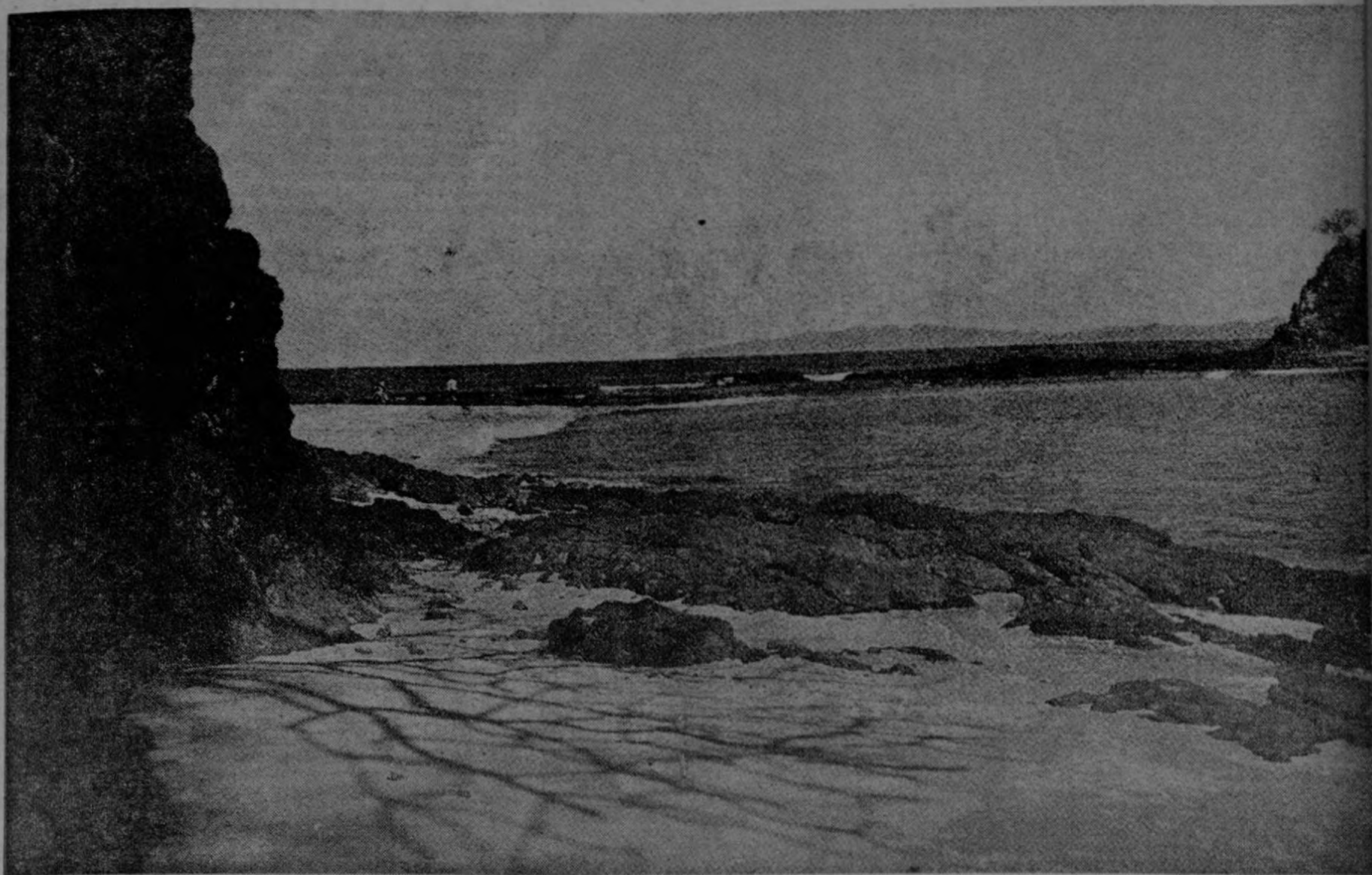


Suplemento
de *VIAJES*

PROA

San José
de *COSTA RICA*

No. 35 jueves 13 de Abril de 1972



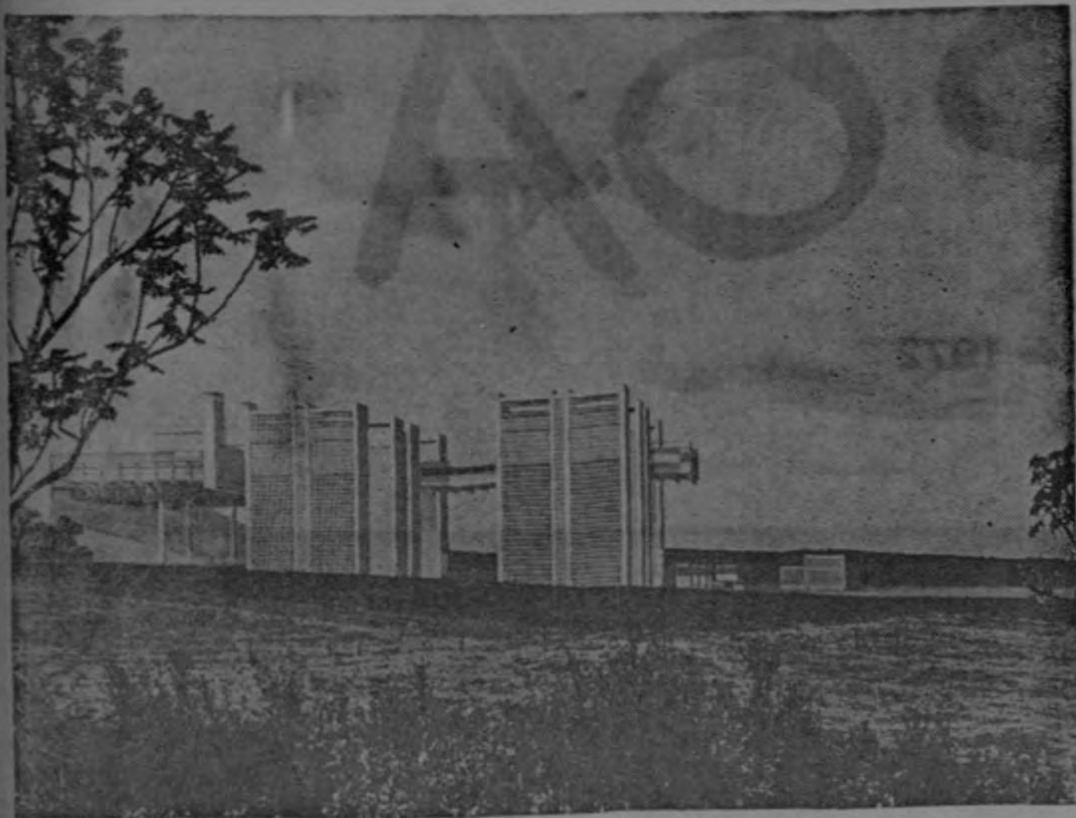
Mercedes Borrásé Sanóu
Mariamalia de Berrocal

