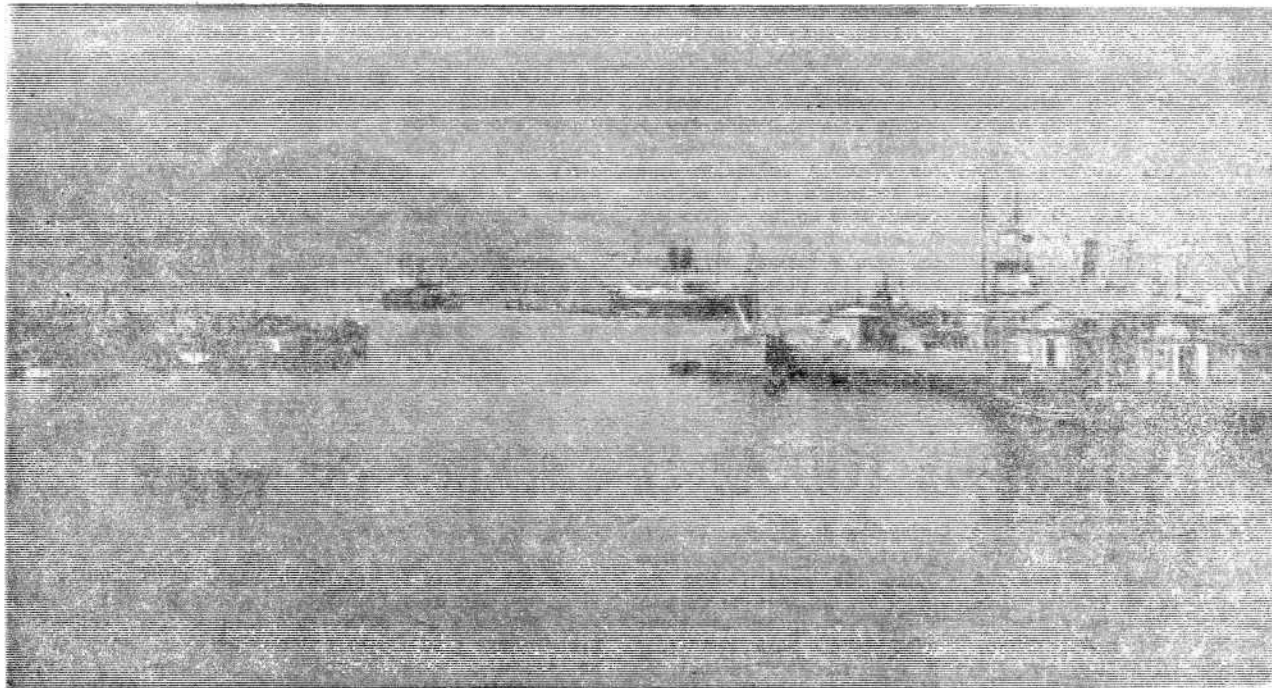




ENTREVISTAS ■ REPORTAJES ■ COMENTARIOS

A la sombra de Anaga

UN DIA EN LA HISTORIA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ



Vista parcial del puerto tomada el 6 de agosto de 1932. Mientras el «Juan Sebastián Elcano» realiza operaciones en el Muelle Sur, el «Stuart Star» vira el ancla y se prepara para hacerse a la mar.

Todos los barcos tienen alma y sello, una estampa característica, aunque quieran en los astilleros construirlos como gemelos. A unos los conocemos por la chimenea, a otros por la forma y línea del puente, a aquel por la toldilla y a este por sus botes salvavidas. Ya pueden ser de la misma naviera y tener la misma impronta que, sin lugar a dudas, los muchos «shiplovers» isleños los señalarán e identificarán en un instante. Los puentes, las líneas de roda y las amuradas, nos traen su mensaje personal y nos anuncian sus huen-

■ Por JUAN A. PADRON ALBORNOZ ■

satlántica Española y del puerto de matrícula.

