

LA ISLA y los barcos

Hoy llegará el destructor "GRONINGEN", de la Marina de Guerra holandesa

Para sustituir a los buques de este tipo se construyen dos fragatas de la serie "Tromp" y cuatro de la "S"

El crucero "De Ruyter" ha sido adquirido por la Armada peruana y rebautizado "Almirante Grau"

■ por Juan Antonio Padrón Albornoz ■

Para las primeras horas de esta mañana está prevista la llegada del destructor «Groningen», de la Marina de Guerra holandesa, que —al mando del capitán de fragata J.H. van Rede— procede de las Antillas y, vía Fort de France y Santa Cruz de Tenerife, se dirige a su base metropolitana de Den Helder.

El destructor que hoy llegará a nuestro puerto —su tripulación está formada por 13 oficiales, 31 suboficiales y 197 cabos y marineros— es la segunda unidad que en la Marina neerlandesa luce el nombre de la provincia que comprende la parte más NE. de aquel reino. Groningen —Groninga en castellano— es la capital, situada en la confluencia de los ríos Hunse y Aa, que comunican por medio de canales con el seno de Dollart y el Zuiderzee.

En el siglo XI, Groningen se menciona ya como ciudad del Drente. En 1040 el emperador Enrique III la cedió al Cabildo catedral de Utrecht y posteriormente, fue una de las ciudades hanseáticas de Holanda que —ya en los si-

glos XIV y XV— extendió su dominio a Frisia. El duque Alberto de Sajonia, a quien el emperador Maximiliano I cedió Frisia en feudo, hubo de sostener una prolongada guerra con Groningen por la posesión de dicha provincia. Sitiada Groningen por el duque Jorge de Sajonia, se acogió a la protección de Edzardo, conde de Frisia Oriental.

Terminada la guerra de Gueldres, se sometió a Carlos I de España y, tras su ingreso en la Liga de Utrecht, en 1580 volvió al dominio español. En vano la amenazaron Guillermo, Luis y Mauricio de Nassau, pues no capituló hasta el 22 de julio de 1594 y después de un fuerte y constante asedio. Con sus alrededores se formó una provincia a la que, en 1672, puso sitio Bernardo de Galen, obispo de Münster.

En tiempo de la dominación francesa, Groningen formó parte del departamento de Ems —luego Groninga— y en 1810 al departamento francés del Ems Occidental. Desde 1815, Groningen pertenece al reino de Holanda.

La corbeta "Groningen"

El primer buque que en la Armada holandesa lució el nombre de «Groningen» fue una corbeta de hélice que, botada en 1856, un año después entró en servicio activo.

El diseño de los buques de guerra, que en la práctica no había experimentado cambios notables durante casi 400 años, sufrió una completa transformación a mediados del pasado siglo al aplicarse el hierro y el vapor a la

Al principio, el vapor gozó de muy escasas simpatías pues, como principal desventaja, se aducía la vulnerabilidad de las ruedas de paletas al fuego enemigo. Este último defecto se solucionó con la introducción de la hélice que, bajo la flotación, daba una mayor seguridad y, al propio tiempo, un mejor aprovechamiento del nuevo sistema de propulsión.

El siguiente adelanto para

desplazaban entre 1.000 y 2.000 toneladas y eran de casco de madera —o también «composite»— dado el bajo costo de dicho material. Conservaron su arboladura y velamen, ya que la capacidad de los «coal side bunkers» era limitada y, así, estaban capacitadas para, como verdaderos híbridos de vela y vapor, realizar largas travesías y con independencia de bases para hacer consumo.

Aquellas corbetas de fines de la década de los años 50 del pasado siglo llevaban su artillería en sendas repisas a las bandas y, también, a cruzja en castillo y toldilla. Las piezas eran ya de retrocarga y, hasta finales del siglo XIX, fueron construidas en gran número por las naciones marítimas que tenían territorios en ultramar.

Buques de escaso poder combativo, las antiguas corbetas desaparecieron de la mar en los primeros años del siglo actual, si bien en la segunda guerra mundial renacieron con las «Flower» de la Royal Navy y otros tipos, todos para la lucha antisubmarina, que aún persisten y se desarrollan.

Por lo que a la Marina ho-

cinqueve cañones de varios calibres.

En 1856 se entregó la «Dordrecht» y, un año más tarde, la «Citadel van Antwerpen» que, de 1780 toneladas, estaba artillada con siete piezas de 6,3 pulgadas. El mismo año fue botada la «Groningen», corbeta de 1.457 toneladas que, en total, llevaba catorce cañones de diversos calibres.

La «Groningen» señaló el comienzo de una nueva etapa en el desarrollo de las corbetas de hélice que, en la Armada holandesa, se prodigaban entonces al igual que en el resto de las Marinas que en el mundo eran. Un año después entró en servicio la «Vice Admiral Kopman», con artillería de 6,3 pulgadas y, en 1864, se entregaron otras muy similares «Watergeus», «Marnix», «Van Galen», etc.— que, posteriormente, recalaron por nuestro puerto.

