



Ottawa, Canadá.

Año II, No. 18

Agosto 28 de 1974

Nuevo aeropuerto internacional de Canadá: un hito en la historia de la aviación, 1

Primera exposición de artesanía del ártico canadiense, 3

Canadá firma convenio para la protección de plantas y animales amenazados de extinción, 4

Estampillas sobre educación agrícola, 5

Canadá y FAO desarrollarán pesquería en el mar de China del Sur, 5

Comercio automovilístico, 6

Estudiantes extranjeros en la Universidad St. Francis Xavier, 6

Intercambio internacional de guardiamarinas, 6

Nuevo aeropuerto internacional de Canadá: un hito en la historia de la aviación

En la primavera de 1975, comenzará a funcionar el nuevo Aeropuerto Internacional de Mirabel en la zona de Montreal. Para finales de este año, se habrán invertido \$400.000.000 en este inmenso proyecto, situado a 54,7 km. de Montreal noroeste y 51,5 km. del actual Aeropuerto Internacional de Dorval. Inicialmente servirá tan solo para el tráfico internacional adquiriendo gradualmente el tráfico de Dorval, con excepción de los vuelos de las provincias marítimas, Ontario y Quebec. Al dirigir hacia Mirabel parte del tráfico de Dorval, se conseguirá mantener el movimiento de pasajeros en este último aeropuerto en su nivel óptimo de seis millones anuales, cifra superada por primera vez en 1972. Se espera que este año pasen por Dorval 8,1 millones de pasajeros.

Mirabel es un aeropuerto de "Tercera Generación" y el primero de su tipo en Canadá. Tiene una superficie de 35.612 hectáreas, la mayor del mundo. En la primera fase se utilizará un dieciseisavo de esta superficie, unas 2.105 hectáreas y en la fase final, hacia 2025, unas 6.883 hectáreas. Su característica más notable es el control completo ejercido sobre toda el área periférica del aeropuerto. Esto le protegerá contra la expansión urbana y proporcionará a sus urbanizadores los elementos necesarios para controlar el desarrollo de la zona de Mirabel, cuya superficie equivale a dos tercios de la Isla de Montreal o un décimo de la Isla del Príncipe Eduardo. La zona periférica de 28.746 hectáreas cae bajo reglamentos de urbanización que permiten tan solo actividades compatibles con el desarrollo del aeropuerto. En algunos casos, se mantendrán las actividades agrícolas en tierras arrendadas a los agricultores, pero se controlará el cultivo de ciertas cosechas. El peligro constante de las aves en un aeropuerto se minimizará mediante el drenaje de ciénagas y la prohibición de cultivos como maíz y avena que atraen a los pájaros.

Primera etapa

La primera etapa del desarrollo del aeropuerto de Mirabel se extenderá de 1975 a 1979. Esta etapa inicial comprenderá el uso de dos pistas y una terminal capaz de servir a 3.7 millones de pasajeros y 300.000 aeronaves por año. Los aviones se estacionarán lejos del edificio terminal, transportándose a los pasajeros en vehículos de 150 pasajeros de capacidad y hasta 24 km. por hora.

Para 2025, fecha de su terminación, el aeropuerto tendrá seis pistas apareadas, dos pares noroeste a suroeste y el otro par transversal, así como las instalaciones necesarias para acomodar unos 50 millones de pasajeros anuales.

Transporte entre el aeropuerto y los centros urbanos

Otro aspecto importante del proyecto de Mirabel será el transporte de superficie entre el aeropuerto y los centros urbanos de Montreal y Ottawa. En la etapa inicial, se espera que sea suficiente una serie de autopistas. Se ha propuesto que, hacia 1980, se añada un sistema eléctrico de gran velocidad (TRRAMM) que conecte el centro de Montreal con Mirabel utilizando las vías férreas actuales con trenes de alta velocidad (161 km. por hora). El costo de este proyecto se estima en unos \$438 millones a su poder adquisitivo actual. La línea férrea se integraría en el sistema de transporte actual de Montreal, teniendo 16 estaciones, la mayoría con parques de estacionamiento y conectadas con líneas de autobuses. Si se aprueba el sistema TRRAMM, su operación comenzará en 1981 teniendo capacidad para 100.000 pasajeros diarios.

