T U G A L**Cesión de Unidades.—**

La U. S. Navy ha cedido recientemente a la Marina Portuguesa la unidad hidrográfica AGS 25 "Kellar", a la cual le ha sido asignado el nombre de "Almeida Carvalho".

Esta unidad presenta las siguientes características:

Desplazamiento: 1400 tons.

Dimensiones: 63,5 m. x 11,7 m. x 4,5 m.

Aparato de propulsión: Un motor diesel.

Potencia: 1200 C.V.

Velocidad máxima: 15 nudos.

Hélice: Una.

Desplazamiento: 800 tons. 850 tons. en p.c.

Dimensiones: 60 m. x 12 m. x 2,8 m.

Aparato propulsor: Diesel.

Velocidad: 26 a 28 nudos.

Armamento: Misiles:

—2 montajes triples de misiles superficie-superficie del tipo SSN 9, a cada lado del puente de navegación.

—1 rampa para misiles superficie-aire de corto alcance del tipo SAN 4, en la playa de popa.

Los misiles SSN 9 son armas de un tipo nuevo más potente y más complicado que el "Styx", su alcance máximo es superior a 30 millas. El sistema SAN 4 de corto alcance (10.000 m.) que tiene los grandes patrulleros es idéntico al instalado en los nuevos destróyeres de la clase "Krivak" (2 sistemas) y en los escoltas de la clase "Grisha" (1 sistema).

U. R. S. S.

Visita de Unidades a puertos extranjeros.—

* Una formación naval soviética en crucero de adiestramiento en el Atlántico, efectuó del 23 al 27 de Mayo una visita oficial a Dakar.

* Según noticias comunicadas por la Agencia Tass, en los meses de Mayo y Junio, divisiones fluviales soviéticas hicieron una serie de visitas de amistad a puertos danubianos; rumanos, búlgaros, yugoeslavos, húngaros, checoslovacos y austriacos.

Lanchas lanza-misiles tipo "Nonouchka".—

Gracias a las fotografías publicadas en la prensa soviética, ahora es posible tener una mejor idea de los buques y de las lanchas lanza-misiles tipo OSA construidas y entregadas por los astilleros de Petrovsky de Leningrado.

Las lanchas Nonouchka tienen las siguientes características:

VIETNAM DEL SUR

Cesión de Unidades.—

En el mes de Setiembre 1971 la U.S. Navy cedió a la Marina sudvietnamita, entre otras unidades menores, la unidad piquete-radar DER 334 "Forster", a la cual se le ha dado el nuevo nombre de "Tran Khenh Du" sigla HQ-4.

Clasificada originalmente como unidad escolta de la clase "Edsall",

fue construida en el período bélico (1939-1945) y transformada en piquete-radar en 1956-1957.

Sus características principales son las siguientes:

Desplazamiento: 1850 tons en p.c.

Dimensiones: 93,3 m. x 11,1 m. x 4,3 m.

Aparato de propulsión: 4 motores diesel.

Potencia: 8.000 C.V.

Velocidad: 20 nudos.

Armamento: 2 piezas sencillas de 76 m/m., y 50 calibres, 1 puerco espín y 1 lanza-bombas antisubmarino.

Tripulación: 17 Oficiales y 166 hombres.

La Marina sudvietnamita había recibido en Febrero de 1971 otra unidad semejante, la ex-estadounidense DER 251 "Camp" a la cual se le dio el nombre de "Tran Hung Dao" sigla HQ-1.



Crónica Nacional

Primer Lord elogió labor de la Armada durante su visita a diferentes dependencias.

En visita oficial estuvo en el Perú el Contralmirante ARA. Eduardo Cassado.

Primer tomo de la Historia Marítima entregaron al Ministro de Marina.

Gran actividad en todo el país por festejos de la Semana de la Marina.

Proclama del Sr. Vice-Almirante Ministro de Marina.

Jefes del Ejército fueron Condecorados por la Armada.

Unitas XIII: Bien hecho para el grupo de Tarea Peruano.

En ceremonia especial se develó busto de Grau en CITEN.

En emotiva ceremonia se dio de baja el B.A.P. "Callao".

Armada Peruana se aunó a festejos por Aniversario del Brasil.

A nombre de la armada, Contralmirante López de Castilla entregó réplica de la Espada de Miguel Grau.

Ministro de Marina fue Condecorado con los Remos de Honor por la F.P.R.

Primer Lord elogió labor de la Armada durante su visita a diferentes Dependencias.—

Gratamente impresionado por lo que en sus visitas al Servicio Industrial de la Marina del Callao, en el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval y la Escuela Naval del Perú, quedó el Primer Lord del Almirantazgo Británico, Almirante Sir Michael Pollock, durante su breve visita a nuestro país en el mes de setiembre.

El ilustre visitante fue recibido por el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, en el aeropuerto Internacional "Jorge Chávez".

El Almirante Pollock llegó acompañado de su señora Lady Pollock y una comitiva que integraban el Capitán de Navío D.G. Armytage y el Teniente Primero E.M.A. Cassidy.

En los cuatro días que permaneció en nuestro medio, el marino inglés visitó en su despacho al Ministro de Marina y al Primer Ministro, Ministro de Guerra y Comandante General del Ejército, General de División Ernesto Montagne Sánchez.