En 1876 se entregó la «Atjeh» que, de 3.160 toneladas,

Torpederos y destructores

El destructor hoy en puerto será, con sus gemelos, de los últimos de su tipo en la Marina de Guerra holandesa que, a sus nuevas fragatas de la serie «Van Speyk», agregará



El destructor «Groningen» que, al mando del capitán de fragata J. H. van Rede, llegará hoy a Santa Cruz de Tenerife.

14,5 nudos de media y seis piezas de 6,7 pulgadas y cuatro de 4,7, comenzó a desplazarse a las antiguas. Tras esta corbeta, se construyeron otras —«Tromp», «De Ruyter», «Doggersbank», «Van Speyk» y «Kortenaer»— que señalaron el fin de la antigua corbeta mixta en las listas de la Armada holandesa.

de costa y, en 1882, con la botadura del «Ardjoeno», comenzaron a nacer a la mar los once primeros torpederos de altura que, según planos de la Yarrow inglesa, eran ap-

tiempo, otros tantos se encargaron en astilleros holandeses. Los de construcción alemana fueron requisados

por la Marina germana y, ya en 1915, se entregaron los «Z» numerados del 5 al 8 —de 263 toneladas— y más tarde

los del 1 al 4 que, de 277 toneladas, estaban equipados con turbinas y daban 27 nudos.

Los destructores holandeses

Entre 1910 y 1913, de los astilleros de la De Schelde, Vlissingen y Fijenoord, nacieron a la mar los ocho «Panther», primeros destructores —o cazatorpederos, que también así se les llamaba— que figuraron en las listas de la Marina holandesa.

De 484 toneladas, llevaban la cubierta del castillo hasta el puente y, contruidos de acuerdo con planos de la Yarrow, con sus cuatro chimeneas en candela recordaban a los «Mohawk» de la Royal Navy. De 70 metros de eslora, estaban artillados con cuatro piezas de 75 e igual número de ameralladoras y, también, montaban tres tubos lanzatorpedos, repartidos en un equipo doble y otro simple.

Cuando el H. M. S. «Ambuscade» realizó sus pruebas de mar y fue aceptado por la Marina inglesa, el Gobierno holandés decidió la construcción de ocho unidades similares cuyas quillas se arbolaban

burgh» por su propia dotación mientras que, en New Waterways, idéntica triste suerte corría el «Tjerk Hiddes».

Incompleto, el «Isaac Sweers» logró alcanzar las costas inglesas donde, posteriormente, fue terminado y artillado con armamento británico y de acuerdo con las directrices de la Royal Navy, las cuales también se aplicaron al crucero «Heemskerck».

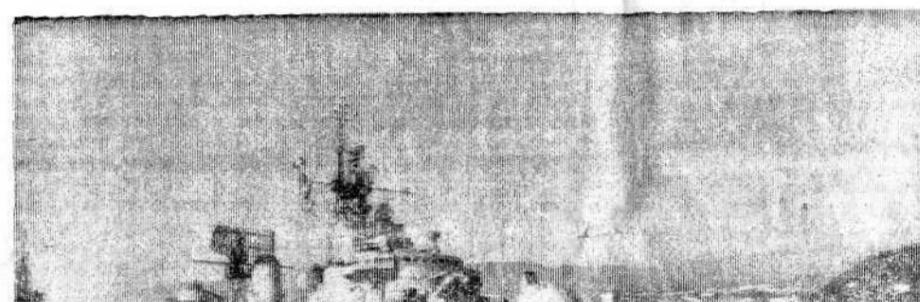
Mientras, el «Van Galen», que regresaba de Sourabaya y navegaba en aguas del Maas, comenzó a ser sometido al fuego de la artillería alemana y, después de derribar tres bombarderos «Junkers», resultó hundido por impactos directos, al igual que —más tarde— lo fueron sus gemelos en aguas de las Indias Holandesas.

Los alemanes desguazaron los restos de los destructores volados y, al mismo tiempo, pusieron a flote el «Callenburgh» que —con la numeral «ZH-1»— navegó en la Kriesas-

les británicas, tuvo muy destacada actuación, sobre todo cuando —con los destructores ingleses «Sikh», «Legion» y «Maori»— en aguas del Cabo Bon hundió a los cruceros «Alberto di Giusano» y «Alberico di Barbiano».

El 13 de septiembre de 1942, el «Isaac Sweers» fue torpedeado y hundido por el submarino «U-341» en las costas argentinas pero, por aquella fecha, ya navegaban bajo pabellón neerlandés los nuevos «Van Galen» y «Tjerk Hiddes», recién botados en Inglaterra y cedidos por la Royal Navy, en cuyas listas nunca llegaron a figurar con los nombres de «Noble» y «Norpareil» que para ellos se habían escogido.

De 2.350 toneladas a plena carga, estos destructores pertenecían al tipo «N», con máxima de 36 nudos, estaban artillados con piezas de 120 y tubos lanzatorpedos de 533 milímetros, si bien éstos se redujeron en número para hacer más potente y efectivo el equi-



ada en 1900, un año después entró en servicio activo.