DIRECTORAS

Playas de El Coco,
guanacasteco rincón de rocas
que enmarcan un azul profundo,
cielo y mar.

Plácida bahía que suma
una y otra marea
en un tesoro final
de belleza inacabable.

LA PRENSA LIBRE
el diario de la tarde



Buques en el "ascensor"

Hamburgo — (DaD) — El mayor montabarcos doble de Europa, erigido al sudeste de Hamburgo, va adquiriendo paulatinamente forma horrigonesca (La foto parte superior). La obra de 55 metros de altura constituye la pieza principal del nuevo canal derivado del Elba, cuya terminación está prevista para el año 1975. La vía fluvial, de 115 kilómetros del sistema de canales alemanes de navegación interior. El montabarcos venirá, totalmente cargado, en sólo 3 minutos un desnivel de 38 metros. Contrariamente, causa la impresión de una pieza de museo, en comparación con la gigantesca obra nueva, la primera instalación de esta índole en el Continente. En presencia del entonces emperador alemán, Guillermo II, fue puesto en servicio en 1899 el montabarcos Henrichsburg en el



canal Rin-Herne (otra foto), sustituido por otra ampliación del canal. Oponiéndose a la demolición de la instalación vieja los habitantes

de aquella región industrial, pretendiendo que el veterano técnico sea sometido a la protección de los monumentos nacionales.

PROA

"El cambio de costumbres es el único medio de que disponemos para mantenernos en vida, para rejuvenecernos."

Cuando llega la tarde al culminar un día agobiado de trabajo y en el que las preocupaciones de toda índole nos han asaltado durante muchos momentos, lo ideal es evadirse, cambiar de ambiente, renovarse.

PROA lo invita a olvidarse de las preocupaciones y unirse a nosotros en un maravilloso viaje por el mundo. Dejarse llevar por el sedante vaivén de las olas. Escalar las más altas cimas para contemplar las maravillas que la naturaleza ha trazado en milenios...

PROA lo acompañará todos los jueves a los lugares por usted tantas veces soñados. Los países ricos en tradiciones e historia, las hermosas ciudades y las misteriosas selvas. Oriente y Occidente, en una amalgama de experiencias traducidas para usted a la letra impresa, estarán al alcance de su mano.

Será un verdadero placer llegar, semanalmente, a todos los hogares costarricenses para nuestros lectores y amigos.

Sueñe, diviértase con nosotros y sugiéranos cuáles de los países descubiertos personalmente por usted debemos visitar. Con verdadero placer PROA lo llevará de nuevo hasta ellos. Deseamos compartir ratos de esparcimiento para que juntos descubramos las maravillas de este mundo colmado de sugestivas incógnitas.

La Redacción

Colaboración del



Instituto Costarricense de Turismo

Las tarifas aéreas

Por muchos años se ha pretendido —sin lograrlo— el establecimiento de un organismo internacional encargado de regular las operaciones de la aviación civil; y, con ese propósito se reunieron representantes de los Gobiernos de 54 países, en 1944, en la ciudad de Chicago. La así llamada "Conferencia de Chicago" constituyó la ocasión más próxima para la creación del organismo regulador; pero, en fin de cuentas, no fue posible conciliar los intereses de todas las partes. Solamente se obtuvo la aprobación de un Acuerdo sobre puntos sustantivos relacionados con el uso del espacio aéreo y del uso del territorio nacional de un país para escalas técnicas ("PROA", 6 de abril de 1972).

No se llegó, en cambio, a ningún Acuerdo sobre el tráfico de pasajeros ni en punto de la aplicación de las correspondientes tarifas.

Las partes más representativas de esta divergencia fueron Estados Unidos de América y Gran Bretaña, que, posteriormente en 1946, en la Conferencia de Bermuda, convinieron en un Acuerdo bilateral, que se ha tomado como modelo para los siguientes acuerdos bilaterales sobre esta materia.

En la actualidad, el servicio aéreo internacional funciona en base de acuerdos bilaterales, dos mil quinientos de los cuales se encuentran en vigencia.

LA OACI Y LA IATA.—

Una de las resoluciones de la Conferencia de Chicago fue la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con el carácter de una agencia especializada de las Naciones Unidas, con la facultad exclusiva de instituir regulaciones sobre navegación y aspectos de seguridad. El Convenio entró en vigor en 1957, una vez depositada la cantidad de ratificaciones requerida. Al presente, la OACI agrupa a 119 Estados miembros. La Unión Soviética ingresó en 1970.

Otro de los resultados de la Conferencia de Chicago, fue la creación, en 1945, de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), con la función principal de concertar arreglos de tarifas sujetos a la aprobación de los Gobiernos miembros.

El Acuerdo se dejó abierto a la adhesión de las compañías aéreas, cuyos Gobiernos pertenecían a la OACI.

Para 1957 fue creada la Cámara de Compensación de la IATA, con sede en Londres, a fin de simplificar las liquidaciones de pagos e ingresos entre las compañías.

La IATA, que empezó a trabajar en 1956, está dividida en tres conferencias: Atlántico Norte, Atlántico Sur y Pacífico. A la IATA están afiliadas 111 empresas, de las cuales 108 son miembros activos y 3 asociados.