Aparte de las dependencias de la Marina, señaladas líneas arriba, el Almirante Pollock, visitó el Buque insignia B.A.P. "Almirante Grau" donde fue recibido por el Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Manuel Amat y León Mujica.



El Almirante Pollock, Primer Lord del Almirantazgo Británico, durante la visita que hizo al Ministro de Marina y Comandante General



El Almirante Pollock recibe de manos del Contralmirante Manuel Amat y León Mujica el presente de la Escuadra durante la visita que realizó al Buque Insignia "Almirante Grau"

En visita oficial estuvo en el Perú el Contralmirante ARA Eduardo Cassado.

Durante su breve visita oficial, el Contralmirante ARA Eduardo Cassado, Director General de Personal de la Marina de Guerra Argentina, tuvo ocasión de visitar la Fuerza Fluvial del Amazonas en Iquitos, el Cuartel de la Fuerza de Infantería de Marina, la Base Naval del Callao y la Escuela Naval del Perú.

El Almirante argentino llegó al Perú especialmente invitado por la Marina de Guerra del Perú y durante los siete días que estuvo entre nosotros, cumplió un nutrido programa de actividades.

El mismo día de su arribo, —17 de octubre—, por la tarde visitó al Ministro de Marina y Comandante General de la Marina Vicealmirante Ernesto Vargas Caballero y el Contralmirante Fernando Zapater Vantosse, Jefe de Estado Mayor General de Marina.

Primer tomo de la Historia Marítima entregaron al Ministro de Marina.

“Los gobernantes de los Estados que todavía pretenden desconocer las 200 millas como parte de nuestro territorio, deberían leer el magnífico prólogo del doctor José Luis Bustamante y Rivero y estoy completamente



Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara, muy emocionado entrega al Ministro de Marina, primer tomo de "Historia Marítima"



Contralmirante ARA. Cassado es recibido a su llegada a nuestro país por el Contralmirante AP. Alberto Indacochea Queirolo. Director del Personal de la Marina de Guerra del Perú



Contralmirante Cassado realizando una de sus visitas a las dependencias de la Marina de Guerra del Perú

seguro que no les quedará más dudas sobre los fundamentos de nuestra doctrina", fueron parte de las palabras pronunciadas por el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante Luis Vargas Caballero, durante el significativo acto donde le hicieron entrega del primer volumen de la colección "Historia Marítima del Perú".

Por su parte el Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara, Presidente de la Comisión para escribir la Historia Marítima al usar de la palabra en el acto, expresó: "Señor Ministro, vengo a cumplir con una vieja tradición naval... dar cuenta de la labor cumplida y entregarle el primer volumen de nuestra "Historia Marítima" luego de varios años de exhaustiva y concienzuda investigación".

En otra parte de su intervención, recordó emocionado al desaparecido C. de N. J.J. Elías por su invalorable aporte a la obra.

Luego el Presidente de la Comisión avanzó unos pasos y entregó el libro al Ministro de Marina, quien felicitó muy sinceramente la brillante e histórica labor cumplida por la Comisión y le aseguró que la Superioridad Naval pensaba que no deberían haber cambios. "Estamos satisfechos con su trabajo y deseamos que ustedes sigan", señaló la primera autoridad naval.

Gran actividad en todo el país por festejos de la Semana de la Marina.

La heroica figura del Gran Almirante Miguel Grau se proyectó hacia los confines de la patria con ocasión de celebrarse el 93º aniversario del Combate Naval de Angamos y el 151º de la creación de la Marina de Guerra del Perú.

Por estas fechas de tanta importancia y trascendencia para la Armada Peruana, se cumplió a través de todo el mes de octubre un variado e interesante programa de actuaciones cívico-patrióticas, profesionales, sociales y deportivas, que tuvo su realización central en Iquitos con la asistencia del Jefe del Estado General de División Juan Velasco Alvarado, el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero y otros Ministros de Estado.

Luego de la entonación del Himno Nacional, el Presidente de la República depositó una ofrenda floral ante el monumento del Caballero de los Mares.

Inmediatamente, el Secretario del Ministro de Marina, Capitán de Navío Armando Vidal Martínez leyó la proclama del Titular de Marina dirigida a toda la Nación, donde se destacó la efemérides del Almirante



Pasa la Marina de Guerra del Perú en el desfile de la ceremonia central que se realizó en Iquitos con la presencia del Presidente de la República

Grau como ejemplo de trabajo, dedicación y sacrificio para todas las generaciones de peruanos.

Al mediodía, el Presidente de la República, su Comitiva y Ministros de Estado, fueron invitados por el Ministro de Marina a un almuerzo que se llevó a cabo en la Base Fluvial de Nanay.

La celebración de la Epopeya de Angamos, también se sintió con intensidad en las provincias de todo el país, especialmente en los puertos ubicados a lo largo de todo el litoral.

En Lima y Callao se realizaron sendas actuaciones ante los monumentos que se levantan en memoria del egregio marino peruano.

En la Plaza Grau del Callao, la ceremonia la presidió el Prefecto de esa provincia, Dr. Héctor Cacho Bernal, con asistencia del Jefe de Estado Mayor General de Marina, Contralmirante Fernando Zapater Vantosse y en la ceremonia que se realizó en la capital asistió el Contralmirante Alberto Indacochea Queirolo, Director General de Personal de la Marina.