El diseño de los buques de guerra, que en la práctica no había experimentado cambios notables durante casi 400 años, sufrió una completa transformación a mediados del pasado siglo al aplicarse el hierro y el vapor a la construcción naval. El arma principal era entonces el cañón de avancarga y ánima lisa que, sobre careña y a los costados, resultaba de tiro impreciso y corto alcance. Estas piezas de artillería se montaban en dos o tres puentes en los buques de línea y, en la cubierta superior, en las fragatas y corbetas.

Los barcos de ruedas sufrían pocos cambios, excepto, claro está, el de la reducción de bocas de fuego. Como aquellas primitivas máquinas de vapor exigían un elevado consumo de carbón, se hacía necesario conservar todo el aparejo, reservando la propulsión a vapor sólo para casos de emergencia o cuando se entraba en fuego.

dad de las ruedas de paletas al fuego enemigo. Este último defecto se solucionó con la introducción de la hélice que, bajo la flotación, daba una mayor seguridad y, al propio tiempo, un mejor aprovechamiento del nuevo sistema de propulsión.

El siguiente adelanto para los buques de guerra lo aportó la artillería. Esto ocurrió cuando la granada sustituyó al proyectil macizo y, con el fin de contrarrestar el poder ofensivo de aquella, se adoptó el blindaje sobre el casco de madera. Al aumentar esta coraza sobre la flotación —y por consiguiente sobre el centro de gravedad del buque— dicha protección hizo que se suprimieran las segunda y tercera cubiertas destinadas a la artillería y, así, se aumentó poco a poco el calibre de las piezas que, luego, se instalaron a crujía.

Así nacieron las fragatas y corbetas a vapor y, por lo que a estas últimas respecta, sus características no estaban bien definidas. Por lo general



El «Limburg», uno de los gemelos del «Groningen», construido en los astilleros de Flushing en 1935.

landesa respecta, su primera corbeta de hélice fue la «Medusa», botada en 1854 que, de 1.241 toneladas, estaba armada con catorce cañones. Un año después entró en servicio la «Princes Amalia» que, de mayor tonelaje, montaba die-

el próximo año las nuevas «De Ruyter» y «Tromp» y, para 1978, la primera de la serie «S» —compuesta de cuatro unidades— cuyo contrato con los astilleros de la firma De Schelde se anunció el 13 de diciembre del pasado año.

Los destructores, inspirados en el «Destructor» español, nacieron a la mar para combatir con torpedos pero, a partir de la segunda guerra mundial —y ante el cúmulo de nuevas misiones asignadas— tales armas fueron menos y menos utilizadas y, en la actualidad, sólo montan tubos para el lanzamiento de los acústicos, especiales para la lucha contra submarinos en inmersión.

En 1975, y con la entrega del torpedero de costa «I» —de 34 toneladas, 12 nudos de media, dos tubos e igual número de cañones de 37 milímetros— Holanda inició la integración en sus fuerzas navales de tal tipo de embarcaciones que, con el nombre de «vedettes», comenzaban a proliferar en todas las Marinas del mundo.

La «Jeune Ecole» del almirante Aube triunfaba y, año tras año, los torpederos de segunda —torpederos de costa o «vedettes»— aumentaban su número en las listas de la Armada holandesa. Estos torpederos eran escualos, rasos sobre el agua, de formas estilizadas y con sus tubos lanzatorpedos abocados sobre el tajamar o en los inmediatos costados de la roda. En 1882 se terminaron y entregaron los «Hekla» y «Etna» —de 45 toneladas, 21 nudos, dos piezas de 37 y un tubo fijo a proa— y, tras ellos, se botaron en 1899 y año siguiente los «XXI», «XXII» y «XXIII», seguidos en 1905 por los «K-I», «K-II» y «K-III».

Con estos pequeños buques —de 33 toneladas y 18 nudos— se dio por terminada en la Marina holandesa la construcción de torpederos

para prestar servicios tanto en aguas metropolitanas como en las de las Indias Holandesas. Los últimos de la serie, los «Habang», ganaron casi tres metros de eslora con respecto a los primeros y, cuando años más tarde comenzaron a ser dados de baja —en 1910 concretamente—, el «Empong», que se encontraba en buen estado de máquinas, fue cortado en dos y, suprimida la sección proel, recibió la del «Goentoe», uno de sus gemelos desguazados.

En 1891 entraron en servicio los tres «Lamongan» y, entre 1900 y 1906, los ocho de la clase «Hydra», especialmente diseñados y construidos para prestar sus servicios en las Indias.

En 1903, la Marina holandesa se hizo cargo de los torpederos de la serie «Sme-roe» que, de 142 toneladas, 46,5 metros de eslora y armados con dos piezas de 50 milímetros, montaban tres tubos lanzatorpedos y tenían un radio de acción de 1.200 millas a velocidad económica. Diseñados y construidos para las fuerzas navales de las Indias, allá marcharon y, un año después, comenzaron a resbalar por las gradas de los arsenales neerlandeses doce unidades similares —la serie «G»—, todas ellas para integrarse en las primeras flotillas de torpederos que se formaron en la Armada metropolitana.