(Los acuerdos sobre tarifas requieren aprobación unánime de los miembros de IATA, lo que virtualmente garantizaría que ninguna compañía o su Gobierno se vería "forzado" a aceptar, en teoría, determinado nivel de tarifas. No obstante, parecen existir modalidades de diferente naturaleza).

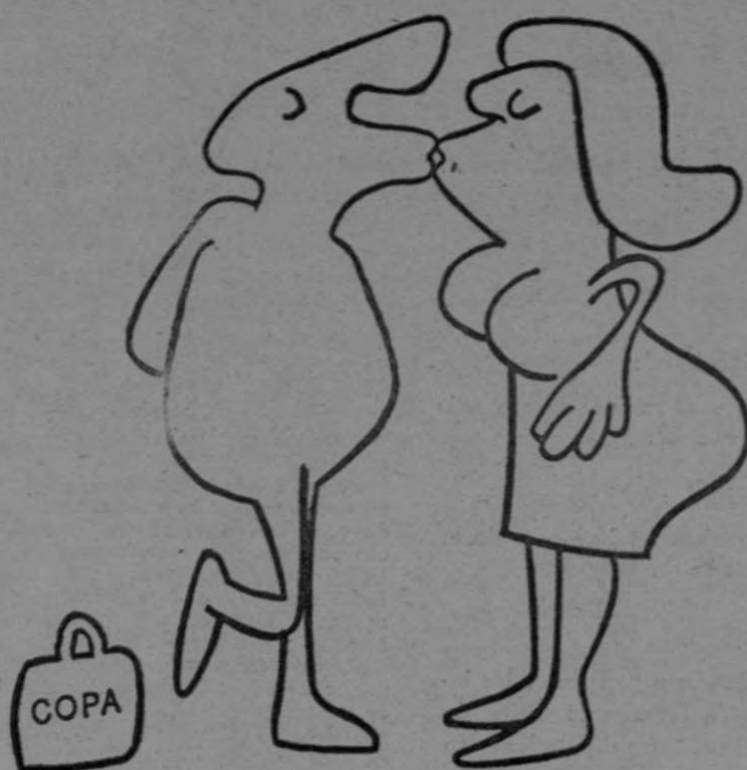
IATA Y LAS TARIFAS.—

La IATA se reúne periódicamente para la fijación de las tarifas por transporte aéreo internacional; y para estipular las características de los servicios que corresponden a cada categoría. En este proceso, IATA ha estado reiteradamente expuesta a diversas críticas; y tiene necesidad de conciliar, a menudo, diversidad de intereses encontrados, especialmente entre las grandes compañías, que disponen de mejores oportunidades y ventajas de capital, con un mercado asegurado, con clientes de altos ingresos, todo en frente de las empresas pequeñas, que se hallan en situación opuesta. En el medio, podrían ubicarse, posiblemente, los intereses latinoamericanos.

La Conferencia de Ginebra, de 1947, constituyó otro importante esfuerzo para obtener un acuerdo multilateral sobre los derechos comerciales. A partir de entonces, las regulaciones económicas de las líneas de transporte aéreo se rigen, principalmente, en base de tres principios: a) el derecho de una línea para ingresar en un país que se rige por acuerdos bilaterales entre Gobiernos; b) la frecuencia del servicio, cuya capacidad le conviene la empresa con el Gobierno respectivo, de acuerdo con los términos de la Conferencia de Bermuda; y c) las regulaciones sobre tarifas dependen de las compañías afiliadas, a través de las conferencias de la IATA, sujetas, como ya se dijo, a la aprobación de sus Gobiernos.

LA MESA REDONDA DE MADRID.—

Con el objeto de considerar las altas tarifas aéreas hacia América Latina, entre Europa y América Latina, y otros extremos, se ha celebrado entre el 24 y el 28 de febrero anterior, una Mesa Redonda en Madrid; y para un examen del problema mundial, en su relación con el turismo, en la misma ciudad se realizará el I Congreso, a partir del 17 de este mes.



NOS VEMOS TODOS LOS DIAS

Si lo desea, podemos darle puntual cita diariamente con los centros comerciales y turísticos de El SALVADOR, NICARAGUA, PANAMA, BARRANQUILLA y MEDELLIN.

A la mejor hora para usted. Ahora con el lujoso y confortable JET PROP ELECTRA, le brindamos un verdadero servicio de primera.

Pruebe nuestras citas diarias convenientes.

Consulte a su Agencia de Viajes o a



COMPAÑIA PANAMEÑA DE AVIACION.
La Línea Aérea que le brinda cordialidad y puntualidad.

Teléfonos: 22-49-07 — 21-55-96

San José a sorbors

Refrán de actualidad:

El hombre y el rumor, cuanto más feo más hermoso.

Refrán actualizado:

A buen hambre no hay pan duro.
Y a buen dinero, tampoco.

Perich

Hablando de rumores, de dineros y pan duro, los invitamos a un traguito amargo. ¿Ya leyeron la listita de entradas (monetarias, claro), de los señores diputados? No podemos más que felicitar a los que ganan apenas unos ₡ 7.000 al mes. Ellos están dentro de lo elegante. Pero a los que sobrepasan esa suma, por más que algunos trabajen... "mucho", les decimos, así como en confianza: ¡qué poco elegante! Ganar un sueldo de ₡ 10.000 por hablar mucho, es verdaderamente poco elegante!

+

Por lo menos a la maxifalda ya se le conocía su amor al prójimo y al dinero. Pero... ¿y la minifalda tan corronga, desinteresada y bien intencionada? No es mucho ganar cerca de ₡ 9.000 por representar al pueblo? Sí, sí... Ya sabemos que las comisiones tienen la culpa. Claro. No se preocupen por buscar justificaciones. Ni se molesten en dar explicaciones. De por sí comprendemos que hay que aprovechar las oportunidades. Y a la larga, entre broma y broma algo se hace de bueno.

+

Hemos oído que muchas personas van a recortar la tan traída y llevada lista, para tenerla a mano a la hora de futuras elecciones políticas. Dicen que hay gente que también trabaja mucho y no gana tanto... Por eso escogerrán no por nombres, sino por sueldos. Luego leerán los nombres. Es un poco arbitrario y arriesgado, pero a lo mejor resulta. Muchas veces la gente que no sabe de fútbol, gana el totogol (puro verso). Lo mismo puede pasar con la escogencia de nombres diputadiles.