Uno de los actos más significativos y emotivos tuvo lugar el mismo 8 de octubre cuando una comisión de Jefes y Oficiales de la Marina de

Guerra, del Perú llegó hasta el domicilio de la señorita María Luisa Grau, hija menor del Caballero de los Mares.

Con este gesto, se llevó el saludo y afecto institucional al hombre de mayor significado en la Marina, en la persona de su hija.

En Piura, la ceremonia en la Plaza Grau, fue presidida por el Prefecto, a la cual concurrió el Contralmirante Guillermo Faura Gaig, Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, en representación del Ministro de Marina, mientras que el Contralmirante Jorge Mazuré Gamboa hizo lo propio en Cajamarca.

En Chincha, el Contralmirante Augusto Gálvez Velarde, Secretario General de Marina, presidió la ceremonia donde se descubrió un busto del Héroe de Angamos.

En Ica también se develó un busto del héroe naval, presidiendo la ceremonia el Contralmirante Antonio Miranda Garrido.

En las Capitanías de Puerto del Litoral también se organizaron actuaciones cívico-patrióticas donde se leyó la proclama del Ministro de Marina.

Por la noche, la Sociedad de "Fundadores de la Independencia" realizó una sesión solemne en homenaje a la Marina de Guerra del Perú con asistencia de Jefes y Oficiales de la Fuerza Armada.

El discurso de orden en esta ceremonia estuvo a cargo del Capitán de Navío Jorge Parra del Riego Endara.

También se realizaron almuerzos de camaraderías entre el personal de la Marina. El Personal Civil lo hizo en el Cuartel de Infantería de Marina en Ancón, el Personal Subalterno en la Escuela Naval del Perú y los cabos y marineros en las instalaciones de su club en Chucuito.

Como ya es tradicional en esta fecha, en el Callao y en los más importantes puertos del litoral se eligió, a la "Señorita Gorro Blanco".

Con el propósito de difundir la imagen de Miguel Grau, así como hacer llegar en forma sencilla y clara la importancia que tuvo y tiene la ejemplar actitud del Caballero de los Mares, se dispuso que los cadetes de la Escuela Naval se trasladaran hasta los otros Institutos Militares y Fuerzas Policiales, así como a diversos colegios de la Gran Lima, en donde disertaron sobre la efemérides nacional.

Por la noche del 8 de octubre en el Hipódromo de Monterrico se corrió el Gran Premio "Armada Peruana" disputándose el trofeo "Ministro

de Marina", que fue entregado al propietario del caballo ganador por el Contralmirante Fernando Zapater Vantosse, Jefe de Estado Mayor General de Marina en representación del Titular de Marina.

PROCLAMA DEL SEÑOR VICE-ALMIRANTE MINISTRO DE MARINA

Oficiales, Cadetes, Tripulantes y Personal Civil de la Armada

Al conmemorarse hoy el 93º aniversario de la Epopeya Naval de Angamos, la Marina de Guerra del Perú se hace presente ante la ciudadanía de nuestra Patria, para honrar la memoria de la excelsa figura del Gran Almirante del Perú Dn. Miguel Grau Seminario máxima expresión del valor y de la caballeridad.

Para el Perú, el Almirante Grau y la heroica tripulación del legendario Huáscar encarnan las características prominentes del honor nacional, el cual nos fuera legado mediante su gloriosa inmolación y cuyo ejemplo ha servido de inspiración y continuará sirviendo a millones de peruanos.

El gesto grandioso del héroe de Angamos se puede sintetizar en la ofrenda de su vida por la patria. Sin embargo Grau y sus compañeros no han muerto, pues, la pérdida de la existencia no fue sino transponer el umbral que los ha conducido a una nueva vida.

La Marina de Guerra, cuna orgullosa de estos épicos hombres ha escogido esta fecha como su día representativo, que no es de triunfo, sino de sublime holocausto; que no es de alegría, sino de dolor.

Esto, nos debe obligar a meditar sobre la enseñanza que encierra el legado histórico de esta fecha.

Grau murió, para que cada uno de nosotros y de nuestros hijos pudieran vivir con honor y con dignidad; para que comprendamos la necesidad e importancia que tienen los medios materiales, que son indispensables, para otorgar la seguridad que nos permita preservar la integridad y soberanía nacionales y que posibilite a todos los peruanos trabajar unidamente y sin angustias para forjar nuestro destino, el que a su vez será nuestro legado a las generaciones venideras.

Por ello, la Marina de Guerra consciente del rol que le corresponde desempeñar como componente de la Fuerza Armada en el momento histórico presente, en el cual se ha iniciado el proceso irreversible de transformación que el país requiere, realiza una doble labor; primariamente, su preparación adecuada para otorgar al país el grado de seguridad en el medio acuático, condición indispensable para hacer realidad, la gran obra

que ha emprendido el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada y paralelamente la promoción y apoyo al desarrollo del Perú con todos sus medios, ya sea, en el ámbito nacional, regional o local, abarcando todos los niveles sociales, para materializar los ideales cristianos de igualdad, justicia y armonía que son la esencia de la sociedad humanista y solidaria que como objetivo busca el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada.