En 1914, los astilleros de la Schelde, así como los de Wilton Fijenoord, comenzaron a entregar nuevos «G» —numerados del 13 al 16— que, de 220 toneladas, estaban armados con dos piezas de 75 milímetros y tres tubos, dos en el pozo a proa del puente y a banda y otro en la toldilla y a crujía.

El mismo año se contrató con la Vulkan alemana la construcción de los cuatro primeros «Z» y, al mismo

de astilleros y, también, montaban tres tubos lanzatorpedos, repartidos en un equipo doble y otro simple.

Cuando el H. M. S. «Ambuscade» realizó sus pruebas de mar y fue aceptado por la Marina inglesa, el Gobierno holandés decidió la construcción de ocho unidades similares, cuyas quillas se arbolaron en los astilleros de las firmas De Schelde, Fijenoord y Bugerhous. De menos tonelaje que el prototipo inglés, estos destructores de la clase «Evertsen» llevaban en cambio una más potente artillería y, además, un hidro de flotadores.

En 1938, y también con planes de la Yarrow Inglesa, la Marina holandesa comenzó la construcción de una nueva serie de destructores, dos de los cuales —«Gerard Callenburgh» y «Tjerk Hides»— se contrataron con la Rotterdam D. D. y, los otros dos, «Isaac Sweers» y «Philip van Alde monde», con la De Schelde.

De 1.922 toneladas —2.228 a plena carga— daban 37,5 nudos y estaba previsto artillarlos con cinco piezas de 120, cuatro antiaéreos de 40 igual número de 12,7 y ocho tubos de 533 milímetros. Cuando el 10 de mayo de 1940 las tropas alemanas cruzaron la frontera,

hundido por impactos directos, al igual que —más tarde— lo fueron sus gemelos en aguas de las Indias Holandesas.

Los alemanes desguazaron los restos de los destructores volados y, al mismo tiempo, pusieron a flote el «Callenburgh» que —con la numeral «ZH-1»— navegó en la Kriegsmarine hasta que, el 9 de junio de 1944, fue hundido a unas 20 millas de la isla de Bas por los destructores ingleses «Tartar» y «Ashanti».

El «Isaac Sweers» fue destinado al Mediterráneo donde, integrado en las fuerzas nava-

«Noble» y «Norpareil» que para ellos se habían escogido.

De 2.350 toneladas a plena carga, estos destructores pertenecían al tipo «N», con máxima de 36 nudos, estaban armados con piezas de 120 y tubos lanzatorpedos de 533 milímetros, si bien éstos se redujeron en número para hacer más potente y efectivo el equipo para la lucha antisubmarina.

El «Van Galen» fue desguazado en 1957 y, en 1961, lo fue su gemelo que —desde 1951— arbolaba la bandera de Indonesia y llevaba el nombre de «Gadjah Mada».

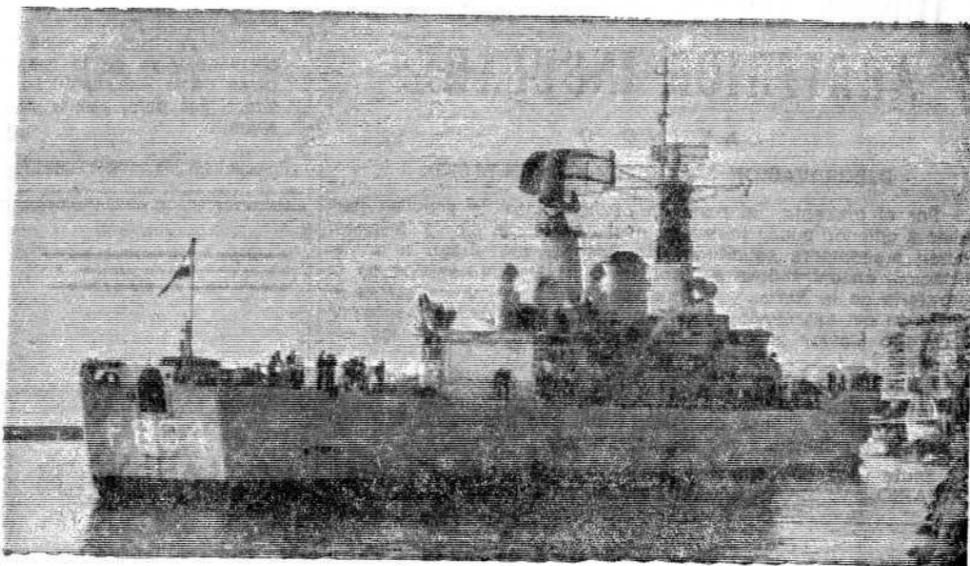
Los destructores de las series «Friesland» y «Holland»

Es curioso el origen de los destructores que componen las series «Friesland» y «Holland». A la primera de ellas pertenece el «Groningen», destructor antisubmarino —«onderzeebootjagers» en la terminología naval holandesa— que hoy arribará a Santa Cruz y, mañana, zarpará rumbo a la base naval de Den Helder.

En 1939, el Gobierno holandés preparaba una nueva se-

a su utilización en los destructores «Zeeland», «Holland», «Noord Brabant» y «Gerderland», cuyas quillas fueron arboladas en 1951.