Gemelo de los «Marqués de Comillas» y «Magallanes», el «Juan Sebastián Elcano» se construyó en la factoría de Sestao de la Sociedad Española de Construcción Naval. Arbolada la quilla en 1924, el 18 de noviembre de 1926 resbaló por la grada el casco del «liner» —era la construcción nú-

Agustín», de Ybarra, naviera que también perdió allí el «Cabo Quillates», y los cargueros «Inocencio Figaredo», «Marzo» y «Mar Blanco».

Años más tarde se volvió a encontrar la pista del «liner» de la Transatlántica Española. En los anuarios del Jane's Fighting Ships apareció, con el nuevo nombre de «Wolga», clasificado como buque-taller de

Pronto acudieron en su auxilio varios remolcadores, y mientras se desembarcaba la carga en gabarras para así aligerarle, se iniciaron los trabajos de puesta a flote. Estos fueron largos e inútiles y, tras el salvamento de toda la carga, se hizo abandono del «Stuart Star» que, sobre la costa, estaba muerto para la mar.

Los dos gemelos del «Stuart Star» —aquellos «Napierstar» y «Rodneystar» que luego se convirtieron en «Napier Star» y «Rodney Star»— se perdieron durante la pasada guerra. En los primeros meses de la

Réquiem por un ciclo

Claro está que mucho ya se ha dicho. Pero en un campo tan extenso es fácil enredarse en cuestiones de detalle; pienso que aún queda espacio para una breve declaración de principios generales, que pese a su carácter general tenga en cuenta la variedad de las condiciones en la que estos principios tendrán que aplicarse en la práctica. Tales factores los expondré en tres capítulos claramente definibles.

Canarias, bien puede introducirse en el plano del Subdesarrollo dentro del párrafo desarrollo bajo presión demográfica.

Haciendo un poco de historia recordaremos la gran promesa que representábamos al principio de los extraordinarios años 60. Por aquel entonces se hablaba tanto en la prensa nacional como internacional y en general en las bocas de los pueblos europeos de las islas Afortunadas; algo así como Hawai para los americanos de los 40: Un edén. Se miraba al Archipiélago reconociendo no sólo la belleza, diversidad y exotismo de su paisaje, sino una fuente de ingresos en un futuro inmediato.

La tendencia fue en aumento y Canarias arrancó en una nueva etapa LA ERA DEL TURISMO. Todo está sin hacer. Se crean zonas turísticas, se levantan grandes hoteles y urbanizaciones, carreteras, parques, lugares típicos recobran gran interés. Comienza la explotación y en consecuencia la construcción en toda su extensa gama y diversidad, adquiere un tremendo auge, y de una fase de lenta reanimación del ciclo económico, rápidamente nos introducimos en la fase de prosperidad.

Nuestros puertos debido a la crisis del Próximo Oriente obtienen un interés mundial, ya casi olvidado. El comercio ofrece una gran demanda, somos la vulgarmente denominada gallina de los huevos de oro. La agricultura nuestra constante fuente de ingresos, si bien no se abandona, tampoco se le activa lo debido. Los bancos conceden créditos los salarios aumentan, la onda de elevación va comunicándose sucesivamente acorde con los grupos citados que claramente recogen el impulso ascensional. El empuje se hace total, la demanda de la mano de obra se acrecienta, se ocupa a los parados, los salarios nominales siguen ascendiendo. Los empresarios comienzan a ver la disminución de su beneficio relativo. Deciden aumentar su beneficio absoluto incrementando

industria del turismo; que por la sensibilidad económica mundial de los últimos tiempos, no se desplace con la asiduidad debida. Ya al final las plazas hoteleras resultaban superiores al turismo en sí.

Miramos ahora a nuestra agricultura nuevamente, a la industria no relacionada con el turismo. ¿Qué ocurre? Nos encontramos con unos plátanos acabados, con un monocultivo que ha llegado a su fin. En nuestra vecina isla, los que poseen agua, luchan intentando mantenerse, considerando que de tal forma el plátano tendrá una venta extraordinaria. Y los que de ella carecen abandonando sus plantaciones por imposibilidad de resistir tales excesivos precios. ¿Qué harán estos agricultores? Cuesta dinero hoy por hoy dicho cultivo. Prevalecen también los que no viven de ella, a una media de lo recibido es invertido.