Oficiales, Cadetes, Tripulantes y Empleados Civiles de la Marina de Guerra del Perú:

Al recordar emocionados el glorioso Combate Naval realizado en las aguas de Angamos, hagamos un voto solemne ante la memoria de los héroes que en él se sacrificaron, de mantener inquebrantable nuestra fe en los ideales de la peruanidad. Que las hazañas del legendario Huáscar, el holocausto de nuestro inmortal Almirante y sus heroicos compañeros nos sirvan de ejemplo y nos guíen, para conducir al elevado sitio de progreso que le corresponde a nuestra armada Patria, haciéndonos así dignos de la herencia de sacrificio y valor que ellos nos legaron. VIVA EL PERU.

Octubre, 8 1972.

Vice-Almirante
Luis E. Vargas Caballero
(Fdo.)
Ministro de Marina

Jefes del Ejército fueron condecorados por la Armada

“Por el reconocido afán, a través del desarrollo de sus brillantes carreras profesionales, de estrechar los vínculos entre los Institutos Armados, y particularmente en el caso del General Edgardo Mercado, por su profícua labor de difusión a nivel internacional de la Doctrina de las 200 Millas del Mar Peruano, es que la Marina de Guerra del Perú les impone esta condecoración que estoy seguro la sabréis llevar siempre con honor”, dijo el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero al condecorar a los Generales Edgardo Mercado Jarrín, Enrique Ibáñez Burga y Rufino Vergara Lévano.

A estos tres Oficiales Generales del Ejército Peruano se les impuso la Cruz Peruana al Mérito Naval durante un sencillo y significativo acto que se llevó a cabo en el Despacho del Titular de Marina.

En su intervención, el Titular de Marina, destacó en expresivos términos los frutos alcanzados en el Derecho Internacional Público por la gestión del General de División EP. Edgardo Mercado Jarrín, Jefe de Estado Mayor General del Ejército cuando se desempeñó como Ministro de Relaciones Exteriores.

En otra parte de su discurso, el Ministro de Marina dijo: "El Perú es un país esencialmente marítimo. Queremos hacer todo lo posible por despertar la conciencia marítima en nuestros ciudadanos. Creemos que para que un país pueda considerarse bien armado tiene que estarlo en todos los medios; los de tierra, aire y mar, sin descuidar ninguno. No debe existir ninguna arma que se crea sola capaz de resolver los problemas de un país; los países que así lo han tratado han ido al fracaso. Por eso vemos con íntima satisfacción cuando Oficiales de otros Institutos Armados demuestran que también piensan en esta forma y comprenden la importancia que tiene el mar para nosotros".

A nombre de los condecorados, habló el General Edgardo Mercado Jarrín, quien expresó su profundo agradecimiento y el de sus camaradas condecorados, recalcando que percibe en este gesto del Alto Mando de la Marina el sentimiento de solidaridad y fraternidad que une los Institutos Armados; que surge de una común misión, de los lazos históricos y de la visión para proyectarse en el Perú en forma solidaria y con gran responsabilidad para construir un porvenir mejor para la patria.

Refiriéndose a las palabras del Ministro de Marina, el General Mercado Jarrín dijo: "El Perú es un pueblo de mar. Nuestro dilatado y extenso litoral, las ingentes riquezas de sus 200 millas sobre el mar que baña nuestras riberas marinas, el hecho que dependemos en materias alimenticias del exterior que obliga a mantener en todo tiempo abiertas nuestras líneas de comunicaciones, por las duras lecciones de nuestra historia, en fin por muchas razones geopolíticas, el Perú requiere de un eficaz y eficiente poder naval; de eso somos plenamente conscientes porque ese poder naval es necesario para disuadir cualquier intención o iniciativa del que pretenda realizar operaciones navales en nuestras aguas y una capacidad o poder naval para poder realizar potentes represalias cuando así fuere necesario".

A este importante acto asistió también el Primer Ministro, Ministro de Guerra y Comandante General del Ejército, General de División Ernesto Montagne Sánchez, el Teniente General FAP. Eduardo Montero Rojas, Presidente del Comando Conjunto de la Fuerza Armada, el Contralmirante Fernando Zapater Vantosse Jefe de Estado Mayor General de la Marina y otros Oficiales Generales de la Fuerza Armada.

Unitas XIII: Bien hecho para el grupo de tarea peruano.

Con marcado éxito se llevaron a cabo los ejercicios de Unitas XIII, donde tuvo activa y destacada intervención varias unidades de la Marina de Guerra del Perú conjuntamente con otras de la Armada de los Estados Unidos.

Durante la primera etapa de Unitas XIII, que se llevó a cabo al sur de nuestro litoral, participó en los diferentes ejercicios tácticos navales el Grupo de Tarea Peruano que estuvo integrado por los destructores de línea B.A.P. "Villar y B.A.P. "Guisse", el submarino B.A.P. "Dos de Mayo" y el Buque Tanque B.A.P. "Lobitos".

El Grupo de Tarea de la Armada norteamericana estuvo conformado por el Crucero ligero USS "Farragut", los destructores USS "Forrest Sherman" y "Talbot" y el submarino "Remora", así como dos aviones navales antisubmarinos del tipo Neptune, dotados de modernos equipos de rastreo y detección submarina.

