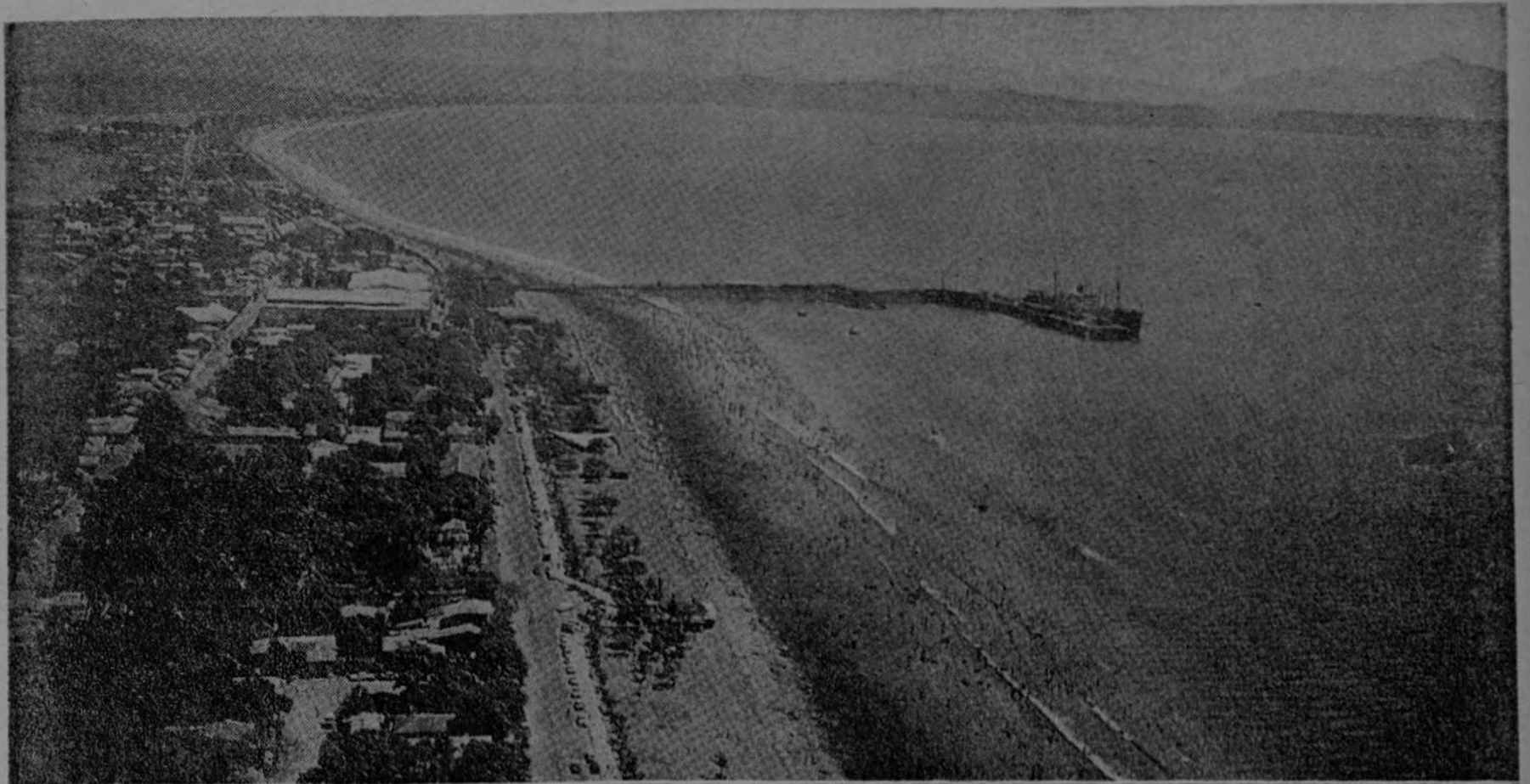


Suplemento
de *VIAJES*

PROA

San José,
de *COSTA RICA*

No. 37 jueves 27 de Abril de 1972



LA PRENSA LIBRE
el diario de la tarde

Mariamalia de Berrocal

Mercedes Borrásé S.