Aquí en zona con agua suficiente, vemos que el agricultor se queja algo menos, pero, claramente, hasta donde el plátano está considerado de calidad bastante más superior y costo más bajo al resto: La Paima. Se experimenta que dicho monocultivo ya no es productivo. Su costo es demasiado elevado. El se procrea sin problemas en zonas donde su valor es tan inferior que el plátano ya exportado equivale al precio para nuestro agricultor.

El poco tomate industrializado es en nuestra patria uno de los más considerados, compitiendo con marcas de primer orden internacional. No menos podemos decir del tabaco o de las fresas que en Aranjuez lugar famoso por ellas se utilizan las nuestras al agotar su explotación. O las flores de ellas se ve su buen enfoque.

Del repetido slogan "todos los días un plátano al menos" en el que se colocaba a un niño. Con el tiempo se daba uno o dos plátanos a estos pero los mayores no lo comían; era comida infantil. Dándose el caso que un afamado restaurante sudamericano en el cual preparaban unos exquisitos platos a base de plátano no eran aceptados por ser comida de pequeños.

Si miramos el ángulo ganadero nos ocurrirá lo mismo, hasta los cerdos de tan bajo costo y que tanto derivan tienen las puertas cerradas.

Industrialización. Así vemos que nuestra corta agricultura y ganadería está afectada ya no sólo por su costo sino también por la falta de hacer el producto mas deseado, pero ahora vamos a ver

verdad que somos unas islas africanas, con una prominente influencia sahariana y las sequías y falta de agua nos han afectado siempre. Y que el aumento excesivo del crecimiento de la población más la flotante ha aumentado notablemente la carencia del agua.

Si hablamos de pesca ha de ser ya tema secundario, también por una serie de circunstancias especiales. A no ser la entrada de divisas que proporciona la flota pesquera japonesa de nuestra vecina isla.

Ahora, lapso para sanear nuestra economía, corremos de un lado para otro localizando una base. ¿Qué encontramos?

Bien he dicho antes, que la circunstancia de los años 60 al 70 crearon una mentalidad muy especial. La creación de una diversidad de puestos de trabajo de valor medio. La subida de los salarios, hizo considerar mejor estudiar un par de idiomas y una cultura general, que obtener un título universitario.

La tendencia hacia el extranjero, a Londres principalmente, la generalidad de obtener un dinero y vivir, la terrible especulación sufrida, la facilidad en la gran existencia de puestos medios;

acompañado todo esto de un índice intelectual no sólo bajo sino minorista, y que at prevalece. Lo cual es ya sólo un problema preocupante sino vergonzoso. Creó la temática que el alto nivel de vida material bastaba. Con t razonamiento y sin considerarme clasista puedo examinar que resulta bastante ir posible el convivir con ello sí, con esa clase mayoris cuyos niveles intelectos y vida, no coordinan. Sí, enhorabuena por tal demostración de sagacidad y astucia. Pero la educación general básica al menos ella la que nos permite un mínimo de convivencia esa no existe. Tal falta de universitarios afecta directamente nuestra economía. Sólo la preparación sólida y real para enfrentarnos a la vida hace que prosperemos. Fijémonos en el punto que los países de mayor índice intelectual ofrecen una mayor seguridad en cualquier plano.

Estos son los tres temas, creo claramente que los he expuestos. Esperando que los técnicos en la materia sean capaces de proporcionarnos un plan para sanear nuestra región sin que perciba tan sensiblemente los problemas mundiales.

Ana Sarmiento Guerrero

Con la isla a cuestas

Los engrifados

Los engrifados llamo yo a los que están siempre de mal humor. Pegando con cualquiera las preocupaciones o los quebrantos que puedan tener. Como si todo el mundo tuviera la culpa de lo que a ellos les pasara. Ahora parece que hay otra clase de personas engrifadas. Que son las que fuman una yerba, que yo no se lo que es. Lo más que sé es que cuando era chico y quería aparentar que era hombre ya, fumaba unos cigarrros hechos con mata-lauva unas veces y otras con greña de millo seca. Pero de esas yerbas de ahora no había oído hablar nunca.

