

MISCELANEA

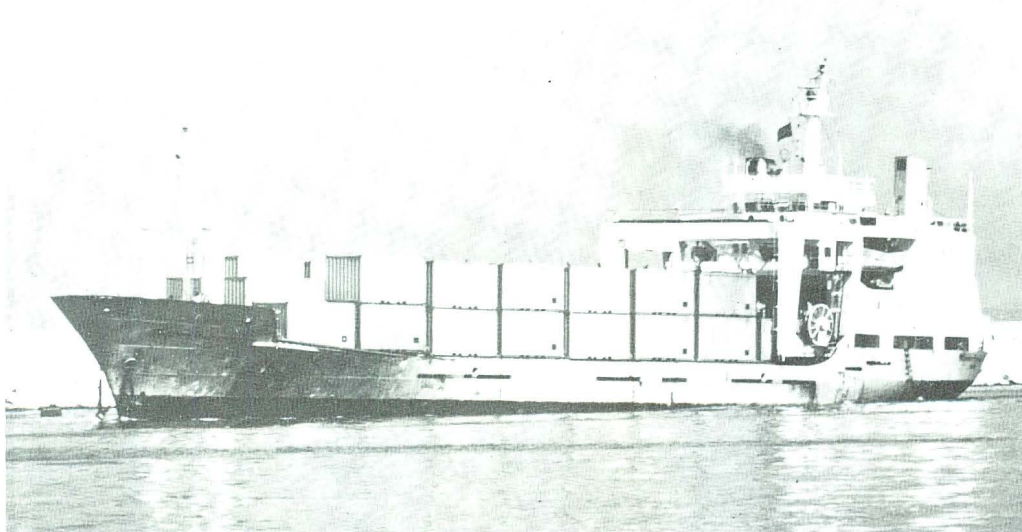
CONTENEDORES DE MERCANCIAS A GRANEL¹

Movimiento de carbón coquizable

La National Coal Board inglesa y la compañía belga Carcoke S.A. han firmado un contrato para la venta de 250 mil toneladas anuales de carbón coquizable, para los próximos dos años. Como continuación a dieciocho meses de colaboración e investigación entre la National Coal Board y el Grupo Sea Containers, este último suministrará todo el equipo necesario para este primer servicio británico de contenedores, dedicado exclusivamente al movimiento de una mercancía a granel.

El carbón coquizable se llevará desde las minas de carbón de Tilmanstone y Betteshanger, cercanas a Dover en el condado de Kent, hasta las coquerías de Carcoke en Zeebrugge, Bélgica, disponiéndose para ello de un área de almacenamiento de dos mil metros cuadrados y de un muelle ro-ro. El primer embarque fue fijado para los últimos días de febrero del presente año.

El equipo de transporte consta de un buque portacontenedor autodescargante, clase Tarros, con capacidad para 113 TEU, 170 contenedores abiertos para descarga de graneles, cuatro chasis especiales provistos de un sistema de basculación hidráulica y dos grúas-pórtico Shifter para contenedores, autopropulsadas con motor diesel y dispositivos hidráulicos.



PORTACONTENEDOR AUTODESCARGANTE, CLASE TARROS

¹ Extractado de *Press Information from EIBIS*, ND 2379 (SP).

Nuevo tipo de contenedor abierto

El carbón coquizable de Kent es un combustible de alta calidad, de baja volatilidad y que se procesa para suministrar coque a la industria del acero.

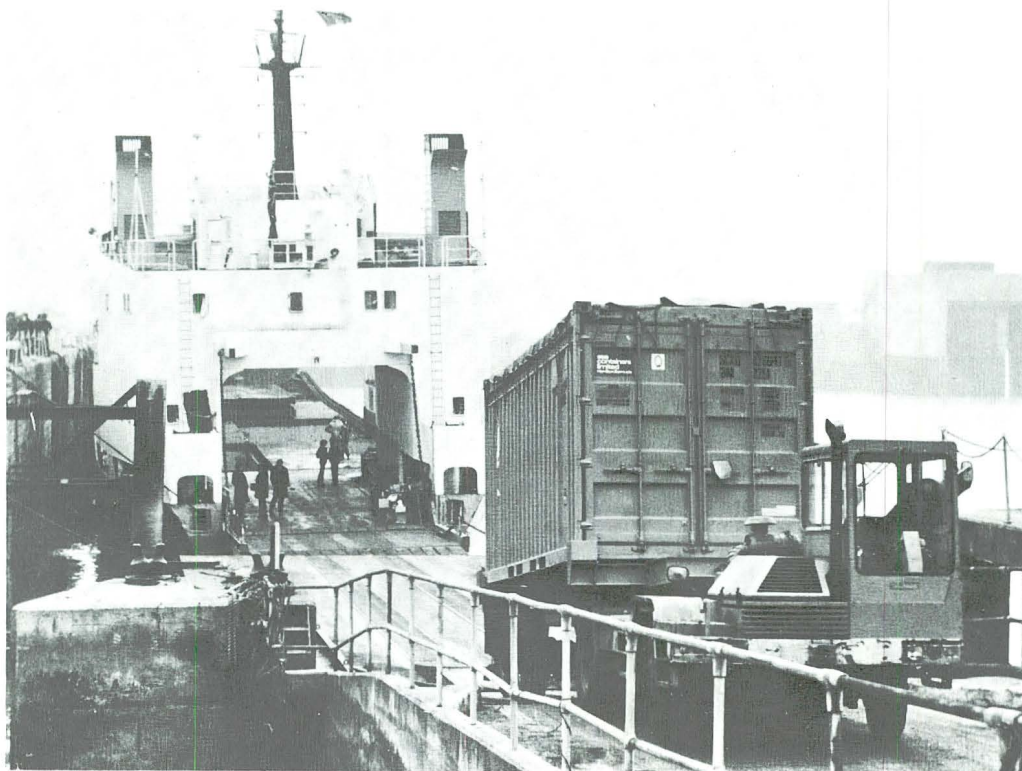
Se eligió contenedores para este nuevo estilo de tráfico de carbón para eliminar problemas potenciales de estabilidad de los buques, causados por el desplazamiento de la carga, que se podrían producir si este tipo de carbón fuera transportado en graneleros clásicos utilizados para el tráfico de carbón.