Además de los servicios para pasajeros, Mirabel se caracterizará por sus instalaciones de carga. Montreal ocupa el sexto lugar entre las ciudades de América del Norte por su volumen de carga, y su ritmo de crecimiento anual es el 25% que se espera aumentará mucho más una vez Mirabel entre en opera-

ciones. En la Primera Fase la rampa de carga ocupará 32.500 mts. cuadrados, superficie suficiente para cuatro aviones. Para la década de 1980 habrá dos terminales de carga y una pista independiente.

Fechas históricas de la aviación canadiense

Febrero 23, 1909 - Primer vuelo de un aparato "más pesado que el aire" en el Imperio Británico, en Baddeck, Isla del Cabo Breton. (El aeroplano, *Silver Dart*, era de diseño "avanzado" y estaba piloteado por John McCurdy).

Junio 24 de 1918 - Primer servicio experimental de correo aéreo entre Montreal y Toronto.

Septiembre 5 de 1918 - Primer servicio aéreo militar nacional, el Real Servicio Aéreo Naval de Canadá, independiente de la Real Fuerza Aérea Británica (R.A.F.).

Junio 6 de 1919 - Aprobación de la Ley de Aeronáutica por la que se formaba la Junta Aérea encargada de reglamentar la aviación civil en Canadá.

Julio 5 de 1919 - Primer salto en paracaídas del canadiense Frank Ellis, en Crystal Beach, Ontario.

1919 - Primera utilización regular de aviones de patrulla forestal y levantamiento de mapas en el Valle St. Maurice. El grupo que en 1922 se convirtió en la Laurentide Air Services, amplió sus operaciones a Ontario, inaugurando el primer servicio regular de pasajeros y carga en Canadá.

Agosto 7 de 1919 - Cruce aéreo de las Montañas Rocosas.

Octubre 7-17 de 1920 - Primer correo aéreo experimental transcontinental entre Halifax y Vancouver. Tiempo total de vuelo: 45 horas.

Octubre 15 de 1920 - Primer vuelo comercial al Norte canadiense: desde Winnipeg hasta Le Pas, Manitoba.

Abril 1 de 1924 - Creación de la Real Fuerza Aérea Canadiense. Inicialmente, la mayor parte de su trabajo eran vuelos para el Ministerio del Interior, en misiones forestales e hidráu-

licas, así como trabajo de patrulla para el Ministerio de la Marina y Pesca.

Junio 6 de 1927 - Primera prueba en vuelo de la hélice de paso variable en Camp Borden, Ontario, en presencia de su inventor W.R. Turnbull.

Septiembre 9 de 1927 - Inauguración oficial del servicio regular de correo aéreo.

Junio 27 de 1930 - Formación de la Canadian Airways para operar un servicio de transporte aéreo de costa a costa constituyendo casi la totalidad del transporte aéreo de Canadá.

Abril 10 de 1937 - Se forma la empresa paraestatal Trans-Canada Air Lines (desde 1964 Air Canada) cuyas acciones son propiedad de la Canadian National Railways.

Julio 5 de 1939 - Inauguración del correo aéreo Trasatlántico por hidroavión entre Foynes Eire y Botwood, Terranova.

Junio de 1940 - Establecimiento del Plan de Entrenamiento Aéreo de la Mancomunidad Británica en Canadá. Más de 130.000 aviadores de la Mancomunidad reciben instrucciones de vuelo.

Enero 31 de 1942 - Constitución de la Canadian Pacific Air Lines, que en 1969 cambió su nombre a CP Air; esto supuso la fusión de diez firmas privadas de aviación, incluso la Canadian Airways.

Abril 15 de 1947 - Trans-Canada Air Lines comenzó sus vuelos regulares comerciales a ultramar entre Montreal y Prestwick, con aviones *North Star*.

Septiembre 29 de 1962 - Lanzamiento del primer satélite *Alouette*, diseñado para transmitir información sobre la ionosfera.

Octubre 20 de 1966 - La creciente importancia de los transportistas regionales condujo a la "Declaración de Principios para Transportistas Aéreos Regionales" que ampliaba la jurisdicción de la Junta de Transporte Aéreo sobre compañías tales como Pacific Western, Transair, Nordair, Quebecair y Eastern Provincial Airlines.