La primera etapa culminó el 26 de octubre con el arribo al Callao de los buques. Ese mismo día, el Capitán de Navío AP. Francisco Mariátegui Angulo, quien dirigió el Grupo de Tarea Peruano, y el Contralmirante USN J.J. Shanahan, Comandante de la Fuerza de Tarea, ofrecieron una detallada conferencia de prensa a bordo del buque insignia "Farragut".

La segunda etapa, que tuvo como escenario el litoral norte, finalizó el 4 de noviembre en el Puerto de Paita. De este lugar las naves de la Marina Norteamericana prosiguieron viaje con destino a aguas ecuatorianas.

En Ceremonia especial se develó busto de Grau en CITEN.

"La Marina consideró siempre que en la educación tecnológica reside el futuro próspero del desarrollo de sus actividades y por ende el progreso industrial del país", fueron las palabras del Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, a través de un mensaje que fue leído en su representación por el Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante Hernán Ponce Mendoza, durante la ceremonia conmemorativa del 19º aniversario del CITEN, en cuyo transcurso se develó un busto del Gran Almirante don Miguel Grau.

Luego en el texto del mensaje el Ministro manifestó: 'Así la Marina sin apartarse de su misión tutelar, como componente de la Fuerza Armada contribuye con el plan de desarrollo del país, al proporcionar profesionales eficientes que engrosarán las filas de técnicos en la industria privada'.



Aspecto emotivo de este acto llevado a cabo en el local del CITEN fue la develación del busto del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario que estuvo a cargo del Contralmirante Hernán Ponce Mendoza.

Previamente, el Director del CITEN, Capitán de Navío José Montoya Carcelén, al usar de la palabra dijo que: "Todos los días al rendir honores a nuestro Pabellón, los alumnos del CITEN rendirán también homenaje a la figura materializada en bronce y mármol del Gran Almirante Grau, quien salvó el honor de la patria siendo considerado como el Caballero de los Mares y Héroe Inmortal".

En emotiva ceremonia se dio de baja el B.A.P. "Callao".

En una emotiva ceremonia que presidió el Contralmirante AP. Manuel Amat y León Mujica, Comandante General de la Escuadra, y donde estuvieron presentes la mayoría de los hombres que lo Comandaron, se arrió el Pabellón Nacional del asta del B.A.P. "Callao", unidad que fue dada de baja.

A 10 horas del 10 de octubre, teniendo como fondo las notas de nuestro Himno Nacional, el oficial menos antiguo del barco, arrió el pabellón en medio de la emoción y nostalgia general.

La baja de esta antigua nave se realizó por disposición del Decreto Supremo 014-72 MA.

En el acto también estuvieron presentes, especialmente invitados, gran cantidad de periodistas de los diferentes órganos de difusión de la capital. Todo contribuyó para dar a este acto la mística de ser uno de los acontecimientos más nostálgicos de la vida marinera del año.

Armada Peruana se aunó a festejos por aniversario del Brasil.

La Marina de Guerra del Perú, representada por la cañonera B.A.P. "Ucayali" y su dotación, participó activamente de las celebraciones por el aniversario patrio del Brasil en las ciudades de Belém do Pará y Manaos.

La nave peruana llegó hasta estas localidades, para tomar parte en el nutrido programa de actos cívico-patrióticos que se cumplieron.

Un regimiento naval con bandera de Guerra desfiló el 7 de Setiembre (Día de la Independencia Brasileña) —en el acto principal que se realizó en la Plaza da República— gesto que fue elogiosamente comentado por las autoridades y población de Belém do Pará.

Luego de finalizar su participación en las fiestas brasileñas, la cañonera B.A.P. "Ucayali", retornó a su base de la Fuerza Fluvial del Amazonas en Iquitos.

A nombre de la Armada, Contralmirante López de Castilla, entregó réplica de la espada de Miguel Grau.

A nombre de la Marina de Guerra del Perú, el Contralmirante A.P. Luis López de Castilla, entregó a la Escuela Naval Militar de la Argentina una réplica de la espada del Gran Almirante Miguel Grau durante su visita a este hermano país especialmente invitado para asistir a la celebración del primer centenario de ese Centro de Estudios Navales.

Asimismo, en una ceremonia especial, que se llevó a cabo en la Escuela Naval Militar de Argentina, fue condecorado el Pabellón de la Escuela Naval del Perú, con la Orden de Mayor al Mérito Naval.

En la variada actividad que cumplió el Director de la Escuela Naval también impuso la condecoración de la Cruz Peruana al Mérito Naval, —por delegación del Canciller de la Orden—, al Embajador del Perú en Argentina doctor Gonzalo Fernández Puyó, en forma póstuma al Contralmirante ARA Luis Manrique, a los Capitanes de Navío ARA Emilio Galmarani y Cristian Belaustregui y al Capitán de Fragata ARA. Joaquín Gómez.

En una parte de la ceremonia central por el centenario de la Escuela Militar Naval se develó la placa de bronce esmaltado que ofreció la Armada Peruana con la cual se aunó a la citada celebración.

El Contralmirante Luis López de Castilla estuvo acompañado por una comitiva integrada por el Teniente Primero AP. Luis Mellet, el Cadete Abanderado Juan Marchini y los Cadetes Escoltas Juan Amat y León Patterson y Luis Ego Aguirre Villacorta.

