

Acto de las Hermandades de Alféreces y Sargentos Provisionales

GIRON, EN EL ALTO DE LOS LEONES DE CASTILLA:

«ESTAMOS AQUI PARA EXIGIR Y EXIGIRNOS FIDELIDAD Y DECISION»

«Ya nadie habla de nuestros muertos»

«O la revolución la hacemos nosotros o la harán los que ahora yerguen banderas rojas y se echan a la calle»

(INFORMACION EN LA PAGINA SIGUIENTE)

España y Portugal

La visita efectuada por el señor López Rodó a Portugal, del 20 al 22 del presente mes de noviembre, primera que realiza en su calidad de Ministro de Asuntos Exteriores, se inscribe en el marco de los contactos periódicos previstos en el protocolo adicional del Tratado de Amistad, firmado el 22 de mayo de 1970 en Madrid, en el curso de la estancia entre nosotros del Presidente del Consejo de Ministros portugués, profesor Marcelo Caetano.

Una vez más, con este motivo se han constatado las muy cordiales relaciones que unen a los dos países peninsulares. Como puso de relieve el titular portugués de Negocios Extranjeros, señor Rui Patrício, su Gobierno está animado "del firme propósito de explorar nuevas formas de cooperación con España en aras de una política realista y segura de los beneficios que de ahí se derivarán para los dos países". Por su parte, el señor López Rodó afirmó que el pleno desarrollo económico y social para nuestros pueblos "habrá que programarlo y realizarlo a escala peninsular", tras resaltar que "nuestras naciones, afirmando su propia personalidad, quieren mostrar de forma eficaz, operativa y acorde con nuestro tiempo su solidaridad peninsular".

En este plano se desarrollan todas las relaciones hispano-portuguesas. Pensemos, por ejemplo, en la línea ascendente de los intercambios comerciales, que en 1972 alcanzaron un volumen global de 9.274,3 millones de pesetas, de los que 7.288,6 corresponden a exportaciones españolas y el resto a nuestras importaciones. Y pensemos igualmente en los frecuentes contactos personales a nivel ministerial. El entonces ministro López Bravo visitó Portugal el 14 de diciembre de 1970 y el 14 de mayo de 1972. Por su parte, el señor Rui Patrício estuvo en España el 13 de julio de 1971 y el pasado 4 de mayo. Además, cabe anotar la reunión en Madrid —tercera que se celebraba— del Comité especial para institucionalizar las relaciones comerciales bilaterales, en marzo de 1972. Y también nos visitaron el ministro de Información, César Henrique Moreira Baptista, el 2 de noviembre de 1972, en Madrid, y en abril del año en curso en Barcelona; el ministro de Educación, José Veiga Simão, el 20 de noviembre de 1972, y el secretario de Estado para el Comercio, doctor Vaz Pinto.

El pacto peninsular, considerado por el señor López Rodó en una de sus intervenciones en Lisboa como "una de las piezas clave de nuestra política exterior", abre un amplio campo de posibilidades, extensibles a distintas parcelas concretas de nuestra cooperación. Así, en el pensamiento del Ministro de Asuntos Exteriores, "la cooperación en materia económica y tecnológica puede y debe alcanzar la solidez y amplitud de miras del acuerdo político". En esta línea merece un relieve muy especial la visita de don Laureano López Rodó a Portugal, con su expresa esperanza "de que muy pronto daremos pasos concretos que nos hagan avanzar por el camino que se ofrece prometedor de nuestra cooperación".

Israel acudirá a una conferencia de paz sobre Oriente Medio

Gaddafi estima que Egipto ha capitulado

JERUSALEN, 26. (Efe-Reuters).—El Gabinete israelí ha acordado acceder, en principio, a asistir a una conferencia de paz sobre el Oriente Medio.

Un comunicado señaló que el Gabinete israelí ha decidido aceptar en principio una propuesta formulada por el secretario norteamericano de Estado, Henry Kissinger, para participar en una conferencia de paz a celebrar el 18 de diciembre.

El Gabinete dará su respuesta oficial definitiva a los Estados Unidos únicamente después que haya recibido una invitación oficial para asistir a la conferencia, según el comunicado, expedido al término de una reunión ordinaria del Gabinete israelí.

Las propuestas fueron, al parecer, llevadas ante el Consejo de Ministros israelí por el titular de Asuntos Exteriores, Abba Eban, quien regresó el pasado viernes de los Estados Unidos, donde mantuvo conversaciones con Kissinger.