DIRECTORAS

Una vista panorámica de la playa y el Paseo de los Turistas en Puntarenas y un maravilloso atardecer en ese bello Puerto del Pacífico, componen nuestra gráfica de hoy. Homenaje a una pujante provincia que abre sus brazos y su corazón a los miles de turistas, nacionales y extranjeros que la visitarán este fin de semana con motivo de sus Carnavales.



Instituto Costarricense de Turismo

Los viajes con todos los gastos incluidos

Hay una relación directa, en materia turística, aunque sean cosas distintas, entre los vuelos contratados ("charters") y los viajes con todos los gastos incluidos, es decir, los "package tours" o "paquetes turísticos", porque a los vuelos contratados siguieron los viajes aéreos con todos los gastos incluidos. De manera que, aún cuando para 1951 la Asociación Británica de Charters reportó que sus asociados habían transportado 200.000 pasajeros, bien pueden funcionar, y funcionan, servicios de "charter" aéreo exclusivamente; y viajes con todos los gastos incluidos. En la misma Inglaterra, y por causa de competencia entre las empresas y de regulaciones gubernamentales, y ante el buen éxito del "charter" aéreo, surgió en 1952, la idea de los viajes con todos los gastos incluidos, y no sólo el costo del transporte aéreo.

LOS "PAQUETES TURÍSTICOS"

El sistema de viajes con todos los gastos incluidos comprende de estos extremos: transporte aéreo, transporte terrestre, hoteles y servicios de guías de turismo.

Esta modalidad de los viajes con todos los gastos incluidos fue rápidamente adoptada como patrón; y conforme a esta mecánica: la organización del "paquete" de excursión y la consiguiente responsabilidad de los detalles del viaje son del resorte de la correspondiente agencia de viajes u oficina de turismo interesada, la cual contrata, por aparte, con la respectiva compañía de transporte aéreo.

Así, interpretaciones más liberales del Acta de Aviación Civil, al comienzo de la década de 1950, abrieron la vía a una amplia promoción de los viajes con todos los gastos incluidos, al permitir la venta directa al público. A pesar de una deficiente y esporádica publicidad y de la dependencia de aeronaves de segunda mano, la industria de los "charters" empezó a crecer en Gran Bretaña.

Ya en 1956, la empresa "British European Airways" manifestaba que casi todo el incremento del tráfico en determinadas rutas se debía al sistema de viajes con todos los gastos incluidos ("package tours").

ORIGEN DEL TURISMO HACIA ESPAÑA

Como beneficiarias de los primeros viajes "charters" y "paquetes turísticos" surgen España, primero; e Italia después, que se cuentan, al presente, entre los países que mayores beneficios obtienen del turismo receptivo.

En efecto; nuevos patrones de tráfico comenzaron a resaltar: una preferencia definida por Mallorca, la Costa Brava y el Norte de Italia. Uno o dos compañías principiaron a considerar la posibilidad de adquirir equipo nuevo para los viajes. Durante el período en referencia, los alemanes no se encontraban en condiciones de hacer lo mismo, en tanto que en los países nórdicos se estimuló la formación de compañías de "charters" aéreos. Para 1960 la industria de "charters" del Norte de Europa estaba fijando sus raíces; y, más aún: progresando más allá de la etapa del DC-3, en términos de equipo.

Al comienzo de la década del 60, el crecimiento de los servicios "charters" todo incluido fue constante, sin ser espectacular, por lo que hace a Gran Bretaña. El recientemente formado "Air Transport Licensing Board", empezó a contemplar generosamente las solicitudes para programas de viajes con todos los gastos incluidos; y la "British European Airways" pronto abandonó sus esfuerzos por detenerlos.

ELIMINACION DE RESTRICCIONES PARA LOS "PAQUETES TURÍSTICOS"

De otra parte, en una declaración de política, el Ministro británico de Aeronáutica virtualmente desistió de todas las restricciones a fin de fomentar los "charters" aéreos y los viajes con todos los gastos incluidos.

Corto tiempo después las empresas de "charters", encabezadas por la "British Eagle" y la "British United", adquieren una mayor fuerza industrial; y presentaron una mejor imagen de sus servicios al público.

INCREMENTO DEL TRAFICO

De 1951 a 1963 el tráfico de pasajeros que usó el régimen en examen subió de 200.000 a 500.000; pero al siguiente año fue considerable el aumento, porque asumió un gigantesco salto hacia adelante.