+

Un flash para los aficionados a la pintura: Acabamos de leer que El Greco, pintor español, tenía una deformación en la vista que le hacía ver las figuras muy achatadas. Y se hizo famoso con sus cuadros tan alargados, estilizados y espirituales. Lo que pasa es que se pasó de raya al querer compensar su defecto. Todo el mundo tiene derecho a inventar teorías. ¿Saben otra teoría? Nuestras carreteras son las mejores carreteras del país. Lo dice un peatón que anda en carro!

+

Bueno. Hablemos de cosas prácticas. (Y anotamos que la próxima vez no estaremos tan criticones... para que los aludidos no se enojen demasiado. Somos simpáticos, de veras!). ¿Por qué pusieron en la Avenida Central un basurero en cada esquina? Para que el de ésta y el de la que sigue se den cuerda a uno y otro lado de la calle? Por qué no ponerlos un poco solitos, a media cuadra? Así estarían más a mano, y se ocuparían sólo la mitad. No hay que ser muy inteligente para darse cuenta de eso... ¿C'est vrai? (interrogante en francés para dulcificar el texto).

La semana entrante seguimos hablando. Vale.

Peatón que
anda en carro.

Las playas guanacastecas constituyen un cofre de sorpresas, hermosura y misterio que se regala al visitante para recibir la paga del asombro.

Cada playa tiene sus características inconfundibles, y, a pocos kilómetros de distancia, de una bahía a otra, el mar, tornasol, cambia de color al compás del paisaje y de la arena para ofrecer al visitante, además de belleza, variedad.

Viajar por las extensas y cálidas planicies guanacastecas es placentero.

Llegar a la costa, a recibir los baños de un sol canicular; para desentumecer el cuerpo saturado de humedad por efecto de ocho meses de crudo invierno, es saludable; combinándolo con los baños de mar, es aún mejor. Por eso; buscamos en esta oportunidad; Playa de Tamarindo; desconocida para mí. Ibamos mis hijos José Manuel Lorenzo Quesada y Ceidí Monestel de Lorenzo; mis nietecitos Erick José y Willie Lorenzo Monestel; y Manuel Zeledón.

Geográficamente, el amplio semicírculo dibujado por la playa; se extiende del estero Palo Seco al estero San Francisco y está en jurisdicción del Barrio Veintisiete de Abril, en el caserío de Villarreal. No muy lejos se divisa la Isla Capitán. Al otro lado de Punta Ancla, está Playa Langosta; frente a la punta, en la región de rocas coralinas, especie de rompeolas natural; se ve un ancla enorme; que tiene su historia.

Playas de Tamarindo el pirata Drake, un don y una autoridad cum

Por Bolívar Monestel Vincenzi

El pirata Francis Drake.

Los piratas ingleses y holandeses estuvieron por aquellas latitudes a fines del siglo XVI. Francis Drake fue el más famoso y apresó un barco que iba de Costa Rica a Panamá en la Isla del Caño.

Mansfield y Morgan hollaron suelo nacional en 1665 en El Portete; y en 1666 invadieron Matina.

La versión del ancla tiene entonces base histórica. Es posible que Francis Drake dejara encallado allí uno de sus barcos. Se han hecho intentos de sacar el ancla y de seguir el rumbo de la cadena sujeta a ella hasta el fondo del mar, en busca de un tesoro; pero se ha fracasado. En tanto, continúa la marcha presurosa del tiempo, el vuelo lento de los pelicanos; las formaciones militares de las garzas blancas; morenas y sonrosas, delineando círculos y conqueando con el mar; y los bañistas vocingleros, de ambos sexos; acariciando las encrespadas olas que bordan encajes de plata en la playa.

Un don Juan y una autoridad cumplida.

Muchos toman la Semana Santa no para descansar, sino con el propósito de rendirle tributo a Baco y a Eros.

La casualidad, esa mágica palabra que ha proporcionado grandes descubrimientos a la humanidad, nos puso el Jueves Santo ante el Delegado Distrital de Santa Rosa. Se apostaba a realizar la captura de un vehículo y de su dueño, un don Juan; raptor de una menor de edad; vecina de uno de los cantones de San José. Observó el movimiento del lugar, situado casi a un kilómetro de nuestro hospedaje: Cabinas Medagila. Y en aquel otro sitio, procedió con cortesía; mas con firmeza; a llevar a cabo su cumplimiento. Le vimos vigilar la playa y deslizarse por todas partes solo. Es un hombre sencillo, cortés, buen funcionario. Le hace falta un vehículo con la intención de recorrer las largas distancias que ahora hace a pie.

Playas Conchal y Brasilito

La de Brasilito, es una playa pequeña, coqueta, llena de belleza tropical.

Playa Conchal es eso: sembrada de conchas multiformes y multicolores, sobre las que se camina como en una superficie brufida y de singular perspectiva. Las gigantescas rocas forman islas de gran atracción, mar adentro; el agua es azul y transparente. Hay una especie de piletta natural, formada por las rocas, donde se bañan los niños sin ningún peligro. A distancia, encima de una enorme formación de rocas coralinas, han edificado una enorme mansión. El mar ruga y como diría Julio Flores, "en su cárcel de rocas se estremece".

₡ 3.000.00 vale un kilómetro de carretera.

El Gobierno de don José Figueres pulso a Guanacaste. Existen buenas las mencionadas Playas. Han venido las vías para carreta. Las franjas de muchos miles de colonos. Y un kilómetro de la carretera, con cuatro hilos de madera resistente, vale ₡ 3.000.00.

Tres buenos camaradas

En Playas de Tamarindo formamos Francisco Araya, funcionario del B con los universitarios Agustín Alarcón, Ciencias Económicas; y Francisco de la de Arquitectura. Correctos y amos cortas giras en su compañía, y magníficos conversadores. Tan efecto de venir con nuestros brios

Srta. Brisa Solano

Serena, como la fresca brisa de la playa la Srta. Brisa Solano, alumna de Señoritas Anastasio Alfaro.