GADDAFI CONFIRMA: NO ASISTIRÁ A LA «CUMBRE»

PARIS, 26. (Efe).—El coronel Gaddafi, presidente del Consejo de la Revolución Libia, ha confirmado que no asistirá a la conferencia «cumbre» árabe de Argel. Estima que la actitud de Egipto es una capitulación.

(Pasa a la página quinta)



Libertad

DIARIO NACIONAL - SINDICALISTA • FUNDADO POR ONESIMO REDONDO EN 1931

editado por Prensa y Radio del Movimiento. Madrid.—Redaccion, Administracion y Talleres: Santa Marta, 2.—Director: Carlos Sans Alonso

VALLADOLID, lunes 26 de noviembre 1973 - Epoca V - Año XLII - Núm. 10.944 - Precio: SEIS Ptas.

272 PERSONAS A BORDO

AVION HOLANDES SEQUESTRO EN EL CIELO DE BEIRUT

DAMASCO, 26. (Efe-Upi).—Un avión de la "KLM" —Reales Líneas Aéreas Holandesas— "Boeing-747", con 272 personas a bordo, fue secuestrado por individuos que se declararon miembros de la "Organización Juvenil Árabe Nacionalista", después de haber despegado de Beirut, y lo forzaron a dirigirse a Damasco, han informado funcionarios de este aeropuerto.

El avión había despegado de Beirut en vuelo regular para Nueva Delhi a las 7,52 de la tarde (hora local, 18,52, hora española).

Funcionarios sirios declararon que los secuestradores solicitaron que el avión fuera repostado para salir en vuelo a un punto no especificado.

EL AVION, EN CHIPRE

BEIRUT, 26. (Efe-Reuters).—El avión de la «KLM», secuestrado con 272 personas a bordo, ha tomado tierra en Chipre a primera hora de hoy, se ha dicho de fuente del aeropuerto de Beirut.

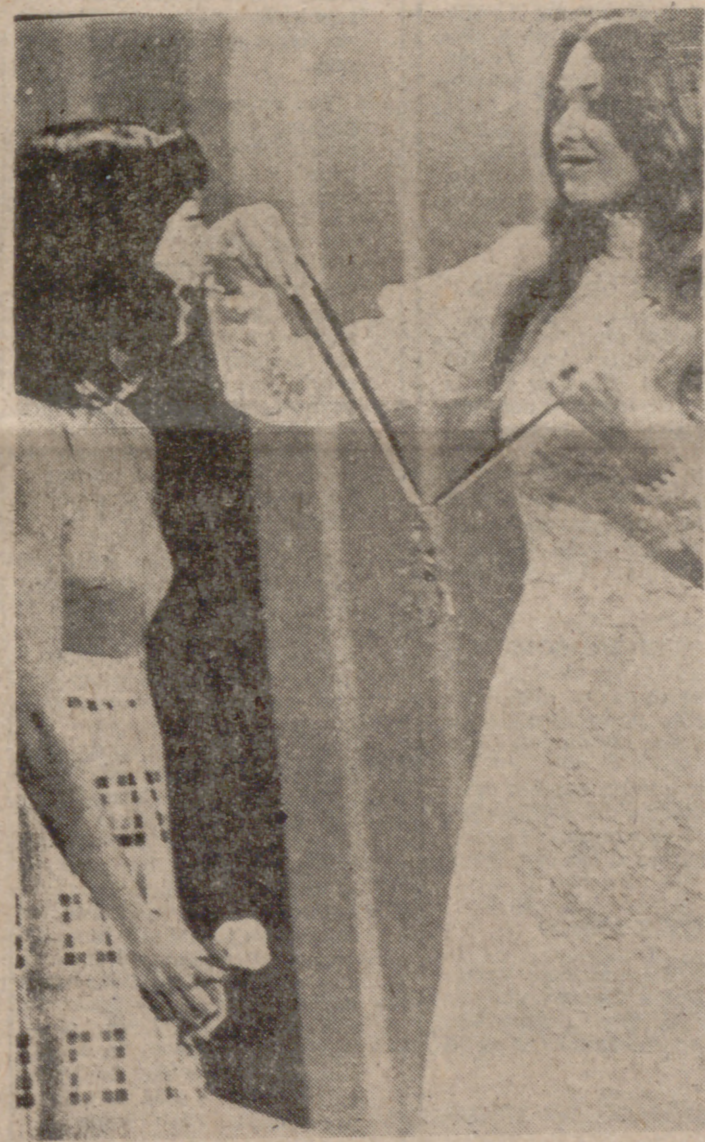
Mensajes recibidos en Beirut dicen que hay tres secuestradores en el avión.