Discurso pronunciado por el Sr. Contralmirante LUIS LOPEZ DE CASTILLA HIDALGO, Director de la Escuela Naval del Perú, con ocasión de entregar la réplica de la Espada del Gran Almirante del Perú Dn. MIGUEL GRAU, a la Escuela Naval Militar de la República Argentina

Ha querido la Marina de Guerra del Perú hacer entrega a la Marina de Guerra de la República Argentina de esta réplica de la Espada del Gran Almirante Dn. MIGUEL GRAU, como un gesto eterno de fraternidad, al hacerla depositaria de uno de los símbolos más preciados para ella y para el Pueblo del Perú, la espada de su más grande y representativo Héroe Naval.

Nadie como Grau, en el Perú, simboliza el mar, la austeridad cívica, el valor militar, la prudencia, la serenidad, la generosidad, en fin, aquellos valores que un pueblo identifica con su propia nacionalidad y, no podía ser de otra manera, ya que Grau fue marino desde los nueve años y supo de todas aquellas austeridades y privaciones que en la vida en la mar tiemplan el carácter y hacen del niño prematuramente un hombre, del joven un hombre cabal y del hombre en la madurez un ser capaz de identificarse con un pueblo que de él lo espera todo.

Grau nació en Piura, en el norte del Perú. A los once años trabajaba ya en la Marina Mercante, donde fue desde grumete hasta piloto y conoció Asia, Oceanía y Europa, supo de las galletas rancias, del agua podrida, de la carne salada, del escorbuto, del incendio, del temporal, del naufragio, Aprendió, pues, primero en la vida antes que en los libros, careció de infancia, pero la suya fue una auténtica juventud aventurera.

En 1854 este joven lobo de mar realizó su sueño, ser Guardiamarina. Egresado como Alférez de Fragata, se separa de la Marina de Guerra y vuelve a la Mercante donde logra la situación única y singular de ser Capitán de buque de la Cía. Inglesa de Vapores. En 1863 reingresa a la Marina de Guerra como Teniente Segundo para llegar a Capitán de Navío en 1873 y Contralmirante el 27 de Agosto de 1879, poco antes de iniciar su última campaña contra la escuadra chilena.

Hablar de Grau, es evocar una figura que para los peruanos lentamente va perdiendo su ligamen exclusivo con los acontecimientos, dentro de los cuales se desarrolló para tomar los caracteres de un arquetipo.

Ante Grau, no obstante su cercanía, la opinión extranjera acata este homenaje y a él se asocia con respeto evidente. Los técnicos nacionales y extranjeros admiraron desde que se inició la guerra con Chile al Coman-

dante del "Huáscar". Los poetas más diversos y de las más distintas nacionalidades, desde los románticos a los post-románticos, hasta los más jóvenes y de las más iconoclastas escuelas, lo cantan. De él, el poeta José Gálvez ha dicho:

Tenías que caer por nuestras culpas
y para ser ejemplo,
porque el destino escoge
las víctimas más puras
y así redime castigando pueblos
en el dolor de los que son mejores.

Así, como del carbón sale el diamante, así de la negrura de la guerra con Chile sale Grau.

A los niños se les puede enseñar el cuento de este hombre sin que de él emanen impuras influencias ya que sólo aparece la figura sencilla y serena de un peruano modesto que era también cristiano viejo y un criollo auténtico. Pero dejemos que sean notables personajes e historiadores extranjeros los que digan quién fue el Almirante Grau. En "El Americano" dirigido en París por el periodista argentino Héctor Florencio Varela, se publicó un artículo de alabanza a la Marina peruana y a Grau, el que se reprodujo íntegramente en la edición de "El Comercio" del 17 de Agosto de 1872. En ese artículo se decía, después de exaltar a la oficialidad de los buques peruanos, lo siguiente: "En sus honrosas filas milita el señor Grau, cuyo retrato publicamos en el presente número Noble, franco, leal, inteligente, pundonoroso y bravo, como todos los hombres de convicciones, el Comandante Grau que monta el magnífico acorazado "Huáscar", es un Oficial que hace honor a su patria. Hemos tenido ocasión de visitar detenidamente dicho buque y confesamos que al poner los pies en su cubierta, no pudimos imaginarnos que en una república americana hubiera un buque tan admirablemente tenido y una disciplina tan rigurosa como la del mejor navío de la flota inglesa. Hacemos votos porque la Escuadra peruana se balancee tranquilamente en las aguas del Pacífico con la bandera de paz en sus mástiles; pero si por desgracia quiere que nuevas provocaciones la obligan a izar la bandera roja, cierto estamos de que con barcos como el "Huáscar" y oficiales como Grau, la honra y el nombre del Perú serán dignamente defendidos".

Y así fue en efecto. Aquel augurio, verdadera profecía se cumplió 7 años después en forma magnífica en la guerra del Pacífico. A este respecto escribe el historiador chileno Gonzalo Bulnes, en su obra "La Guerra del Pacífico, lo siguiente: "La actividad del "Huáscar" le creaba un ambiente de simpatía universal y el mundo se sentía inclinado en favor

de esa pequeña nave, que a pesar de su debilidad, mantenía en jaque a las poblaciones marítimas de Chile".