Un nuevo tipo de contenedor ha sido desarrollado por Sea Containers en cooperación con Yorkshire Marine Containers Ltd. (empresa subsidiaria y totalmente

propiedad del grupo Sea Containers). Este nuevo modelo de contenedor está abierto por la parte superior y lleva en su pared frontal, y a lo largo de toda su anchura, una puerta abatible de 1,5 metros de altura, manteniéndose en la pared dorsal las puertas patrón. Las paredes interiores del contenedor van forradas para facilitar la velocidad de descarga del carbón.

Cinco viajes redondos a la semana

En el muelle oriental de la terminal del puerto de Dover, las grúas-pórtico Shifter de Sea Containers cargan o descargan los contenedores de los camiones para llevarlos al buque clase Tarros.



GRUA-PORTICO SHIFTER

Dicho buque realizará cinco viajes redondos a la semana: Dover-Zeebrugge-Dover. La duración total del viaje redondo no sobrepasará las siete horas. En Zeebrugge el buque quedará atracado por popa a un pontón flotante situado a lo largo del muelle. Una vez descargados los contenedores, son montados sobre los chasis basculantes (diseñados por ingenieros de Sea Containers y Tamplin) y trasladados a una zona con suelo de hormigón, cercana, donde el carbón es descargado directamente desde el contenedor.

El buque clase Tarros, arrendado por Sea Containers, es uno de los pocos buques que pueden llevar a cabo este tipo de actividad. Lleva una rampa de popa y una grúa-pórtico de treinta toneladas, que se desplaza a lo largo de toda la cubierta y puede cargar los contenedores a través de las escotillas en las bodegas o bien directamente sobre las tapas de las escotillas en cubierta. Este tipo de buque lleva también una hélice de maniobra a proa, para facilitar el atraque y desatraque.

Entre otras organizaciones que intervienen en esta actividad figuran Transcometal S.A., de Bruselas, Worms Cargo Service UK Ltd., Junta del puerto de Zeebrugge Brujas y la Junta del Puerto de Dover.

MAS TORPEDOS PARA EL IKARA²

El Ikara, el misil australiano portatorpedos, puede portar los torpedos norteamericanos Mk 44 y Mk 46. Por lo menos

otros tres –el A2445 italiano, el TP 42 sueco y el Stingray británico– constituyen cargas de alternativa factibles, con las modificaciones apropiadas al sistema. Esto hace del Ikara, potencialmente, el sistema de armas antisubmarino de largo alcance más adaptable del mundo, en la actualidad.

Cada uno de los cinco torpedos es similar en tamaño y peso, pero cada uno ha sido optimizado para rastrear e impactar los submarinos que se encuentren operando en diferentes medios marítimos. Lanzado desde un buque, el Ikara es un vehículo aerotransportado de largo alcance, guiado durante todo el transcurso de su vuelo hacia la posición programada –y constantemente reactualizada– de un submarino, en donde deja caer su torpedo para atacar y destruir el blanco.

El Ikara se encuentra en servicio operacional en los buques de la Armada Real de Australia, en la Armada Real británica y en la Armada brasileña, en donde ha ganado una reputación insuperable por su precisión y confiabilidad.

Una opción disponible para aumentar la versatilidad y, en particular, para dar cumplimiento a los requerimientos antibuque de menor tamaño, es una nueva versión de contenedor-lanzador ligero. La capacidad para llevar el torpedo al blanco, con la extrema precisión que el Ikara normalmente logra, no se reduce con este sistema propuesto.

El Ikara fue diseñado y se produce en Australia.