Prosiguen las investigaciones sobre el cáncer en Burgos

BURGOS, 26. (PYRESA).—El doctor Blanco Cordero, que asegura haber descubierto un producto farmacológico capaz de combatir determinado tipo de cáncer, se encuentra desde hace varias semanas en Burgos prosiguiendo sus investigaciones.

El producto, denominado en principio «I.C.E.B.C. 119», y, con posterioridad «I.C.C.», está siendo investigado en unos laboratorios, situados en el Polo de Desarrollo burgalés.

«MISS ADOLESCENTE»



FUERTE WORTH (Tejas).—Lori Lei Matsukawa (izquierda), de Aiea (Hawaii), demuestra su regocijo tras haber sido elegida "Miss América Adolescente". Lori cuenta diecisiete años de edad. En la foto, a punto de colocarle la medalla del título Melissa Galbraith, ganadora del año pasado.—(Telefoto Cifra G.-Upl.)

EL PARAISO DE LOS CICLISTAS

TRES COCHES POR HORA EN LA AUTOPISTA HANNOVER - HAMBURGO



FRANCFORT.—Debido a las medidas del Gobierno alemán para que no circulen vehículos automóviles en domingo, cuatro pequeños aprovechan las mismas para rodar en sus bicicletas. Es el primer domingo «sin vehículos» en Alemania.—(Telefoto Cifra Gráfica-Upl.)

Dos soldados muertos en Londonderry

LONDONDERRY (Irlanda del Norte), 26. (Efe-Reuters).—Dos soldados ingleses fueron muertos anoche por unos guerrilleros desconocidos.

Un portavoz del Ejército declaró que formaban parte de una patrulla que circulaba por las cercanías del barrio católico de Bogside.

Con éstas son cinco las muertes en la provincia habidas el fin de semana. El número de soldados muertos desde que empezaron los conflictos se eleva a 202.

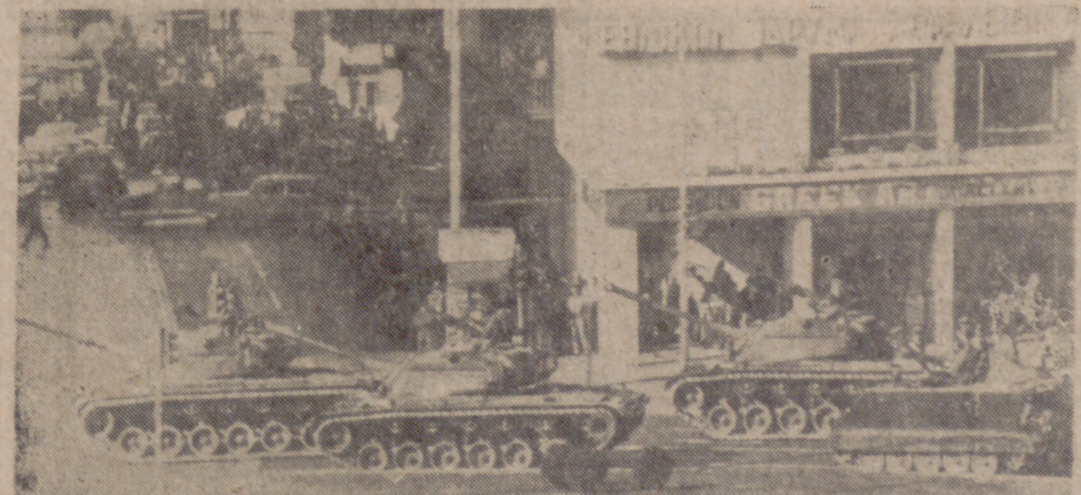
HAMBURGO, 26. (Efe).—Desde las tres de la madrugada de ayer, domingo, hasta la misma hora de hoy, lunes, 26 de noviembre, Alemania Federal ha presentado el aspecto de una zona de peatones de extensión geográfica.