Visto el éxito alcanzado por estos buques de guerra, se ordenó la construcción de otra serie —la denominada «47-B»— que difería en muy pocos detalles de la anterior. A esta serie pertenece el «Groningen», cuya construcción se inició al



La fragata «Tjerk Hiddes» cuando, con la «Van», visitó nuestro puerto.

sólo se encontraba en grada el «Philips van Aldemonde» y sus tres gemelos ya estaban en período de armamento.

El día 12 fue evacuado el Gobierno holandés y, 24 horas más tarde, en un destructor inglés marcharon a Inglaterra la reina y la princesa Juliana. Y entonces comenzó la evacuación de todo el material flotante y, al propio tiempo, la destrucción de todo aquel que no podía ser llevado a puertos del Reino Unido. En grada fue volado el «Philips van Aldemonde» y, cerca de Rotterdam, hundido el «Gerard Callen-

burgh» y, para ello, disponía ya de los necesarios grupos de turbinas y calderas. Cuando Holanda fue ocupada por las fuerzas alemanas, éstas se incautaron de tales equipos propulsores y las destinaron a unidades que, para sus propias fuerzas navales, pensaban construir en Rotterdam y Flushing.

Cuando la paz llegó de nuevo al mundo, aún estaban los grupos de turbinas y calderas almacenados y en buen estado de conservación, lo cual decidió al mando de la Marina

21 de febrero de 1952 en los astilleros de la Nederlandse Dok en Scheepsbouw Mij. en Amsterdam.

Botado el 9 de enero de 1954, tras las pruebas de mar el «Groningen» fue entregado a la Marina el 12 de septiembre de 1956.

De 2.497 toneladas standard y 3.070 a plena carga, las principales dimensiones del «Groningen» son 116 metros de eslora total, 112,8 entre perpendiculares, 11,7 de manga, 5,2 de puntal y 3,99 de calado. El aparato propulsor está com-

(Pasa a la página 7)

ACABADA DE EDITAR AHORA EN ESPAÑA

¡¡UN LIBRO DE INDISCUTIBLE IMPACTO!!
¡¡UNA VISION AUDAZ, INSOLITA, E INEDITA!!

EL AMOR EN SUECIA

por Sandro Sciarra

CON INUSITADA AUDACIA, ESTA OBRA REVELA COMO ES EL AMOR EN EL PAIS DEL AMOR LIBRE, DONDE EL JUEGO SEXUAL SE ENTIENDE COMO UNA FORMA MAS DE DIVERSION

¡LA INSOLITA PRECOCIDAD DE SU JUVENTUD!
¡SU INCREIBLE NATURALIDAD ANTE HECHOS QUE EN OTROS PAISES SON INFRANQUEABLES TABUS!

¡¡CONOZCA SUS FIESTAS Y VISITE SUS CLUBS UNISEXO!!

¡ADMIRE LA FASCINANTE BELLEZA DE LA MUJER ESCANDINAVA Y SU FORMA LIBERRIMA DE ENFOCAR SU VIDA!!

Sus problemas, su diario acontecer. El aborto. La homosexualidad. La maternidad soltera. La píldora. La educación sexual colectiva. La pornografía comercializada...
¡¡CADA PAGINA, CADA PARRAFO, UN TORRENTE DE SORPRESAS!!

UNA OBRA REPLETA DE FOTOGRAFIAS EN NEGRO Y COLOR

BREVE EXTRACTO:
El congreso internacional de pornografía. Vida sexual colectiva. Los clubs privados. La mujer sueca, la más libre del mundo. ¿Pierden su virilidad los suecos? La conquista de las suecas. Noviazgo moderno. Prometidos bajo las mantas. La libertad sexual. Los hijos de novios. Iniciación en sistemas anticonceptivos. Relaciones prematrimoniales. La física del amor. Orgas. Drogas. Sexualidad en la escuela. Equívocos. La virginidad. La iniciativa en amor. Desvíos sexuales. Anuncios increíbles. El mito del "Amante Latino". El desnudismo. La isla del amor. Etc., etc., y un sin fin de epígrafes que en 400 páginas dan una faz real pero increíble y de sorprendente audacia.

¡TODO APOYADO EN DOCUMENTACION REAL Y VERIDICA!

PRECIO: 850 PTAS.

OFERTA: 425 PTAS.
(más 35 ptas. de gastos)

REGALO PROMOCION PARA LOS PRIMEROS 500 PEDIDOS.

La fascinante novela de E. Allan Poe: AVENTURAS DE GORDON PIM. La atrocidad de unos aventureros perdidos. Sin ánimos ya para sobrevivir, sin comida, ni agua, deben sortear cuál de ellos debe ser comido por sus compañeros...

¡¡UNA NOVELA MAGISTRAL LLEVADA CON INSUPERABLE TENSION!!
Gran formato (13x20 cms.), 118 páginas.

Sírvanse enviarme EL AMOR EN SUECIA, a reembolso de 460 ptas. acompañado del REGALO anunciado.