LOS PAISES RECEPTORES Y EL "CHARTERS"

Luego, sobrevino el reconocimiento universal a este sistema de viajes turísticos. Recientemente, los países de destino han comenzado a tomar una creciente participación en el mercado turístico mundial; y, como países receptores, les corresponde un porcentaje substancial del tráfico turístico promovido por los "charters" y los "paquetes turísticos".

TOKYO BAY paga \$40.255 de peaje en Canal de Panamá

Dos de los buques más grandes que jamás hayan transitado por el Canal de Panamá hicieron su primer viaje por la vía interoceánica, el miércoles 17 de abril. Son el Tokyo Bay, de 950 pies de largo, que transitó hacia el sur, y el Elbe Maru, que iba rumbo al norte.

Los dos gigantes se encontraron a las 10:30 a.m. en la Recta de Gamboa. Ambas naves transitaron el Canal sin incidentes y a las 4 p.m. habían dejado las aguas del Canal de Panamá.

El Gobernador de la Zona del Canal S. Parker y los Embajadores del Japón, Alemania y Gran Bretaña ante el Gobierno de la República de Panamá, estuvieron en las Esclusas de Miraflores, para presenciar su paso por el último juego de esclusas, antes de adentrarse en el Pacífico. Centenares de residentes y funcionarios del Canal de Panamá se estacionaron a lo largo de las orillas del Canal en Gamboa y Pedro Miguel para ver el paso de las dos enormes naves.

El Elbe Maru, que llegó a Balboa el martes en la mañana, había implantado una marca en el pago de peajes al Canal de Panamá, cuando se le midió y pagó 35.500 dólares para pasar por la vía interoceánica. La marca anterior, de 32.527 dólares, fue pagada el 10 de febrero por el Rhine Maru, otro barco de furgones. El Rhine Maru, al igual que el Elbe Maru y el Tokyo Bay pertenecen al Consorcio "Trío". El Tokyo Bay pagó \$40.235 de peaje, superando así la marca del Elbe Maru.

El tránsito de esos gigantes buques de furgones fue histórico en los anales del Canal de Panamá, pues el Tokyo Bay es el buque

más grande que jamás haya usado el Canal y derribó la marca impuesta en 1939 por el trasatlántico alemán Bremen, que tenía un largo de 936 pies.

El Tokyo Bay, construido en Alemania, es el primero de cuatro gigantes buques de furgones, de su tamaño, que están siendo construidos en Europa para Overseas Containers Ltda., para servir la ruta del Lejano Oriente. Tiene una velocidad de servicio de 26 nudos y transporta más de 2.000 furgones. Hará escalas en Tokio y en Kobe en el Japón durante este viaje y regresará el mes entrante para transitar el Canal rumbo a Southampton, Hamburgo y Rotterdam.

La Overseas Containers es el consorcio de buques de furgones más grande de Inglaterra, formado por los intereses conjuntos de furgones de cuatro líneas de navegación, La Peninsular Steam Navigation Company, la Ocean Steam Ship Company, Ltd., la British Commonwealth Shipping Company, Ltd. y Furness, Withy and Co. Son representados por Pacific Ford.

El Elbe Maru es propiedad de Mitsui OSK Lines y fue construido en el Japón para la ruta de Europa al Lejano Oriente. Es también un buque de furgones de 882 pies de largo y un ancho de 105 pies, seis pulgadas. Su velocidad máxima es de 26 nudos. Boyd Brothers son sus agentes.

Dichos enormes clientes del Canal pertenecen a un grupo de 17 que están siendo puestas en operación por el Trío Alliance, consorcio de armadores de Inglaterra, Alemania y Japón, que ha sido formado para promover el comercio por furgones entre Europa y el Lejano O-

Asistido por un remolcador del Canal de Panamá, que luce diminuto en comparación, el gigantesco barco Tokyo Bay se dispone a pasar por las esclusas de Pedro Miguel después de haber navegado por el Corte Gaillard en su tránsito de Atlántico a Pacífico.

riente. Los más grandes de los barcos del Trío son el Tokyo Bay y sus gemelos, todos los cuales miden 950 pies de largo, tienen un ancho de 105 pies, 10 pulgadas.