—¿Es suyo este niño? —Inter—
—Es mi nietecito, junto con su padre en el estero.

Admiró un pargo de regular t hazaña lograda por mi yerno José cador, por lo menos en esos días.

—¿Cómo están doña Victoria y Chepita Mejía? —La preguntamos.

—Ambas trabajando mucho en —Me hace el favor de saludar que al Dr. Doryan.

—Con mucho gusto.

—¿Y cómo van sus estudios? —Estudio con ahínco para ha

—¿Escogió Ciencias y Letras? —Escogí Letras. Me agrada la ta la Literatura.

Llegó mi yerno y vinieron Juntos caminamos un trecho del océano y dejamos a la elección su alojamiento.

Las fogatas

Playa de Tamarindo rompió el Viernes Santo. Los turistas en trecho, con la intención de alu



de la costumbre ha convertido esto en un entretenimiento tradicional, que nos hizo recordar las famosas fogatas de San Jorge, Patrono de los scouts. La luz de las piras y la argentina luz de la luna, comunicaban una extraña tonalidad al mar; los grupos de excursionistas se deslizaban como sombras y había bullicio y sana alegría.

El puente de Guardia

Guardia es un caserío de Liberia. Antiguamente se llamó Buenos Aires. El puente de ese lugar, tendido sobre el río Tempisque, fue cerrado al tránsito de vehículos dos días, para reparar la calle que descansa encima de la estructura de acero del mismo. Su mal estado amerita ese trabajo y en ello ha

puesto sus mejores empeños el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

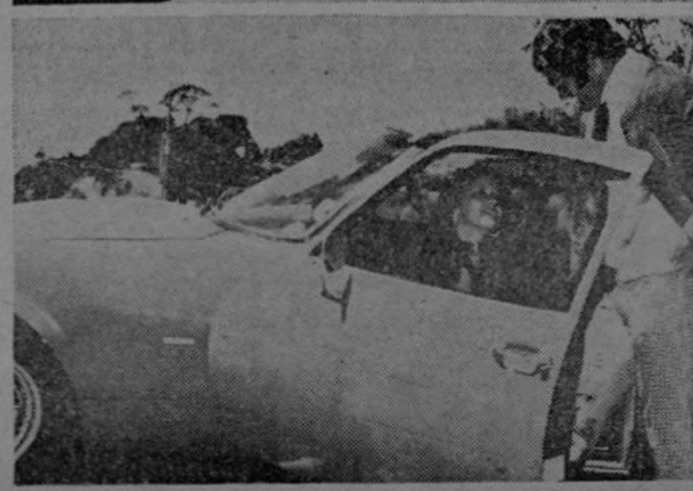
Dos primas del poeta Rafael Estrada

Conocimos allá a doña Beileida y doña Mayda Vega Estrada, primas del poeta ramonense —modernista y revolucionario— Rafael Estrada (1901-1934); y de Higinio Vega, quien muchos años trabajó para LA PRENSA LIBRE. De modo que esta crónica tiene nada menos que su cordón umbilical en la propia PRENSA LIBRE.

Finalmente, volvemos a repetir: Debemos conocer toda la exhuberante belleza y las maravillas de Costa Rica, antes de ir a conocer otras latitudes del planeta.



Se destacan los que fuman REX





Por Rob van Mesdag

cronista sobre temas de viajes.

REQUISITOS

Todo son preguntas

Las estudiantes se turnan para dar pequeñas conferencias, asegurándose los instructores de que no se les escape detalle alguno. ¿Quién fue el arquitecto? ¿Qué tiene de especial este reloj? ¿A quién pertenece ese blasón? Quieren la explicación de todo.

La teoría se pone en práctica, y a las estudiantes se les conduce en autocar a lugares de interés turístico: catedrales, casas solariegas, palacios, museos, etc.

Quizás sea esta parte del curso la más ardua y la que más exige de la estudiante, ya que, sobre la marcha, van recibiendo instrucciones sobre caminos o rutas a seguir; lugares donde descansar y dar explicaciones; tipo de preguntas que pueden hacerles; cuándo avisar al grupo del peligro de una escalera estrecha o de una puerta de bajo dintel.

Las guías han de saber también cómo controlar y dirigir al grupo a su cargo. Miss Helen Childs, del Grupo Instructor de los Organizadores de Viajes, puso este ejemplo: "Una joven guía al llevar a su grupo de turistas a la Abadía de Westminster, puede coincidir, al llegar, con otros diez grupos distintos que visitan el monumento simultáneamente con el suyo propio. Así pues, deberá saber cómo mantener unido a su grupo, idear una fórmula para que los miembros del mismo se reconozcan entre sí, recordarle que está prohibido tomar fotografías dentro de la Abadía, que en Inglaterra los caballeros se descubren al entrar en un templo, que no deben olvidarse los bolsos y los paraguas, que está prohibido fumar, etc., e informarles, además, de la hora y punto de reunión.

"Entretanto, algunos turistas desearán comprar tarjetas postales y, por consiguiente, necesitarán sellos, mientras que otros pueden sentir la necesidad de comer algo o tomar algún refresco.

cuanto a las noches pasadas).

El resultado precedente citado y obtenido por extrapolación, deberá ser confirmado o rectificado por las estadísticas definitivas. Pero desde ahora se pueden calificar como muy satisfactorios los resultados de 1971, pues to que parecen mejores que los de 1970, año especialmente fasto para las migraciones turísticas internacionales.

Los alemanes, con más de dos millones de llegadas, fueron los más numerosos de los que visitaron a Francia en 1971. Vienen después los ingleses, los italianos y los belgas. Pero son los turistas de América Latina los que pasan una estancia más larga en Francia. Han estado más de 18 días como promedio, frente a 9 los belgas, 7,8 días los alemanes, 7,5 días

PARA SER GUIA

"Nuestras guías tienen que lidiar con estos problemas sin molestar a nadie, y menos todavía a los interesados."

Tiene que gustar

En la campaña 1972 habrá en Londres unos 750 guías con las necesarias calificaciones.