Sin embargo, de los engrifados que quiero yo hablar es de los otros. Y hay dos clases de ellos: El señor que no tiene que hablar con nadie, que está en su casa, de mal humor, a lo mejor porque la mujer le ha dado dos gritos, y se echa a la calle, y pelea con el primero que le habla. Para mí que con no hablarles o mandarlos para donde se fue el Padre Padilla, está todo arreglado. Los peores son los otros.

Son los que están en las oficinas, de los que ya hablé otro día. Y también los guardias. Algunos guardias. Y algunos taxistas. Y algunos conductores de autobuses. Con los que hay que hablar a la fuerza. Para preguntales algo, porque el que no sabe tiene que preguntar. O para decirles cualquier cosa. Y le contestan a uno de mala manera. O le salen, como suele decirse, con dos piedras en la mano.

A mí esto no me parece bien. Y creo que los jefes, —que todos ellos también tendrán jefes, supongo—, no deben consentir esto. Y tampoco los guardias deben responder, si se les pregunta algo, como el que me contestó a mí el otro día, cuando le pregunté una cosa: «Búsquese un zapalmento y léale. Porque la base»

Todos los barcos tienen alma y sello, una estampa característica, aunque quieran en los astilleros construirlos como gemelos. A unos los conocemos por la chimenea, a otros por la forma y línea del puente, a aquel por la toldilla y a este por sus botes salvavidas. Ya pueden ser de la misma naviera y tener la misma impronta que, sin lugar a dudas, los muchos «shiplovers» isleños los señalarán e identificarán en un instante. Los puentes, las líneas de roda y las amuradas, nos traen su mensaje personal y nos anuncian sus huellas sobre la mar.

La presencia de los panzudos cascos, que de niños vimos desde la «muralla» de la calle de la Marina allá en el contraluz de las lejanías, se nos han quedado firmes para siempre y, con ellos, las aristas de las anclas y las rodas y, también, el eco del bramido de las sirenas. Eran barcos bonitos en el cruce, con humos verticales en las calmas mientras, en lo profundo, las palas de bronce agarraban bien en su engranaje líquido y del pie de roda subía el ruido fresco del agua rota.

Dos de estos barcos que fueron y ya no son, aparecen el documento gráfico que adorna estas líneas. Una fecha concreta —6 de agosto de 1932— aparece como situación en el tiempo y estrella guía para, así, identificar a los dos «liners» en las aguas tranquilas del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

En dicho día, realizaban operaciones los «Troyburg», «Ciudad de Melilla», «Españoleto», «Avoceta», «Narkissos», «Delido», «Gomera», «Sancho II», «Hiero» y «Benedick», éste último un petrolero inglés que, tras descargar crudo para la refinería de la CEPESA, esperaba órdenes de sus armadores para hacerse de nuevo a la mar. Con ellos —con estos «steamers» de estampas gallardas— los «Juan Sebastián Elcano» y «Stuart Star» que, con sus cascos negros, destacan sobre el recio murallón de Anaga.

Tranquilo el «Juan Sebastián Elcano» en el Muelle Sur, el «Stuart Star» aparece bien abierta y casi adivinamos el ronquido del moliente mientras vira el ancla. Uno zarpaba y otro esperaba al momento de hacerlo. Había en el inglés vibración de vapor en la chimenea y, abajo, latido de máquinas, una trepidación que anunciaba que en las honduras palpaban fuertes cigüeñales y cilindros.

En el viejo documento gráfico, el «liner» de la Blue Star Line aparece ya abierto del muelle. Muestra su línea airosa y la figura de la cubierta mientras, aún en el Muelle Sur, el «Juan Sebastián Elcano» pone bien de manifiesto la roda ágil, la popa de espejo y, en el extremo de sus palos —un trinquete bien plantado y un mayor de buena guarda— los gallardetes de la Tra-

Por JUAN A. PADRON ALBORNOZ

satlántica Española y del puerto de matrícula.

Gemelo de los «Marqués de Comillas» y «Magallanes», el «Juan Sebastián Elcano» se construyó en la factoría de Sestao de la Sociedad Española de Construcción Naval. Arbolada la quilla en 1924, el 18 de noviembre de 1926 resbaló por la grada el casco del «liner» —era la construcción número 21 de dicha factoría— que, en el muelle de armamento, inició luego la etapa de terminación para, el 24 de mayo de 1928, llevar a cabo las pruebas de mar.