Veinticinco millones de personas motorizadas particulares dedicaron la jornada festiva a distracción horaria y a pasear. Las calles estaban sin ruidos, ni contaminación, ni tráfico, salvo el de vehículos de personas autorizadas a usarlos por trabajar en domingo.

(Pasa a la siguiente)

LOS MILITARES SE HACEN CON EL PODER EN GRECIA

EL GENERAL GIZIKIS, NUEVO PRESIDENTE



ATENAS.—Carros de combate en las calles de esta capital, patrullan en torno a los edificios oficiales.—(Telefoto Cifra Gráfica.)

(INFORMACION EN LA PAGINA SIGUIENTE)

CADA VEZ MAS SEGUROS

El transporte no es sólo fundamental para la economía; es fundamental para el hombre. Hay países que deben sus épocas de apogeo histórico y decadencia al desarrollo o la asfixia de su sistema de transportes. Análogamente, el hombre a lo largo de la historia ha necesitado moverse en dirección de los buenos pastos, las lluvias, la caza y ahora necesita moverse hacia mejores oportunidades de empleo, hacia su trabajo cotidiano y hacia los lugares de descanso, semanal o anual. Una parte sustancial del transporte de viajeros y de mercancías se realiza por carretera, afrontando el riesgo correspondiente, como lo tiene el barco de hundirse, el avión de estrellarse y, aun antiguamente, el caballo de desbocarse.

Pero actualmente el transporte es masivo. El fenómeno del turismo internacional, desconocido hace apenas dos décadas, ahora es millonario. Se calcula que la mitad de la población de los países nórdicos abandona su respectivo territorio en verano, yendo masivamente al centro y sur de Europa. A los mediterráneos nos pasa lo mismo, camino de playas, sierras y también del extranjero. Unas vacaciones antes tan recogidas como las de semana Santa se utilizan ahora por los españoles para viajar literalmente Portugal.

En estas dos décadas han surgido además en España varios fenómenos nuevos: la industrialización masiva (con su secuela de tráfico pesado y semiligerero), la segunda vivienda (en los alrededores de las ciudades donde muchas familias viven los meses de buen tiempo desplazándose al trabajo en el centro de la ciudad con recorridos diarios de docenas de kilómetros preferible a los pocos kilómetros del congestionado tráfico ciudadano), y, en general, el aumento en flecha del nivel de vida, que lleva a la práctica de nuevos deportes y a la motorización en general.

Por todos estos motivos el volumen de tráfico es de cientos de millones de viajeros/kilómetro y tonelada/kilómetro. Hay unos ocho millones de españoles con carnet de conducir y un parque móvil de casi seis millones de vehículos. Del extranjero nos llegan treinta y tantos millones de turistas y otros seis millones de coches cada año. El resultado de este crecimiento logarítmico del tráfico es un asunto de los accidentes, con su corolario de heridos y muertos.

Aunque las cifras relativas vayan descendiendo continuamente por comparación a los accidentes registrados hace unos años, el caso es que las cifras absolutas son tan elevadas en automovilistas, viajeros y peatones víctimas de accidentes, que se hace preciso estudiar y poner en práctica medidas efectivas que limiten a la dimensión mínima este chorro de sangre, de horas perdidas, de dinero. El problema es común al extranjero, país por país; pero precisamente por eso en España debemos hacer el máximo esfuerzo para eliminar o al menos reducir el problema a los casos realmente inevitables... suponiendo que los haya.

El I Salón de la Seguridad en Carretera pretende reunir a todos los interesados en el tema, desde autoridades de tráfico al público en general, desde proyectistas de carreteras y autopistas a fabricantes de vehículos.

El tema del accidente de circulación tiene muchas vertientes, muchas aristas que confluyen fatalmente en ese hecho catastrófico, casi incomprensible del siniestro, a veces de la muerte. El problema es complejo, y todos tenemos que atacarlo, que acorralarlo, poniendo en juego nuestra imaginación, nuestros recursos y nuestra mejor buena voluntad.

La Asociación Española de la Carretera, promotora de este Salón de la Carretera, y todos los que nos movemos por ellas confiamos en que salgan de aquí y de simposio medidas positivas y el convencimiento de que si nos lo proponemos realmente, todos podremos viajar cada vez más seguros.

LA SEGURIDAD

La mayor parte de los accidentes, ajenos al comportamiento del vehículo



EL MUNDO del AUTOMOVIL

IDEAS FALSAS

—¿Es verdad que la reglamentación española sobre contaminación y ruido producido por automóviles es suficientemente severa?