La gerente de personal de una compañía organizadora de circuitos turísticos manifestó: "Para mí, lo que cuenta es la formalidad de las guías. Algunos meses tengo unas 60, que van a sitios diferentes cada día de la semana. Si no puedo contar con ellas, estoy perdida.

"Por otra parte, insisto en que estén inscritas, hablen idiomas y disfruten su trabajo.

"Después de todo, para hacer esta labor, día tras día, y poder interesar al público, es esencial sentir verdadero afecto por Inglaterra."

Azafata... modelo... locutora de televisión, empleos todos ellos con un aura de encanto que brinda el mundo moderno a las jóvenes.

Con el turismo en auge por todo el mundo, la profesión de "guía", o cicerone ha entrado en el marco de empleos atractivos. No obstante, como ocurre con otras profesiones aparentemente fascinantes, la labor de guía de turista encierra mucho más que "encanto."

La "guía" o cicerone ha de estar bien dotada de vigor físico y mental y deberá haber cursado una rigurosa formación profesional.

No basta ser bonita. Por ejemplo, para ser "guía" oficial en Londres, es necesario poder hablar correctamente al menos un idioma extranjero y poseer títulos oficiales de inscripción como "Guía", de la Junta Turística de Londres (London Tourist Board). De lo contrario, las compañías que organizan los circuitos turísticos no las emplean.

Cursos plenarios o parciales

Existen en Londres dos centros de preparación para las oposiciones del London Tourist Board, y en cada uno de ellos se entrenan más de cien cincuenta estudiantes de guía. El

número de aspirantes suele ser casi cuatro veces mayor que el número de plazas. El proceso de selección y prueba eliminatorias comienza en el momento en que la aspirante telefona por vez primera pidiendo detalles.

Mrs. Pamela Henn, instructora jefe de uno de los centros dice: "Pongo gran atención cuando me hablan, y si detecto entusiasmo en la voz, ya sé, por regla general, que son aptas.

La entrevista personal confirma invariablemente la primera impresión: don de gentes, seguridad en sí misma, imaginación, don de la palabra y claridad de expresión.

Las estudiantes pueden optar por un curso de cuatro meses, con horario parcial, o por un curso de ocho semanas de jornada completa. Sea cual fuere el que escojan habrán de asimilar a diario una gran dosis de información, tanto histórica como de tipo práctico.

Una sesión característica de tres horas puede constar de una hora de historia y otra de apreciación de Arte, seguidas, quizás, por conferencias sobre "La Estructura Económica de la 'City' de Londres o sobre "El sistema Jurídico Británico," o bien sobre "Los distintos grupos religiosos en G.B."

También se facilita a las estudiantes una relación de libros para referencias futuras.

Según el Ministerio del Equipo y del Turismo, 14 millones de turistas extranjeros estuvieron en Francia durante el año de 1971 en una estancia de más de veinticuatro horas. La evolución de las llegadas de los turistas extranjeros en Francia, revela una progresión de 16,6 por ciento en cinco años, mientras que el aumento de las noches pasadas fue de 13,4 por ciento durante el mismo período. A la cabeza se encuentran los turistas procedentes de Canadá (más 66 por ciento en cuanto a las llegadas y menos 75 por ciento en cuanto a las noches pasadas); siguen después los procedentes de América Latina (más 26,2 por ciento en cuanto a las llegadas) y Estados Unidos (menos 24 por ciento de llegadas y 55 por ciento en

los ingleses y 6,2 días los americanos.

Si se comparan los resultados de 1971 con los de 1967, con el fin de poder juzgar mejor la evolución del movimiento turístico independientemente de las fluctuaciones de coyuntura pasajeras, se destaca una disminución de los turistas españoles y portugueses, de los que las noches pasadas en Francia han bajado casi 24 por ciento. Los aumentos corresponden a los turistas suizos (más 5 por ciento de las noches), belgas (más 1,24 por ciento) y austriacos (más 1,86 por ciento de las noches); en más grandes proporciones, los turistas italianos (más 14 por ciento de las noches), ingleses (más 15,25 por ciento de las noches), holandeses (más 16,6 por ciento de las noches) y alemanes (más 23,7 por ciento de las noches).

14 millones de turistas extranjeros pasaron por Francia

El aeropuerto de Orly

El Aeropuerto de Orly fue creado en 1946 a unos 10 kilómetros de París en una meseta antiguamente ocupada por un aeródromo de ensayo, una escuela de pilotos y una base del servicio aeronaval. El aeropuerto tiene una superficie de 1.800 hectáreas y está comunicado con París por la prolongación de la autopista del Sur; la carretera de París a Fontainebleau (RN 7) lo cruza de Norte a Sur. En 1970 despachó 10,3 millones de pasajeros y 177.000 toneladas métricas de mercancías (7 millones de pasajeros y — 10.000 toneladas métricas en 1967).

Como en un principio el aeropuerto de París se previó para unos 6 millones de pasajeros anuales, la Dirección General de Aeropuertos de París ha construido ampliaciones y nuevas instalaciones.

En dos fases de expansión se construyeron una nueva terminal aérea con una capacidad de 6 millones de pasajeros anuales, llamada Orly Ouest, y la ampliación de la terminal principal, llamada en adelante Orly Sud.

Orly Ouest: La terminal de pasajeros de Orly Ouest — funciona desde principios de 1971 — ha sido construida para 6 millones de viajeros anuales y se utiliza principalmente para los vuelos internos.

La estación terminal de Orly Ouest tiene 20 pistas paralelas, 23 salidas y un garaje subterráneo de tres pisos con capacidad para 3.800 automóviles.

Orly Sud: dos edificios construidos al final de las alas principales proporcionan un espacio suplementario de unos 10 metros cuadrados con instalaciones y servicios para los pasajeros que embarcan. Cada uno de los dos edificios podrá recibir cuatro Boeing 747 a las puertas de salida medianas, pasarelas cubiertas telescópicas. Hay pasarelas similares en otras salidas de las dos alas. Se han instalado unos 600 metros de aceras móviles.

Nuevas instalaciones en la parte central de Orly Sud: ha duplicado el número de mostradores de pasajeros, que antes eran a unos cien. La información sobre los vuelos se da en una computadora en unos tableros de mayor tamaño.