Vicuña Mackenna en su obra, "La Campaña de Tarapacá", se refiere a las audaces correrías del "Huáscar" contra el que se va a concentrar el poderío naval de Chile y dice lo siguiente: "Las frecuentes, atrevidas y sobre todo esto, impunes excursiones del "Huáscar" en las costas de Chile, comenzaban a producir en el ánimo del país un sentimiento de rubor parecido al de la estupefacción y en el cerebro de sus mandatarios una emoción semejante al vértigo". Y agrega: "Era imposible someterse por más largo tiempo a aquella perenne vergüenza y soportar que un buque mal marinero y tres veces menos guerrero que cualquiera de nuestros blindados, viniese, a manera de capricho o de mofa, a retornos en nuestros propios puertos". Era, pues, cierto que el terror al "Huáscar" había cundido en todo el litoral chileno, habiéndose llegado, según lo confiesa el mismo Vicuña Mackenna a "apagar las luces de nuestros faros en la plaza fuerte de Valparaíso".

Su buque, el "Huáscar", libraba la más excelente campaña naval, recorriendo el litoral de los tres países en lucha sin estorbo alguno. El monitor peruano desafiando a una Escuadra poderosa bombardeaba los puertos fortificados del enemigo, destruía sus lanchas, capturaba sus transportes, mantenía abiertas las comunicaciones del Callao con los puertos peruanos, impedía la movilización de las tropas enemigas y detenía inactivo y paralizado al ejército chileno de Antofagasta. Y reconociendo esa gran verdad del propio historiador chileno Diego Barros Arana, en su libro "Historia de la Guerra del Pacífico", dice: "Antes de abrir la campaña terrestre convenía aniquilar el poder naval del Perú, o a lo menos destruir el monitor "Huáscar" que le daba vida".

COMENTARIOS DE LA PRENSA EXTRANJERA

El "Herald" de New York del 10 de Octubre de 1879

"No se necesita haber estado del lado del Perú en la desgraciada guerra de Sud-América para lamentar que el gallardo "Huáscar" haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era sino competencia en su manejo, ha colocado repentinamente a este buque entre los más famosos que han surcado las aguas americanas. Ninguna empresa era demasiado grande ni demasiado pequeña para él. Que mantenga su antigua reputación ahora que se halla en otras manos, es muy dudoso, porque comandantes tan hábiles como Grau no hay muchos".

"La Tribuna" de Buenos Aires, Octubre 11 de 1879

Grau murió, pero no ha muerto en la memoria de los argentinos el nombre de ese gran titán de los mares. El "Huáscar" la pesadilla de los chilenos, inseparables eran, el navío y el Contralmirante. La estrella polar de Grau era la víctima, y antes que rendirse prefería la muerte. Cruzaba por su imaginación una idea que pudiera en la práctica dar buenos resultados a sus planes y sin titubear la aceptaba, por más peligros que encontrara para realizarla. ¡A Antofagasta!... gritó un día, y se dirigió allí donde los buques chilenos se habían estacionado... En la obscuridad se deja ver un resplandor; era la alarma que cundía. El rayo de la guerra fulminaba tremendo sobre los buques chilenos y la corona de la victoria vino a posarse sobre las sienas de Grau. Hechos como éste pueden citarse muchos consumados por el intrépido marino. Honor a él. ¡Gloria eterna a los vencidos de Mejillones! El pueblo argentino que ha seguido con la simpatía más entusiasta los hechos gloriosos de Grau quiere dedicar a su memoria el postrer tributo.

Aristóbulo del Valle, en una sentida oración fúnebre que como homenaje a Grau pronuncia el 26 de Octubre de 1879, en el Teatro Colón de Buenos Aires, dice estas conmovedoras palabras: "Me propongo recordar los grandes hechos que han ilustrado la última parte de la vida de un héroe, cuyo nombre pasará a la posteridad iluminado con los resplandores de la gloria. El heroísmo como el genio, como todas las altas virtudes, tiene el noble privilegio de agitar profundamente el corazón de la humanidad y de enlutar pueblos y naciones más allá de los límites de la propia patria, cuando se hunde en la eternidad después de haber librado su última batalla; y hombres de distintas razas, que hablan diversas lenguas y habitan zonas distantes se detienen con el mismo recogimiento y murmuran la misma plegaria, al borde de estas tumbas que revelan por un gran dolor la estrecha solidaridad de la familia humana". Y después de este hermoso preámbulo, entra a ocuparse del sin par marino y dice: "No puede dar batalla al enemigo, pero amenaza constantemente sus costas, quema sus buques, arrebató transportes, toma prisioneros, escapa a la persecución, sorprende, irrita, asombra y espanta. Rápido como el águila y fuerte como el león penetra en los puertos donde se abriga el enemigo, descarga sus cañones, levanta su bandera y se retira dejando tras de sí la inquietud y el estupor. En cinco meses de campaña levantó sitios, protegió desembarcos, echó a pique a la "Esmeralda", salvó sus naufragos, destruyó sus fortificaciones, apresó transportes, aprisionó legiones y se batió dos veces con los buques más poderosos de Chile".