Con 7.792 H. P. sobre dos ejes, el «Juan Sebastián Elcano» alcanzó media de 16,10 nudos y, el 7 de julio, se hizo a la mar en su primer viaje a puertos americanos.

De 9.922 toneladas de registro bruto y 6.245 de peso muerto —el desplazamiento máximo ascendía a 13.225 toneladas— eran sus principales dimensiones 145,13 metros de eslora por 17,14 de manga y, con dos grupos de turbinas Curtiss-Parson, alcanzaba la media antes citada con un consumo de 83 toneladas de fuel-oil por singladura.

El «Juan Sebastián Elcano» disponía de acomodación para 149 pasajeros en primera, 53 en segunda y 43 en tercera, y, además, podía transportar 528 emigrantes en literas instaladas en los sollados y entrepuentes.

La estampa marinera del «Elcano» se remataba, como la de sus gemelos, con dos palos e igual número de chimeneas, si bien la segunda era postiza y, como las de otros muchos «liners» de la época, tenía por finalidad compensar la silueta.

El 18 de julio de 1936, el «Elcano» se encontraba en San Juan de Puerto Rico y, desde allí, —con escalas en Ciudad Trujillo, La Guaira y Puerto Cabello— regresó a Barcelona, puerto donde dio fondo el 15 de agosto.

En enero de 1937 zarpó con rumbo a Odessa, donde cargó material de guerra y carbón y, en marzo, volvió al citado puerto ruso. Allí tomó a su bordo algodón y más material de guerra y, una vez más, arrumbó a España. En esta ocasión descargó en Valencia y, tras corta estancia en Cartagena, de allí se hizo a la mar rumbo a puertos rusos del Mar Negro.

En Odessa descargó lingotes de plomo y cargamento de limones y, amarrado a la espera de órdenes, nunca más volvió a España pues, con otros mercaderes españoles, allí fue retenido y más tarde incautado por las autoridades rusas.

Con el «Juan Sebastián Elcano» quedaron en Rusia los «Ciudad de Tarragona», «Isla de Gran Canaria» y «Ciudad de Ibiza», todos de la Trasmediterránea; el magnífico «Cabo San

Agustín», de Ybarra, naviera que también perdió allí el «Cabo Quiñates», y los cargueros «Inocencio Figaredo», «Marzo» y «Mar Blanco».

Años más tarde se volvió a encontrar la pista del «liner» de la Trasatlántica Española. En los anuarios del Jane's Fighting Ships apareció, con el nuevo nombre de «Wolga», clasificado como buque-taller de la Marina de Guerra. Se le asignaba un armamento de dos cañones de 75 milímetros y tres antiáereos de 45 y, más tarde —rebautizado «Odessa»— se le transformó en buque-hospital.

Antes de que desapareciera para siempre y que su nombre se borrara de los anuarios del Lloyd's, parece volvió a su antigua condición de mercante y, aún con dos chimeneas, navegó con el nombre de «Jakutia».

EL VAPOR «STUART STAR»

Nada sabemos del fin del antiguo «liner» español que, con el «Stuart Star», aparece en esta antigua fotografía. En aquella escala del 6 de agosto de 1932, el «Juan Sebastián Elcano» venía de San Juan de Puerto Rico y escalas y, al mando del capitán Aparicio, se dirigía a Cádiz y escalas. El «Stuart Star» —de éste sí que sabemos su fin— procedía de Río de Janeiro y, al mando del capitán Macfarlane, navegaba hacia Londres.

De 11.950 toneladas de desplazamiento, el «Stuart Star» era uno de los tres «cargo liners» que la Blue Star Line contrató en 1924. Botado dos años después en los astilleros de la Palmers —entonces se llamaba «Stuarstar», en 1929 cambió el nombre por el que por aquí lució durante su vida marinera. Fue entonces cuando en las factorías de la Clark, Chapman and Co. Ltd., en Gateshead, se le preparó una de las calderas para quemar combustible pulverizado —«of the short flame type»— y, dado el éxito, más tarde se adaptaron las restantes «boilers» ya que, así, era grande el ahorro de fuel.