—Sí; es análoga a la establecida en el Mercado Común.

—¿Es verdad que una gran parte de la energía del motor se transforma en energía sonora?

—No; solamente representa una millonésima parte.

—¿Es verdad que facilitando la circulación, eliminando cruces y semáforos se disminuye la contaminación y el ruido?

—Sí, porque la contaminación se produce sobre todo al ralentir y al arrancar, y el ruido al acelerar o frenar bruscamente.

—¿Es verdad que un agente de Tráfico fumador se intoxica menos durante sus ocho horas de servicio que si se queda en casa fumando?

—Sí. Basta fumar diez cigarrillos para fijar en la sangre una cantidad de monóxido de carbono análogo al de toda una jornada respirando en la plaza más contaminada.

—¿Es verdad que nos podemos proteger eficazmente contra la contaminación y el ruido?

—Sí, por un tráfico más racional, mejor sincronización y sobre todo un urbanismo moderno y bien concebido.

—¿Es verdad que el aumento de la circulación va a provocar una contaminación peligrosa para la población?

—No. El progreso de la técnica compensa sobradamente los efectos del aumento del parque rodante y además, los contaminantes emitidos por el automóvil intervienen muy poco en la contaminación global.

—¿Es verdad que las inversiones en transporte colectivo son

más rentables que mejorar la infraestructura del tráfico para coches privados?

—No. Generalmente es al revés. Los transportes en común no se utilizan a su plena capacidad más que a las horas punta, así como los trenes no suelen ir llenos más que en verano.

—¿Es verdad que los coches eléctricos no harían ruido?

—No, ya que a cierta velocidad (80 kilómetros por hora) se hace el mismo ruido con el motor de gasolina que con uno eléctrico, o con ambos parados. El ruido proviene del roce con el aire y con el suelo.

(De «Anfac».)

El crecimiento del parque automovilístico lleva consigo algunas molestias, debido a que no se ha sabido vislumbrar el auge que alcanzaría o que no se pudo poner remedio a tiempo. Pero sin el auxilio de los nuevos recursos, la vida sería imposible.