Don

Calle

Población Provincia

Pedidos a: LIBROS ADEGA Dpto. P. - Aragón, 383 - BARCELONA-13

Gran formato 24 x 16 cms.
32 páginas encuadernadas en negro y a todo color. Encuadernación de lujo, con sobrecubierta y funda protectora de acetato.

mativos de la provincia, que le fueron presentados al ministro por el delegado provincial de Información y Turismo, don Opello Rodríguez Peña.

Así resumió el ministro su programa de estancia en Tenerife.

—En primer lugar, ha constatado con todos los estamentos del profesorado con los que tomado contacto, espíritu de dedicación, de superación, en sus propias peticiones, tanto de estatuto de personal, como de necesidad de instalaciones, he observado una preocupación positiva por el buen funcionamiento de los servicios.

En segundo lugar los contactos con los estudiantes de la universidad, han sido contactos, que dentro de la energía de sus planteamientos, tenían contenidos importantes que al Ministerio de Educación y Ciencia le son profundamente útiles para tratar su política universitaria.

Finalmente, quisiera subrayar que en cada paso que doy me encuentro con la cooperación de las corporaciones locales y esto para mí constituye un motivo de gratitud y por otra parte un motivo de esperanza, porque sólo con

esa cooperación el Ministerio podrá cumplir la totalidad de su cometido.

Preguntado por la E. G. B., el señor Martínez Esteruelas manifestó: El Plan de Urgencia ha tenido una firme ejecución en el 73 y en el 74 y asimismo la tendrá en los dos próximos años. Por otra parte, en lo que respecta a Gran Canaria se firmará un contrato de prefinanciación que le serán reintegrados por el Estado, lo que permitirá emprender en la provincia oriental un programa parecido al de Tenerife. Pienso que las realizaciones de Educación General Básica serán un problema resuelto a término del año 1975.

En cuanto a los programas de la Universidad a Distancia se expresó así:

—De una manera deliberada, la Universidad a Distancia

lo que tiene en programación es proseguir con las carreras, cuyos contenidos estaba impartiendo en el régimen jurídico con que lo hacía. En segundo lugar hacer educación permanente de los médicos rurales y de los maestros de los suburbios y de centros rurales y en tercer término, una campaña de culturalización general que se fundará en la aproximación a ciertas artes, por parte de grandes extensiones de población.

En relación con el «sí» del ministro a la facultad de Ciencias Empresariales fue interrogado sobre cierta confusión con esta realización concreta y el tema de la facultad de Económicas, que se han barajado conjuntamente con frecuencia.

—El problema es sí a Empresariales. Y esto está claro porque coincide con las líneas generales de Expansión Universitaria que se ha trazado por la política del Ministerio, que marchan al compás de las necesidades de docencia y de las necesidades del desarrollo industrial y de las necesidades de los servicios médicos que el país crecientemente tiene. Estos son tres grandes ejes de marcha, de ellos se desprende el sí a las Ciencias Empresariales, que tiene que ir acompañado de

otra matización. En estos momentos una comisión de Trabajo, presidida por el doctor Olivencia, catedrático de la Universidad de Sevilla, está tratando de aproximar el plan de estudios de ciencias empresariales, no para dispararlo de una manera inmediata sino para ir previendo su elaboración, de manera que éstas tengan un plan de estudios en España más parecido al esquema de la universidad americana. Dicho en otras palabras hay que separar más la función de la carrera de económicas de la función de ciencias empresariales, que aunque tienen íntimas relaciones no pueden ser carreras íntimamente coincidentes, porque cada una tiene su campo funcional y sus exigencias de conocimiento específico.

Por lo tanto en la medida en que se produce este primer contacto entre una petición regional de una parte y un plan de expansión nacional de otra el punto de coincidencia de ambas líneas de acción se llama Ciencias Empresariales. Por eso ese sí es tan absolutamente rotundo.

En el plan nacional no figura, en lo que se refiere al territorio peninsular, la expansión de las facultades de económicas, proplamente dichas, con el carácter prioritario con que figuran Ingenieros Técnicos Industriales, Ingenieros Superiores Industriales, Empresariales, Filosofía y Letras, Ciencias, etc.

Sin embargo, la peculiaridad de la insularidad, puede producir inflexiones en el plan

nacional de Expansión Es decir, que cabe la posibilidad, de crear una facultad de Económicas en las islas, por la peculiaridad geográfica y territorial de las islas. Este es un aspecto que hay que estudiar y meditarlo. Sin embargo, de jo constancia que el tratamiento en las islas no puede ser el mismo que en la Península, por razones de todos conocidas.