Durante toda su vida marinera, el «Stuart Star» hizo las diferentes líneas regulares de la Blue Star Line —Australia, Africa del Sur, Argentina, etc.— en las que, con sus 15,5 nudos de media, tenía actuación destacada con su amplia capacidad para carg. seca y refrigerada.

En noviembre de 1937, el «Stuart Star» zarpó de Liverpool con carga general para Lorenzo Márquez y Melbourne. El 17 de diciembre, cuando navegaba en recalada a East London, se cerró el tiempo en niebla y, aunque se moderó la máquina y gobernó convenientemente, varó a milla y media del faro de Hood Point.

Pronto acudieron en su auxilio varios remolcadores y, mientras se desembarcaba la carga en gabarras para así aligerarle, se iniciaron los trabajos de puesta a flote. Estos fueron largos e inútiles y, tras el salvamento de toda la carga, se hizo abandono del «Stuart Star» que, sobre la costa, estaba muerto para la mar. Los dos gemelos del «Stuart Star» —aquellos «Napierstar» y «Rodneystar» que luego se convirtieron en «Napier Star» y «Rodney Star»— se perdieron durante la pasada guerra. En los primeros meses de la lucha continuaron sus escalas en Santa Cruz y, ya cuando se implantó el sistema de convoyes, dejaron de venir por nuestro puerto.

El «Napier Star» —que desde 1934 lucía una gallarda proa Majern— fue torpedeado y hundido el 18 de diciembre de 1940 y, el 16 de mayo del año siguiente, el «Rodney Star» corrió la misma triste suerte.

Se fueron de la mar los dos «liners» de la antigua fotografía. De los que aquel 6 de agosto de 1932 se encontraban en aguas de Santa Cruz sólo navega el «Sancho II» que, cargado de historia y recuerdos, continúa en las mismas aguas que lo recibieron con júbilo hace más de medio siglo.

Los barcos del artículo documento gráfico nos han traído sombras enlazadas que se hicieron entrañables, impresiones infantiles y, sobre todo, el mensaje nuevo de las quillas viejas.

si bien no se abandona, tampoco se le activa lo debido. Los bancos conceden créditos los salarios aumentan, la onda de elevación va comunicándose sucesivamente acorde con los grupos citados que claramente recogen el impulso ascensional. El empleo se hace total, la demanda de la mano de obra se acrecienta, se ocupa a los parados, los salarios nominales siguen ascendiendo. Los empresarios comienzan a ver la disminución de su beneficio relativo. Deciden aumentar su beneficio absoluto incrementando las cifras de ventas; llevando la producción al máximo.

Lo mejor remunerado, el trabajo manual se continúa agotando los créditos, pero aún se sigue forzando la actuación límite durante cierto tiempo. Subitamente, aunque ya muy esperada, la contracción de créditos bancarios, luego las quebras, suspensiones, obreros sin empleo; congelación y surge la época de austeridad y ahorro. Se necesita tiempo para sanear nuestra economía: LA ALARMA HA SONADO.

Canarias, pueblo cuya economía se basa en el exterior, al ocurrir cualquier trance o desajuste económico a escala mundial queda perfectamente afectada. Zona de carencia de materia prima, de un desarrollo demográfico excesivo, privada de cualquier fuente de ingresos de índole interno que cubra al menos la mitad de la población. En fin, una auténtica economía flotante basada principalmente como hemos dicho, en la

taurante sudamericano en el cual preparaban unos exquisitos platos a base de plátano no eran aceptados por ser comida de pequeños.

Si miramos el ángulo ganadero nos ocurrirá lo mismo, hasta los cerdos de tan bajo costo y que tanto derivan tienen las puertas cerradas.

Industrialización. Así vemos que nuestra corta agricultura y ganadería está afectada ya no sólo por su costo sino también por la falta de hacer el producto más deseado para abrir nuevas puertas en el mercado.