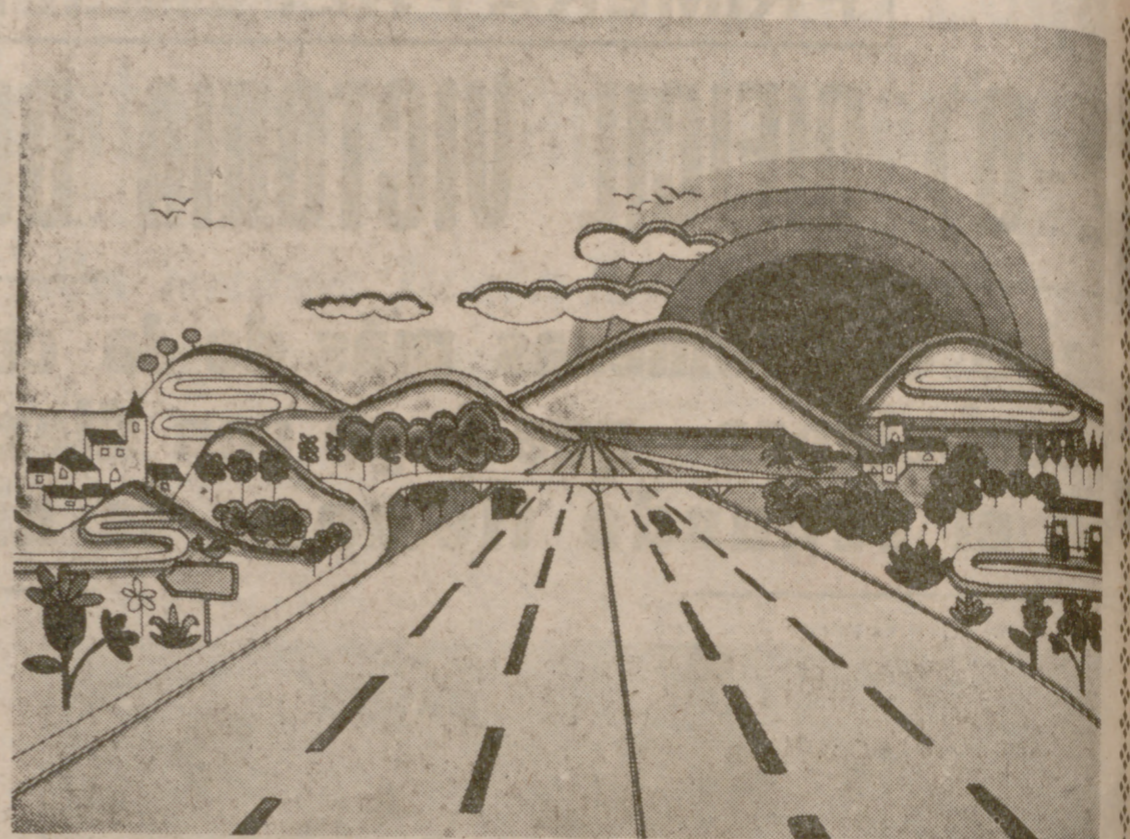
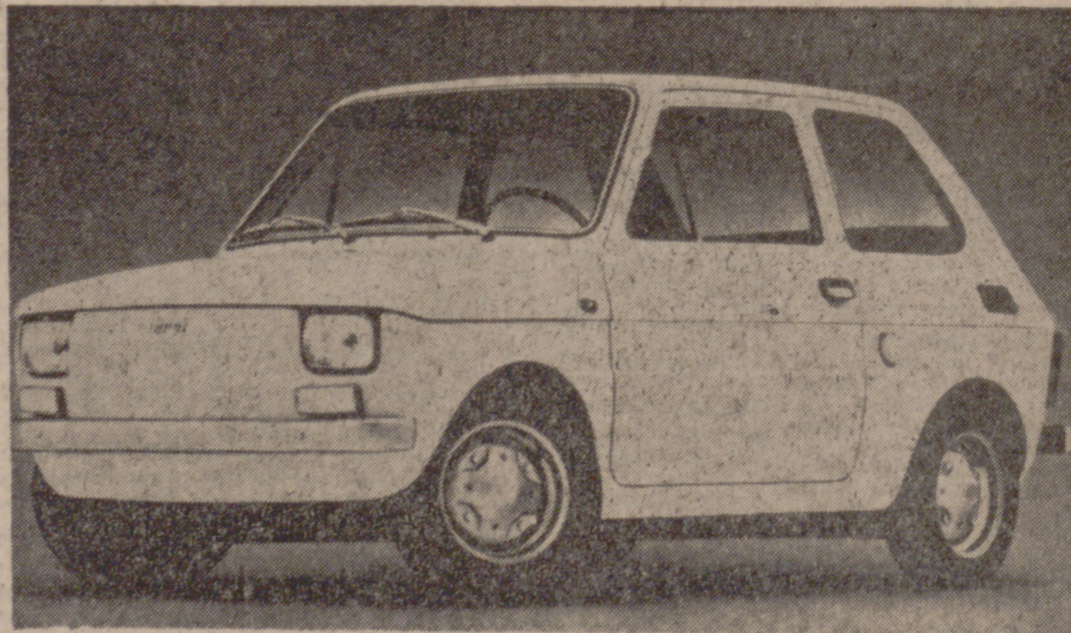
Todo transporte, todo tráfico y hasta todo movimiento físico (bajar una escalera) lleva consigo el riesgo del accidente.

La mayor parte de los accidentes son ajenos al comportamiento del vehículo. El coche es sólo un elemento del triángulo conductor-carretera-automóvil, de los cuales depende la seguridad.

Los factores físicos y emocionales del conductor, su habilidad, su experiencia, sus reflejos, su respeto por las leyes del tráfico, son fundamentales para evitar el riesgo.

Los errores, el cansancio, el sueño, la temeridad, el alcohol, las drogas, la prudencia mal entendida, obligan a cada conductor a recapacitar sobre su responsabilidad al volante.

El deficiente trazado de muchas carreteras, el radio excesivamente corto de las curvas, las fuertes pendientes, las travesías de pueblos y ciudades, la señalización inexistente o anticuada, los cruces al mismo nivel con otras carreteras o con el ferrocarril, y los firmes de baja calidad, con protuberancias, baches, grava suelta, etcétera, elevan considerablemente el peligro del tráfico. Por otro lado, las condiciones meteorológicas extremas, lluvia intensa, viento, nieve, barro, hielo, etcétera, afectan negativamente la seguridad del viaje.