Una nueva terminal de mercancías: En vista del aumento del tránsito de mercancías, se ha establecido un sistema automático de despacho de mercancías en una terminal mecanizada, que tiene capacidad para despachar anualmente unas 250.000 toneladas métricas.

Con una longitud de 242 metros, una anchura de 108 metros y una superficie útil de 24.200 metros cuadrados, la terminal de mercancías consta principalmente de:

— una máquina de almacenamiento automático controlada por un tablero central;

— un transportador de cadena empotrado en el suelo, que va desde la máquina de almacenamiento a las principales zonas de trabajo;

— un sistema de transportadores de correa y de cinta para bultos pequeños;

— zonas de almacenamiento especial (depósitos especiales, cuarto de seguridad, lugar para bultos de gran tamaño, etc.).

Ampliación del espacio de estacionamiento: con los nuevos estacionamientos cuya construcción se ha terminado en Orly Sud y Orly Ouest, la capacidad total de estacionamiento disponible ha pasado de 5.900 a 12.000 automóviles.

Modesto aumento del tráfico mundial de las líneas aéreas en 1971 pese a la mejora alcanzada en el último trimestre

MONTREAL. — La Organización de Aviación Civil Internacional acaba de hacer públicas las estadísticas revisadas del tráfico mundial registrado en 1971, que comprenden las líneas aéreas regulares de sus 122 Estados miembros.*

El tráfico mundial de las líneas aéreas regulares, expresado en toneladas-kilómetros efectuadas durante el pasado año, aumentó en un 6,6½ con respecto al alcanzado en 1970. El índice de crecimiento fue modesto, si se compara con el registrado en años anteriores, que fue del 10 al 20 por ciento. El total de 494.000 millones de pasajeros-kilómetros alcanzado en 1971 supone un aumento del 7% comparado con 1970. La cifra de toneladas-kilómetros de carga aumentó también, pero en un 6,7% ascendiendo a un total de 24.740 millones, mientras que las toneladas-kilómetros de correo disminuyeron en un 8,3%, llegando tan sólo a 2.880 millones.

El cálculo aproximado del total de las toneladas-kilómetros efectuadas en 1971, llevado a cabo por la OACI a finales del año, a título preliminar, indicaba tan sólo un 4,3% incremento con respecto a 1970. No obstante, en esta ocasión no se tuvo en cuenta la expansión registrada durante el último trimestre del año. En esos meses, el tráfico de las líneas aéreas experimentó un incremento tan pronunciado que ello repercutió notablemente en la cifra total.

En la tabla que figura a continuación se observan las tendencias seguidas en 1970 y 1971 por el tráfico mundial de las líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la OACI.*



Hola!

Nos permite un momento?

Querida amiga:

Sabemos que es usted una persona muy ocupada. Por eso vamos a hablarle sobre algo que le interesa ahorrándonos los prólogos. Vamos al grano:

—Quiere que le REGALEN un suplemento?

—Quiere que sea rico en material y en papel color?

—Quiere además que se lo encuadernen GRATUITAMENTE?

—Quiere que ese suplemento se acuerde de sus hijos?

—Le gustan las entrevistas y reportajes, las columnas de modas y cine, las páginas culturales, los consejos de belleza, la decoración del hogar, la música "pop", el mundo de los adultos y el de la gente joven?

—Quiere coleccionar las recetas de Doña Nannie?

—Quiere que pensemos por usted un menú para cada semana?

—Quiere una columna en la que se publiquen sus propias opiniones y cartas?

—Le interesa una encuesta sobre diversos aspectos del hogar y el matrimonio?

—Quiere tener a mano los más prácticos consejos para su casa?

—Quiere un medio de difusión para su obra literaria, artística o social?

—Quiere, en resumidas cuentas, un suplemento que sea

VERDADERAMENTE SUYO?

Entonces, querida amiga, suscríbase a

LA PRENSA LIBRE

el diario de la tarde

y colecciona

Abanico

"La enciclopedia periodística del ama de casa".

Los coleccionistas de sellos no son ahora las únicas personas que se sienten atraídas por las emisiones conmemorativas que constituyen verdadera especialidad en muchos países. En Gran Bretaña estas emisiones reflejan no sólo descollantes acontecimientos históricos, sino también sobresalientes personalidades, episodios y actividades culturales.

No solamente los coleccionistas de sellos, sino todos los interesados en obras de arte en miniatura, propenden a estudiar cuidadosamente las series conmemorativas, hoy día emitidas por más de un centenar de autoridades postales. Algunas de estas piezas son auténticas obras de arte rivalizadoras con la pictórica por sus altos niveles de colorido y dibujos. Otras atraen por los temas que ilustran.

Inclusive quienes jamás hubieran soñado con llamarse filatélicos conservan algunos raros ejemplares de sellos, preservándolos, bien por su propio interés, bien por inducir a sus hijos a que adopten un "hobby" virtualmente remunerador.

Figuras pioneras

A cuatro famosos exploradores polares —Sir James Clark Ross, Sir Martin Frobisher, Henry Hudson y el capitán Robert Falcon Scott— se les conmemora en una serie de estampillas multicolores, emitidas el 16 de febrero de 1972, por la Corporación británica de Correos y Comunicaciones. Esta es la primera emisión especial dedicada a la exaltación de aquellos marinos y navegantes británicos pioneros de la exploración de los territorios ártico y antártico, aunque el capitán James Cook se le había conmemorado mediante previa estampilla en la serie aniversarios, emitida en 1968. Si bien se le recuerda mejor por sus viajes al Pacífico, Cook también logró realizar una profunda incursión en el Antártico.

La firma de Cook y su barco "Endeavour," formaron el tema principal de aquel sello anterior emisión; pero la nueva serie dedicada a exploradores famosos muestra la cabeza de cada uno de ellos sobre un correlativo contrafondo cartográfico.

Ayuda de organismos especializados

La serie es el resultado de una colaboración entre la diseñadora, Marjorie Saynor, el comité asesor de la Corporación y varios organismos específicamente relacionados con el tema. El comité recibió, a su vez, asesoramiento de la Real Sociedad Geográfica, de la Biblioteca Bodleian, de Oxford, de los directores de la Tate Gallery de Londres, y del Instituto Scott pro Investigación Polar, de Cambridge.