La era del plátano toca a su fin, quizás por el aspecto de su costo pero también por una falta de creatividad. Vemos cómo otros productos tanto o más costosos en materia y más difíciles de derivar, siguen y aumentan su auge debido a la demanda por su forma de ser ofrecidos, ejemplo de estos tenemos las frutas sudamericanas ocasionando al final muchos mayores beneficios.

Ahora se presenta una gran polémica, adiós al plátano, basándonos también en la pequeña proporción de terreno que posee cada agricultor. ¿Qué cultivo nos conviene? ¿Qué plantar? Pensé ir a la deriva hasta encontrar un cultivo puesto que nadie se había preocupado de un real plan agrícola. Hoy se habla de él. Pero ¿qué hace ahora el agricultor? ¿qué piensa el que carece de agua y ha tenido que dejar secar su plantación? Sin agua nada sale adelante. ¿Por qué no se han instalado potabilizadoras? Es o no

mar número, a lo mejor porque la mujer le ha dado dos gritos, y se echa a la calle, y pelea con el primero que le habla. Para mí que con no hablarles o mandarlos para donde se fue el Padre Padilla, está todo arreglado. Los peores son los otros.

Son los que están en las oficinas, de los que ya hablé otro día. Y también los guardias. Algunos guardias. Y algunos taxistas. Y algunos conductores de autobuses. Con los que hay que hablar a la fuerza. Para preguntales algo, porque el que no sabe tiene que preguntar. O para decirles cualquier cosa. Y le contestan a uno de mala manera. O le salen, como suele decirse, con dos piedras en la mano.

A mí ésto no me parece bien. Y creo que los jefes, —que todos ellos también tendrán jefes, supongo—, no deben consentir esto. Y tampoco los guardias deben responder, si se les pregunta algo, como el que me contestó a mí el otro día, cuando le pregunté una cosa: «Búsquese un reglamento y léalo». Porque le hacen a uno pensar: «¿Será que no quiere contestar o que no sabe?». Y es que la gente, cuando está engrifada, no sabe lo que dice.

JUAN DE LA ISLA

IMPORTANTE EMPRESA CONSTRUCTORA

Solicita los servicios de un INGENIERO SUPERIOR con experiencia en programación y dirección de obras.

Interesados escribir enviando Curriculum Vitae a ALAS, S.A. Robayna, 8, 2.º, u Oficina de Colocación. Oferta núm. 10.008. S/C.

LAS PALMAS TELEFONOS DE URGENCIA

Somberos	24-31-00
Casa de Socorro de Las Palmas	24-51-57
Casa de Socorro de Puerto	26-44-73
Comisaría de Policía Plaza de la Feria	21-71-04 y 21-58-17
Comisaría de Policía de «Ciudad Alta»	25-61-75
Guardia Civil de Las Palmas	21-57-56 y 21-61-94
Guardia Civil del Puerto	26-07-15
Guardia Civil de Tráfico	21-56-20
Policia Municipal de Las Palmas	24-45-45
Policia Municipal de Ciudad Alta	25-39-93
Policia Armada	22-05-66
Policia Militar (Tierra)	21-71-15
Policia Naval	26-09-00
Policia Aérea	24-38-40
Hospital Insular	21-82-00 y 22-24-42
Hospital Militar	22-01-59 y 22-31-29
Hospital Inglés	25-42-43
Hospital San Martín	21-91-53 y 22-21-60
Clinica Bandama (Tafira Alta)	35-00-50 y 35-00-54
Clinica de San Roque	22-36-40
Clinica del Seguro	24-37-40
Clinica de Urgencia	22-05-00

Philip Morris España, S.A. PRECISA PARA SU FABRICA EN TENERIFE:

Jefe de almacenes

SE REQUIERE:

- Amplios conocimientos en control de existencias.
- Recepción y despacho de mercancía.
- Conocimientos administrativos.
- Edad mínima: 30 años.
- Buscamos una persona que reúna las cualidades humanas y la experiencia para dirigir un conjunto de almacenes de nuestra empresa.

Interesados, sírvanse llamar al teléfono 22-74-43, o dirigirse directamente al Departamento de Personal de Philip Morris España, S.A. Barriada García Escámez (Tío Pino), Santa Cruz de Tenerife, u Oficina de Colocación. Oferta núm. 9.984. S/C.