Los fabricantes de automóviles se vienen preocupando específicamente de la seguridad desde 1953, en que la CEE creó el Grupo de Expertos en la Construcción de Vehículos, englobados en la comisión denominada WP 29. En 1958 se llegó a un acuerdo en Ginebra, suscrito por once países, entre ellos España, que se comprometieron a aceptar el reconocimiento de la recíproca homologación de vehículos y dispositivos.

Los fabricantes de automóviles de todo el mundo han invertido año tras año ingentes sumas en desarrollar distintas tecnologías para hacer los vehículos más seguros.

Los aspectos más notables de esta investigación en los que se han conseguido progresos espectaculares se centran en:

- Dispositivos de frenado.
- Sistemas de dirección.
- Iluminación normal y anti-niebla.
- Amortiguación de ruidos.
- Eliminación de parásitos radioeléctricos.
- Cerraduras y bisagras.
- Pruebas de choque, vuelco, flotación, sensibilidad al viento, etc.
- Cinturones de seguridad y colchones de aire.
- Emisiones de gases de escape.

Todo esto sin entrar en lo que hace poco era ciencia ficción:

- Aplicación del radar para regular automáticamente la distancia con el vehículo precedente.
- Computadoras que controlen y diagnostiquen instantáneamente los fallos vitales.
- Sistemas electrónicos automáticos que corrijan los errores del conductor, etc.

(De «Anfac».)

EL «COUPE» CORTADISIMO: EL «PEUGEOT 104»

La Peugeot es la única industria francesa que en el presente ejercicio ha manifestado un impulso impresionante, consecuencia quizá de las excelencias que está prodigando en cuanto a servicio postventa, precisamente superando incluso a la Regie Renault y dejando muy atrás a la aristocrática Citroën, quizá excesivamente atenta a sus relaciones, primero con Fiat y después con Maserati y, por último, con el motor rotativo Wankel.

Pues bien, una de las últimas sorpresas de la Peugeot ha sido su «coupé» 104, sobre la mecánica del popular «mini» que lanzó el pasado año para competir con las experiencias de la Renault y de la Fiat, así como con la invasión de vehículos utilitarios japoneses.

Este «coupé» dispone de dos plazas y otras dos para gente menuda, que pueden abatirse dejando un compartimento de equipajes soberbio. Según un estudio realizado por una revista francesa especializada en esta materia, el Peugeot Coupé 104 ofrece una serie de virtudes difícilmente superables, como son el agradable aspecto, la puerat trasera y su posibilidad de transformarlo en un «break», poco consumo, excelente tenencia en ruta, buenos frenos y dirección suave y precisa, así como aceptable confort de suspensión. En contra tiene una difícil palanca de cambio y una transmisión muy ruidosa, poca visibilidad trasera en tiempo de lluvia, aceleraciones muy modestas, protección de los paraques insuficiente y algunos detalles de equipamiento mal tratados.



Adiós al «850»

Cuando todavía no se han apagado las lamentaciones por la desaparición del popularísimo «Seiscientos», la Seat comienza a tentarnos con el rumor de la casi inmediata desaparición del modelo 850, que ha de ser sustituido por el modelo 133, que será aproximadamente como el 127, pero con el motor del 850 y emplazamiento trasero. En esta fotografía ofrecemos el 126 italiano, sustitución del «500», que nos da una ligera idea de lo que podría ser el nuevo modelo español. Pero, dicen que se utilizará la misma carrocería del 127... Y así estamos.

P
GIE
QUE
Espa
que
G
inc
diplo
e
SU
y
ESTOC
responsal
de la
bajador
de G
tam, y v
suecos all
altaron
curso del
dente reg
fecha en
e la clon
Siempre
ha ha pñ
la diplom
ron repe
dos al in
una subdi
lada en
supuest
grupo de
era opera
de Santi
ría de un
de tipo c
Suecia l
Chile de
de profes
fenta la
contra su
eje la tu
libertad
tenida p
chilenas a
Junto con
suecos s
bajador
de Mend
del Comi
Políticos
ha Genu
ante dich
ante su
en Estoc
presentar
de prote
ridades c
(P
R
ATENAS
El mien
tiempo
taras de
tres mil
ción activ
como señ
ciones sin
ción.
POR fo
cuanti
cabe
ni exclus
nuevas act
por el pa
para com
no resalto
inauguraci
laciones,
tridos po
países mu