Multitud de poetas cantan asimismo, sus virtudes. Su antología es abundantísima. Prescindiendo de los poetas nacionales que han enaltecido su heroísmo y sacrificio en numerosos versos, entre lo que destaca la magnífica "Oda a Grau" de José Gálvez, se han escrito por autores extranjeros preciosas estrofas que mantienen vivo el recuerdo del noble guerrero. El poeta argentino Martín García Mérou, compuso, el mismo día de conocerse en su país la inmolación de Grau, una bellísima poesía que en sus comienzos dice así:

"MIGUEL GRAU"

Tú también has envuelto en el sudario;
 tú también has vertido
 la sangre en las malezas del calvario
 que escala el corazón en la agonía;
 tú también has caído
 como un sol en el seno del ocaso,
 al dintel de las puertas de la historia,
 subiendo paso a paso.
 el pedestal de tu soberbia gloria;

La influencia de Grau en todas las más elevadas y puras manifestaciones del espíritu es, pues, patente y se intensifica con el transcurso del tiempo. Y fue interpretando ese sentimiento de admiración a Miguel Grau que Teodoro Roosevelt, Presidente de los Estados Unidos, dijo un día, muchos años después del sacrificio del héroe de Angamos, las siguientes inolvidables palabras: "El "Huáscar" es el más famoso y recordado buque sobre el cual se hayan ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquier nación del mundo".

La gloria de Grau no es sólo del 8 de Octubre. Es muchos días y semanas y meses antes, cosa cotidiana, tarea menuda y trabajo sin cesar. Enseñando con el diario ejemplo, que es la mejor manera como el Jefe puede enseñar, Grau, superó deficiencias, abandonos e incurias culposas, haciendo del "Huáscar" no sólo el mejor barco de la marina peruana, sino la espada única y el escudo único del Perú que detuvo la invasión chilena por seis meses largos y ello porque no sólo Grau tuvo el coraje, sino además el don de organizar y disciplinar a los suyos, la destreza para tomar la iniciativa, la exactitud para conocer y medir cada situación, el don para el mando, sin los cuales la bravura mayor y los conocimientos más profundos pueden resultar estériles. La variedad de sus recursos fue grande, utilizando el espolón con la "Esmeralda", empleando la velocidad para esquivar al "Blanco Encalada", capturando con

la "Unión" al transporte "Rímac" y enfrentándose en Antofagasta a varios barcos y la artillería del puerto.

El heroísmo en Grau fue así, resultado de la eficacia, parte integrante de ella como el fuego sale del calor. No emergió, por cierto, como cosa recóndita o desapercibida para su pueblo. Con un instinto profundo sus contemporáneos vieron en él a quien iba a representarlos ante la historia, ante sus hijos, ante los hijos de sus hijos y ante la posteridad lejana. Cuando conoció la gloria más apoteósica antes de haber muerto, como pocos hombres la han conocido, Grau, no se cegó ni se embriagó. Más allá de la vanidad y de la ilusión, diríasele resignado a los secretos y los mandatos del destino, lejos de todo gesto pasajero, de toda preocupación superficial. Al regresar a su Patria después de hacer lo increíble frente a los homenajes estentóreos y a los elogios retóricos exclamó: "Yo no soy sino un pobre marino que trata de servir a su Patria" o "Todo lo que puedo ofrecer en retribución de estas manifestaciones abrumadoras es que si el "Huáscar" no regresa triunfante al Callao, yo tampoco regresaré".

Por todo ello resulta Grau tan excepcional. por estar formado nada más y nada menos que por las mejores y más loables virtudes que pueden pedirse a un varón cabal.

En él se da plena la estirpe de los hombres que hicieron posible el dominio de nuestro duro suelo y la creación de un Perú legendario, es la raza que justifica nuestra existencia como pueblo libre. Por eso, Grau expresa las potencialidades que hay en nuestro pueblo; nos da un incorruptible tesoro espiritual: hierro de heroísmo, plata de aptitud, oro de bondad. . .

Este es el hombre, el Caballero de los mares, Gran Almirante del Perú, el Héroe de Angamos, réplica de cuya espada me honro en entregaros en nombre de la Marina de Guerra del Perú, como un símbolo más de la hermandad que une nuestros pueblos.

Ministro de Marina fue condecorado con los Remos de Honor por la F.P.R.

Por su importante y decidido apoyo a los deportes náuticos, la Federación Peruana de Remo impuso al Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, Ministro de Marina y Comandante General de la Marina la Medalla de los Remos de Honor.

Víctor Gordillo, Presidente de la Federación Nacional de Remo, en la breve ceremonia de imposición de la distinción llevada a cabo en el Despacho del Titular de Marina, expresó que los "Remos de Honor" era la manifestación del agradecimiento de los deportistas náuticos y particularmente de los cultores del remo.

Al agradecer las palabras del Presidente de la F.P.R., el Ministro de Marina dijo que la incentivación y apoyo a los deportes náuticos era parte de la política de su portafolio, actividad que es ejecutada a través de la Secretaría General de Marina a cargo del Contralmirante Augusto Gálvez Velarde.

"Hemos tomado contacto con todos los organismos estatales y privados que practican deportes en el mar y les hemos ofrecido nuestro más amplio y cálido apoyo, porque estamos seguros que el engrandecimiento de este tipo de actividades ayudará a formar conciencia nacional de la importancia que tiene el medio acuático en la vida del país", dijo el Ministro de Marina luego de recibir los Remos de Honor.