Esta es la primera serie en la que la señorita Saynor ha asumido plena responsabilidad por los diseños, si bien ya en 1970 triunfó en un concurso de ilustradores, consiguiendo que se le adjudicaran los diseños de dos de los cinco ejemplares que componían la emisión de aniversarios.

Miss Saynor, profesionalmente independiente, trabaja en su casa, cerca de Sevenoaks, en el sudeste de Inglaterra, y fue la autora de los sellos de la Alianza Cooperativa Internacional y de la Real Sociedad de Astronomía. Colaboró además con Fritz Wegner, creador de los otros tres sellos, para lograr notable uniformidad pictórica.

En cuanto a la emisión de sellos conmemorativos de exploradores, la

señorita Saynor ha logrado crear estrecha correlación entre los mismos, a la par que cada uno retiene características de singularidad. Los retratos incorporan robusta imprenta, tanto el rostro pleno y barbudo de Hudson, como los de sus tres compatriotas, cuyas respectivas efigies se estampan en semi-perfil.

Un mapa de 1841

Ross, tema de los sellos de 3 peniques, descubrió el mar que lleva su nombre durante sus expediciones al Antártico entre 1839 y 1843, y destacó la localización precisa del polo magnético norte. Su efigie es trasunto de una fotografía, que la Real Sociedad Geográfica posee, de un grabado de Henry Cook, a su vez tomado del cuadro original de J. R. Williams, actualmente en el Museo Nacional Marítimo de Londres. El fondo es un mapa del Mar Polar del Sur, copia de un ejemplar producido en 1841 por orden de la Cámara de los Comunes.

Frobisher, que figura en los sellos de 5 peniques, penetró por primera vez en el círculo ártico en 1576, en busca de un pasadizo al noroeste. La imagen es reproducción de un cuadro, propiedad de la Bi-

blioteca Bodleian, de Oxford. El fondo es un mapa adaptado del "Part of the World," de Descartes, 1550.

Los sellos de 7½ peniques estampan la cabeza de Hudson, otro de los buscadores del pasadizo noroeste, quien en 1610 descubrió la bahía que lleva su nombre. La reproducción es un detalle del cuadro pictórico de John Collyer, "El último viaje de Henry Hudson," propiedad de la Tate Gallery de Londres. El fondo, América del Norte, es una adaptación del mapa de Petrus Plancius, editado en 1592.

El capitán Scott, figura central de los sellos de 9 peniques, pereció con cuatro compañeros después de alcanzar el polo sur en 1912. Este trágico final no aminoró en modo alguno la importancia de su logro, y los documentos y diarios de la expedición perpetúan lo memorable de la proeza. La efigie de Scott se ha tomado de una fotografía que posee la Real Sociedad Geográfica, y el fondo reproduce la "carta de la ruta" de la expedición británica en 1910-1913.

Formato vertical

Estos sellos son de tamaño poco mayor que el doble del usual en las estampillas postales británicas. Pero, a diferencia de los más de los lanzados en emisiones especiales, su formato es vertical, en lugar de horizontal. Y la ausencia de bordes en



La fotografía nos muestra la nueva serie que recientemente ha emitido la Corporación Británica de Correos y Comunicaciones, con el tema de famosos exploradores polares británicos: Ross, 3 peniques, Frobisher, 5 peniques, Hudson, 7½ peniques y Scott 9 peniques.

Un año de especial diseño de estampillas postales

blanco es adicional característica distintiva.

La cabeza de la reina Isabel II aparece en silueta en el ángulo superior derecho de cada sello, diagonalmente opuesto a la cifra de su valor. La inscripción está restringida a meramente el nombre y las fechas biográficas, consignadas a lo largo del margen izquierdo.

Estos sellos están relizados en fotogrado sobre un papel especial de "Harrison and Sons" y llevan hilos fosforescentes.

Retratos de época y mapas ilustrativos constituyen facetas en que se especializa Miss Saynor; no obstante, ésta tarea implicó el reto de combinar ambos aspectos, y realizarlo a escala de un sello.

Miss Saynor se formó como muralista en el "Royal College of Art," de Londres; pero ha adaptado su estilo a muchas disciplinas. Otro de sus trabajos para la Corporación de Correos y Comunicaciones incluye el boceto de un telegrama de felicitación y un mapa mural.

Peter Scott, hijo del capitán Scott, artista y muralista, a quien se le mostró el trabajo de Miss Saynor manifestó: "Es una serie excelente y me siento orgulloso de ella."

Cinco emisiones más

Gran Bretaña está proyectando producir emisiones especiales en

gran escala, reflejando la vida nacional en términos culturales e históricos. Otras cinco emisiones preparadas aparecerán en el curso del año 1972, y se espera atraigan interés filatélico universal.

El 26 de abril aparecerá la emisión que conmemora el 1.º aniversario del descubrimiento de la tumba de Tutankhamun, el CL aniversario de la instauración del Servicio Guardacostas británico, y el centenario del nacimiento del compositor Ralph Vaughan Williams.

El 21 de junio se lanzará un sello sobre arquitectura británica, produciendo iglesias rurales y casas. Igualmente se conmemora el 50.º aniversario de la BBC y la puesta en marcha de los programas de radio diariamente en Gran Bretaña con una serie de tres sellos, el primero 13 de setiembre, y aún un cuarto para el LXXV aniversario sobre la primera retransmisión de hilos transoceánica por Marconi y Kemp.

Tres sellos navideños se emitirán el 18 de octubre, con tiempo suficiente para estampar la correspondencia de ultramar, y el 20 de noviembre aparecerá lo que para muchos será la culminación filatélica del año —la emisión de sellos y 20 peniques conmemorando el aniversario de las bodas de plata de la Reina.

En cada caso ni el diseño ni los autores se darán a conocer hasta meses antes; pero la Corporación británica aspirará a que las series de 1972 contribuyan a realizar su papel como líder de la filatelia mundial.

por

Geoffrey Williams,