² Traducción de *News Release* del 24 de marzo de 1982, de la British Aerospace Dynamics Group.

LUGARES MARINOS DE ESPECIAL INTERES CIENTIFICO³

Ante la solicitud del Comité Nacional chileno, y considerando que la petición ya había sido formulada en SCAR XV, mediante carta del 21 de enero de 1981, el Consejo de SCAR (Scientific Committee on Antarctic Research) acordó aceptar la proposición para el establecimiento de un SSSI (lugares marinos de especial interés científico) en Puerto Foster, Isla Decepción. Copias de dicha carta fueron enviadas a todos los otros comités nacionales, al Grupo de Trabajo en Biología y al secretario del Grupo de Trabajo en Logística. Esta carta también incluía mayores referencias en cuanto a la proposición para un SSSI en Bahía Chile, en la Isla Greenwich, y en cuanto a las proposiciones para extender los límites geográficos de SPA 11 (Specially Protected Area). Estas proposiciones habían sido informadas por la Secretaría General de los Grupos de Trabajo de Biología y de Logística, y se esperaba que sus recomendaciones fueran sometidas a SCAR XVII.

Se puso énfasis en el hecho de que la consideración de las proposiciones para SSSI y SPA, dentro de SCAR deberían restringirse a los aspectos científicos y logísticos; los aspectos legales constituían materias de atención reservadas sólo a los gobiernos.

SALUDOS DE CAÑÓN⁴

Hace un tiempo se me preguntó sobre el origen de los saludos de cañón, el porqué de los números impares y de la

salva mayor de 21 cañonazos. Como no supe qué contestar, recurrí a enciclopedias que –a mi juicio– no me dieron informaciones satisfactorias, en vista de lo cual apelé a un antiguo amigo, Almirante que ocupó los más altos puestos en la Armada británica y en la NATO. Me contestó diciendo que tenía que reconocer que tampoco sabía las respuestas, pero se comprometía a averiguarlas y enviarme los antecedentes; éstos llegaron recientemente.

Los saludos de cañón datan desde los primeros tiempos en que los barcos tuvieron esas armas, y el origen –según los archivos del Almirantazgo británico– no fue el de descargar los cañones para demostrar al visitante que podía aproximarse sin peligro, sino sencillamente producir un fuerte ruido como demostración de cortesía.

El ruido de los disparos se aumentó con toques de corneta, redobles de tambor y vivas de la tripulación. Primitivamente sólo se cumplía una regla: que el de menor grado disparaba sus salvas primero, las que después eran contestadas por un número menor de disparos. No había límite al número de cañonazos que se podía disparar, los que ocasionalmente llegaban a cientos.

Durante el reinado de Jaime II de Inglaterra, el Secretario del Almirantazgo, Samuel Pepys, con el propósito de evitar este gran consumo de pólvora, el 22 de junio de 1688 dictó un reglamento estableciendo una tabla para los saludos de cañón por la Armada, que entonces por ley era la única fuerza armada permanente del reino. Esta es la primera reglamentación conocida sobre la materia.

³ Traducido de SCAR Bulletin N° 70, publicado en *Polar Record* N° 130, de enero 1982.

⁴ Colaboración del Vicealmirante Sr. Jorge Balaesque Buchanan.

El saludo real fue dejado a discreción del Comandante en Jefe, efectuándose normalmente 25 disparos, que después se disminuyó a 21, quedando como el mayor saludo permitido sobre los 19 cañonazos para el Almirante de la flota. Cuando el Parlamento inglés autorizó mantener un ejército permanente, éste adoptó la escala naval para los saludos de cañón.

En la mar, a los buques de guerra de todas las naciones se les saludaba de dos maneras: disparando salvas y arriando los sobres; esto último cuando se encontraban en aguas territoriales del buque saludado. Los barcos mercantes de esa época estaban artillados para autodefensa contra piratas y corsarios y saludaban a los navíos de guerra con salvas de cañón; los que no tenían artillería sólo arriaban sus velas altas como saludo.

Los saludos de cañón siempre se hacían con el barco que efectuaba las salvas aproado al buque que era saludado, para evitar cualquier posibilidad que el saludo pudiera confundirse con un acto hostil, debido a que los cañones en esa época estaban a ambas bandas apuntados a noventa grados de la línea de crujía; de esta forma el buque que disparaba no podía dañar al saludado.

Para las salvas de saludo se eligieron números impares, debido a una superstición de que los números pares traen mala suerte; parece que también a la costumbre de disparar tres salvas en los funerales, como una señal de duelo para el oficial fallecido, y, según otros, para ahuyentar tres malos espíritus.

BIBLIOGRAFIA

- Reglamento del Almirantazgo británico sobre saludos de cañón, del 22 de junio de 1688.
- Informe del archivo del Almirantazgo, del 17 de abril de 1956.
- Peter Kemp, *The Oxford Companion to ships and the sea*, 1976.