En cuanto a la popularización de la cultura, que preconiza la creación de la nueva dirección general del Ministerio —Patrimonio Artístico y Cultural— y su incidencia en las islas, dijo el ministro:

—La Dirección General tendrá que adaptarse necesariamente a la insularidad. Lo que si quiero resaltarles es que, sin ninguna crítica para ninguna labor precedente, mi preocupación fundamental en este sentido es la popularización de la cultura, porque sin darnos cuenta y por la inercia social, muchas veces las actividades llamadas normalmente culturales, en relación con el mundo musical y el pictórico, se han centrado excesivamente sobre una clientela fija, que suele ser una clientela de procedencia universitaria y una clientela que normalmente por sí misma tiene un más fácil acceso o ha gozado de más oportunidades para gozar de los beneficios de la cultura. Naturalmente que estas partes especializadas de la sociedad si quedan siendo llamadas y recabadas por nosotros; no se trata de excluir a nadie, pero se habla una vez más del tema

★ Sí a Empresariales, porque una necesidad regional responde a un Plan de Expansión Universitaria a nivel nacional

★ El Ministerio quiere protagonizar un proceso de renovación científica

Hoy, conferencia en la Escuela de Arquitectura Técnica

Organizado por la Comisión de Cultura del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Santa Cruz de Tenerife, hoy, a las siete y media en la Escuela Universitaria de Arquitectura Téc-

nica (La Laguna) pronunciará una conferencia don Rodrigo Díez Machín sobre «Viaje, curiosidades y arquitectura de Japón», con diapositivas y sonido.

LA ISLA y los barcos

(Viene de la página 4)

puesto de turbinas Werks porque, tomando vapor de cuatro calderas Babcock & Wilcox, le dan 60.000 S.H.P. sobre dos hélices y máxima de 36 nudos en servicio, si bien —como todos los de la serie— alcanzó y sostuvo los 42 durante las pruebas de mar efectuadas con anterioridad a su entrega.

El armamento lo integran cuatro piezas de 120 milímetros, automáticas y con mando a distancia; un obús de 120 para iluminantes; dos antiaéreos de 40 —originalmente montaban cuatro— y dos lanzacargas, cuádruples y del tipo Bofors, instalados a proa del puente.

Las torres, como el puente de mando y parte del casco, cuentan con una ligera protección, similar ésta a la de los cruceros ligeros de antaño. Es muy notable la cadencia de fuego que puede lograrse con la artillería de 120, la cual puede hacer 50 disparos por minuto y pieza.

La estampa marinera es perfecta y muy lograda, con proa valiente y arrufada. La chimenea proel es un híbrido de la que se instaló en los viejos acorazados rusos de la clase «Marat» y de las proeles de los «Daring» de la Royal Navy.

Ya los destructores de estas series tienen sus años contados. En 1973, el «Gelderland» fue clasificado como buque-escuela estacionario y, recientemente, el «Noord Brabant» —que sufrió una colisión el 9 del pasado enero— ha sido dado de baja.

Estos destructores serán

sustituídos por las fragatas de los tipos «Tromp» y «S». Las primeras —«Tromp» y «De Ruyter»— fueron botadas el pasado año en los astilleros de la De Schelde, de 5.400 toneladas a plena carga y 138,5 metros de eslora, llevarán artillería convencional y lanzadores para proyectiles «Tartar»; el equipo propulsor será a base de turbinas de gas y, a popa, dispondrán de una cubierta para un helicóptero armado con torpedos acústicos.

Las fragatas «S», de 3.600 toneladas y 128 metros de eslora, también llevarán turbinas de gas y, como armamento, contarán con proyectiles Seasparrow, seis tubos para torpedos Mk. 46, dos helicópteros y cañones de 76 milímetros. Se espera que estas fragatas —con un elevado grado de automatización— comiencen a entrar en servicio a partir de 1978.

Paralelamente con estas nuevas construcciones —también han entrado en servicio dos submarinos de la clase «Zwarvis»— se ha procedido al desarme de otros buques y, en octubre de 1972, el crucero «De Ruyter» fue vendido a la Marina peruana en la que, desde el 7 de marzo del pasado año, presta servicio con el nuevo nombre de «Almirante Grau». Los oceanográficos «Luymes» y «Snellius», tan conocidos en Santa Cruz, han sido clasificados como buques depósitos de marinería y, éste último, basado en Faslane, donde sirve para acomodar al personal de la Marina holandesa destacado en dicha base inglesa.

COMUNIDAD DE APARTAMENTOS

«PEZ AZUL»

Por la presente se convoca a los Srs. Comunerios a la JUNTA GENERAL ORDINARIA que se celebrará el día 28 de los corrientes, en los salones de los Apartamentos LA CARABELA sitos en la Urbanización El Botánico del Puerto de la Cruz, a las 18.30 horas en primera convocatoria y a las 19 horas en segunda, con el fin de tratar los asuntos siguientes:

- 1.º—Lectura y aprobación, si procede, del acta anterior.
- 2.º—Dar cuenta de la situación económica de la Comunidad.
- 3.º—Informe sobre la marcha actual de la explotación del edificio.
- 4.º—Obras y mejoras realizadas.
- 5.º—Informe sobre cuotas comunes a los apartamentos fuera de explotación.
- 6.º—Ruegos y preguntas.

Dada la importancia de los asuntos a tratar, se ruega la puntual asistencia a la misma.

Puerto de la Cruz, 20 de noviembre de 1974.— El Secretario, V.º B.º El Presidente.

El nuevo gobernador civil llegará el viernes próximo

El próximo viernes es esperado en Santa Cruz de Tenerife el nuevo gobernador civil de la provincia, don Modesto Fraile Pujade.