Marzo 27 de 1969 - El Ministerio de

Transporte anuncia sus planes para construir un aeropuerto de "Tercera Generación" en Ste. Scholastique, cerca de Montreal.

Julio 24 de 1974 - Airtransit inauguró su primer servicio STOL entre los centros de Montreal y Ottawa.

Primera exposición de artesanía del ártico canadiense

El Consejo de Artes Esquimales de Canadá, organismo asesor del Ministerio de Asuntos Indios y del Norte, patrocina la primera exposición de artesanía del ártico canadiense.

La exposición se inauguró en la Galería del Toronto Dominion Centre de Toronto el 19 de junio, clausurándose el 15 de agosto.

Esta exposición, bajo el nombre de "Artesanía del Artico Canadiense", incluye vestidos, tapices, joyas y productos de artesanía de estilo tradicional y contemporáneo.



Tres artículos mostrados en la exposición "Artesanía del Artico Canadiense" patrocinada por el Consejo de Artes Esquimales de Canadá, asesor del Ministerio de Asuntos del Norte, que se



celebra en la Galería del Toronto-Dominion Centre del 19 de junio al 15 de agosto, pág. anterior: abrigo con esclavina ribeteado con piel de zorro ártico, hecho en Spence Bay, Territorios del Noroeste.

"Los artículos de artesanía del ártico canadiense rivalizan con los mejores del mundo en calidad y diseño", declaró el Ministro de Asuntos del Norte, Jean Chrétien. Los 300 artículos de la colección se seleccionaron meticulosamente "a fin de presentar la mayor parte del mejor material disponible canadiense desde 1970".

La exposición presenta trabajos de artesanos indios e inuit (esquimales) de los Territorios del Noroeste y Quebec.

El objetivo de la exposición es estimular a los artesanos norteros, familiarizando al mismo tiempo a los consumidores del sur con los excelentes artículos de artesanía del norte.

Canadá firma convenio para la protección de plantas y animales amenazados de extinción

El Ministro del Ambiente describe es-



A la izquierda: un "attigi", prenda interior reversible de piel de caribú hecha en Baker Lake, Territorios del Noroeste. A la derecha: chamarra de piel de lobo hecha en Aklavik, Territorios del Noroeste.

te convenio como "un paso gigante en nuestros esfuerzos para proteger las plantas y animales amenazados de extinción contra el pillaje del comercio ilícito".

El embajador canadiense, J.J.M. Côté, firmó este documento en Berna, Suiza, después de que el Gabinete aprobara el programa para poner en práctica dicho acuerdo en Canadá.

Este acuerdo establece un sistema de controles de importación y exportación administrados por las naciones signatarias. En Canadá, el Ministerio de Industria y Comercio, asesorado por una junta administrativa que se creó en el Ministerio del Ambiente, concederá los permisos.

Recomendación de las Naciones Unidas

La idea de un convenio surgió en la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, que hace más de diez años redactó el primer proyecto

de convenio. Sus esfuerzos condujeron a la adopción de una recomendación en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Ambiente Humano de 1972, que instó la convocación de una conferencia en la que se adoptase un acuerdo sobre el comercio internacional de las especies en peligro de extinción.

A la conferencia celebrada en Washington en febrero de 1973 acudieron representantes de 80 naciones. Hasta el momento, 43 naciones han firmado el convenio que no entrará en vigor hasta su ratificación por un mínimo de diez naciones.

Estampillas sobre educación agrícola

El 12 de julio se emitió una estampilla de ocho centavos, cuyo diseño gráfico describe la contribución de Canadá a la agricultura, mediante las instalaciones educativas del país, investigación científica y sus fértiles tierras.



Aunque el ambiente geográfico norteño dificulta el cultivo agrícola, las realizaciones de Canadá en este campo han tenido un gran éxito, permitiendo satisfacer las necesidades nacionales y las de millones de personas en el mundo. Las ciencias agrícolas han desempeñado un gran papel en el desarrollo de esta industria vital de Canadá.

Canadá está a la vanguardia de la utilización de la detección remota por satélite para controlar el estado de

las cosechas.

Actualmente se están aplicando los resultados de este enfoque científico a la solución de problemas administrativos, sociológicos y técnicos del agricultor.