Le acompañarán diversas personalidades segovianas, así como algunos de los miembros de la Diputación de dicha provincia, de la cual fue presidente el señor Fraile Pujade hasta su nombramiento como primera autoridad civil de Santa Cruz de Tenerife.

El sábado día treinta, el nuevo gobernador civil tomará posesión de su cargo, en el curso de un acto a celebrar a mediodía y al que asistirá el director general de Política Interior, don José Luis Taboada García, quien presidirá en nombre del ministro de la Gobernación.

PARA ALCANTARILLADO

El Ayuntamiento encargó a una empresa el estudio de las contribuciones

El Ayuntamiento de Santa Cruz va a iniciar los estudios oportunos para el cobro de las contribuciones especiales sobre el nuevo alcantarillado de la ciudad.

A tal fin la Comisión Municipal Permanente, que celebrará reunión esta tarde, bajo la presidencia del alcalde accidental don Félix Alvaro Acuña Dorta, examinará el pliego de condiciones de un contrato que la alcaldía firmará con la empresa «Medem», de ingeniería y organización, a fin de determinar las calles de la ciudad en que se han hecho obras del nuevo alcantarillado y los sectores de Santa Cruz que pueden verter las aguas residuales a los nuevos colectores de la nueva red de alcantarillado, ya sea directa o indirectamente.

La empresa «Medem» ha

RECAUDADAS 1.215.000 PESETAS EN LA POSTULACION DE LA LUCHA CONTRA EL CANCER

Ayer se celebró en los salones del Cabildo Insular de Tenerife, una reunión conjunta de damas y comités administrativo y de Postulación, junto con los colaboradores de la cuestación 1974 de la Asociación Española de la Lucha contra el Cáncer.

Se leyeron los resultados de la postulación en la capi-

tal, que fueron los siguientes: en el casco urbano la recaudación fue de 653.596 pesetas; en banderines se recaudaron 25.620 pesetas, y en el extrarradio, 22.545 pesetas. En relación al año pasado, el aumento de la recaudación asciende en un 46 por ciento.

El resultado obtenido en la provincia es de 1.215.000 pesetas, que en relación con el año 1973 representa un aumento de un 11'7 por cien.

El aumento habido en toda la campaña con relación al año pasado por Postulación y Cuestación es de un 16'30 por cien entre capital y provincia.

En lo que respecta al importe de las recaudaciones por las empresas, rifas, exposiciones, etc., es, provisionalmente, de 182.000 pesetas, y los ingresos obtenido con los dos desfiles de modelos presentados, éstos ascienden a 300.000 pesetas.

DENTRO DE DIECIOCHO MESES FUNCIONARA LA ESTACION DEPURADORA DE AGUAS NEGRAS

Obras por un importe superior a los seis millones ochocientos mil pesetas se han ejecutado en el mes de octubre en la futura estación depuradora de Santa Cruz, según un informe técnico que figura en el Ayuntamiento.

Actualmente se está trabajando en la explanación de te-

rrenos, donde se ha de ubicar el edificio que albergará las instalaciones para la transformación de las aguas residuales de la capital tinerfeña.

La estación depuradora de aguas negras de Santa Cruz de Tenerife se espera pueda entrar en funcionamiento en un plazo de dieciocho meses.

¡¡La ficticia felicidad de un mundo mecanizado...!!

«WESTWORLD» (ALMAS DE METAL)

Panavisión-Metrocolor

Fabulosa interpretación de Yul Brynner

mayor parte de las masas población que no han tenido oportunidad ni para forma sensibilidad cultural. En sentido trabajarán la Dirección General del Patrimonio Artístico y Cultural y de la Universidad a Distancia porque ésta va tener que dar extensión cultural bien.

En relación a su visita Observatorio del Teide, h Martínez Esteruelas.

—La visita del observatorio del Teide, desde el punto de vista de la política científica porque no hay que olvidar el Ministerio lo es de Educación y lo es de Ciencia y estoy dispuesto a hacer honor al segundo apellido departamento, ha sido un las impresiones más satisfactorias que he tenido que estoy en este ministerio. No quiero deshacerme en elogios hacia las personas que ocupan este puesto, que se puede llamar un puesto de combate científico, pero parece que su labor ha sido absolutamente admirable. Hemos de considerar dos cuestiones. La primera necesidad que tiene el ministerio respecto de la investigación científica es la fijación de lo en nuestro argot, se llaman «reductos científicos». Nosotros queremos tener

(Pasa a la página 17)

VAN A P... LA TA... PERO HAY TAXIS

La Agrupación de Auto- y gran turismo de esta ciudad prepara la petición al Ayuntamiento de que aumente ocho pesetas la bajada de dera en los taxímetros del vicio urbano.

Una veintena de taxistas, entre asalariados y empresarios, delegados de paradas reunieron ayer tarde en entidad sindical, convocada para «tener un cambio de presiones», pero se tomó acuerdo de iniciar las ge-

FUME CON

600



para pr

Canjee 20 envolturas

Acuda a las tombolas

LAS PALMAS: BRAVO MU

Que gran mo