Canadá y FAO desarrollarán pesquería en el mar de China del Sur

Canadá ayudará a la FAO a desarrollar una industria pesquera en la región del mar de China del Sur. Gracias a un acuerdo firmado en mayo por el Presidente de la Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional, Paul Gérin-Lajoie, y el Subdirector General de la FAO, Roy Jackson, se utilizará el donativo canadiense de \$2.800.000 a lo largo de cuatro años para financiar un experimento de pesca comercial de especies de altamar: boquerones, sardinas, alosa redonda, caballa, bonito y otros peces de superficie.

Los pescados se venderán en los mercados de esta región: República Khmer, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Indonesia y Hong Kong, cuyos 235 mil habitantes son de los mayores consumidores de pescado del mundo.

Aunque la captura total de la región aumenta en un 9,6%, no es suficiente para dar a la población suficientes proteínas y calorías. Se calcula en



2.100.000 toneladas anuales la diferencia entre el suministro de pescado en 1970 y las necesidades de 1980, es decir, el doble de la producción total de Canadá.

La FAO solicitó la participación de Canadá, dada la competencia y adaptabilidad de su industria en la captura de una gran variedad de recursos costeros y de altamar, mediante el uso de equipos y métodos que se acomodan fácilmente a países en desarrollo.

El Servicio Marino y de Pesquerías del Ministerio del Ambiente ha colaborado en la localización de los recursos canadienses adecuados.

Comercio automovilístico

La importación de productos automovilísticos de Estados Unidos ascendió a \$1.473.000.000 en el primer trimestre de 1974, un 10,5% más que en el mismo período de 1973. Como las exportaciones a ese país disminuyeron en un 4%, de \$1.338.000.000 a \$1.330.000.000, se experimentó un déficit de \$143.000.000 en comparación al superávit de \$56 millones del primer trimestre de 1973. Este déficit es inferior al experimentado en el último trimestre de 1973 que ascendió a la cifra de \$180.000.000.

Esta baja se debió a la disminución del 20% de piezas de recambio. Las exportaciones de automóviles y camiones superaron a las del primer trimestre de 1973. Las importaciones de automóviles aumentaron en un 12,5% hasta \$350 millones; las de camiones en un 38% hasta \$207.000.000, y las de piezas de recambio hasta \$881.000.000.

Tanto las exportaciones como las importaciones canadienses de productos automovilísticos y afines disminuyeron en \$23.000.000, manteniéndose el mismo déficit de \$117.000.000. Hay que subrayar muy especialmente la baja del 24% de las importaciones de automóviles de pasajeros hasta \$78.000.000.

* * *

Estudiantes extranjeros en la Universidad St. Francis Xavier

39 estudiantes de 19 países recibirán capacitación para liderato y desarrollo en el Instituto Internacional Coady de la Universidad St. Francis Xavier de Antigonish, Nueva Escocia.

Este programa comenzó en mayo y durará hasta diciembre. Es el tercer grupo de estudiantes africanos, asiáticos, latinoamericanos, canadienses y estadounidenses inscritos en el programa del Instituto. Antes de 1972, los estudiantes de Coady seguían sus cursos en la Universidad St. Francis Xavier durante el año académico normal.

Además de éste, el Instituto ofrece 2 cursos más: en junio comenzó un programa de siete semanas sobre desarrollo social y, en agosto, otro sobre Latinoamérica de nueve semanas de duración.

Intercambio internacional de guardiamarinas

105 guardiamarinas de Canadá tomarán parte este verano en programas de intercambio en EE.UU. y Europa, mientras que un número igual de guardiamarinas europeos y estadounidenses participarán en programas de capacitación en Canadá.

75 irán a EE.UU. y otros 30 a Gran Bretaña, Bélgica, Holanda, Alemania y Suecia.

Publicado por la División de Información, Ministerio de Asuntos Exteriores, Ottawa K1A 0G2.

Se permite la reimpresión de este material, agradeciéndose la mención de la fuente. La Sra. Miki Sheldon, Directora, podrá dar la fuente de las fotografías, si no estuviese indicada.

This publication appears in English under the title Canada Weekly.

Cette publication existe également en français sous le titre Hebdo Canada.

Ähnliche Ausgaben dieses Informationsblatts erscheinen auch in deutscher Sprache unter dem Titel Profil Kanada.