Son los buques más grandes que se pueden acomodar en las Esclusas del Canal, de 1.000 pies de largo y de 110 pies de ancho.

El nuevo servicio, que hará transitar por el Canal sus naves semanalmente, comenzó en enero de este año con la llegada del buque japonés Kamakura Maru. Dicho gigantesco buque de furgones, construido en el Japón, es propiedad de la Nippon Yusen Kaisha, Ltd., del Japón. Tiene 855 pies de eslora y una manga de 106 pies. Su velocidad máxima es de 26 nudos. Viaja desde el Japón con destino a Hamburgo con 13.966 toneladas largas de carga general dentro de furgones.

La terminal de pasajeros más grande del mundo operada por un línea aérea será inaugurada oficialmente el primero de junio en el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy de Nueva York.

La colosal instalación de 92 millones de dólares se extiende en una área de 250 mil metros cuadrados. Albergará un centro para aduana, migración y sanidad, diseñado para despachar cada 15 minutos las formalidades gubernamentales de los 337 pasajeros de un Superjet 747.

La nueva terminal de Pan Am contará con 8 rampas para 747 y 8 para aviones 707 y 727.

Más tarde —el 15 de octubre— una carretera de dos pisos en forma de herradura penetrará hasta el corazón de la terminal, permitiendo a los pasajeros llegar en vehículos a menos de 25 metros de su

Pan Am tendrá nueva terminal en N. Y.

avión.

Para el otoño, la terminal contará también con:

—Un sistema automático de equipaje capaz de manejar, 5.000 piezas durante las horas más intensas de tráfico.

—Un sistema de clavos de color, dirigido por una computadora, que guiará a los pasajeros hacia su avión desde el momento en que penetren en la terminal.

—Un estacionamiento para 400 automóviles.

—Una variedad completa de concesiones y tiendas libres de impuesto, incluyendo un restaurante para 310 personas y tres bares.

Para el próximo verano, las ocho rampas para el 747 estarán en operación y la terminal podrá manejar hasta 3.000 pasajeros por hora.

El sistema automático de equipaje estará eslabonado a 52 mostradores situados en el perímetro de la terminal, así como a cuatro puntos para entrega de equipaje en la acera exterior, otro para transbordar equipaje a otras líneas aéreas y uno más en el techo del edificio. Este sistema llevará las maletas del mostrador al avión en menos de 7 minutos, utilizando una complicada red de bandas sin fin y minigóndolas dirigidas por una computadora.



Un producto de calidad de
REPUBLIC TOBACCO COMPANY

Una realidad nacional

San José a sorbos

"Se ha descubierto la democratización de la barba. El barbudismo ya no es sinónimo de izquierdismo".

Uno que se dejó crecer las cejas

Nos parece que cuando debe recurrirse a símbolos externos para hacer notal algo del espíritu, ese algo, posiblemente, carece de fuerza. Hace algunos años, dejarse la barba era sinónimo de intelectualidad, y por añadidura, de izquierdismo, cualidad que no debe faltar en los "auténticos" intelectuales. Luego se puso de moda la gorra tejida, calada hasta las orejas, símbolo de liberación del espíritu. Y, entre barba y gorra, por supuesto, la melena ondeada, lisa o espaventada, pero melena al fin, modelada con gracia por el sexo fuerte.

+

No se nos mal interprete. No estamos contra los intelectuales, melenudos, liberales de nuevo cuño, románticos "pop", unisex, etc., etc. Por el contrario. Todo esto nos parece una interesante ebullición humana que ya se está afincando también en las calles de San José, y que, a pesar de ser muy seria y consistente, se enternece ante un pollo frito de Sandís o una hamburguesa de Mc.Donalds, como un niño ante un "confite de bola", porque en ese momento están saboreando toda una filosofía, con sus libros debajo del brazo, y sus gorros respectivos hasta las orejas...

+

Nos caen bien. Les perdonamos que sean tan inconsistentes como para que critiquen el imperialismo, pero sean fieles abanderados de los pollos Kentucky y otros manjares de nombre extranjero para su conocimiento, descubrimos que hamburger se dice en español "albodigón". Y por supuesto, hot dog, aunque casi no se use, "perro caliente". Un cheezeburger es un "albodigón con queso". Un banana split (veamos, veamos split... según el diccionario... Split: partir, separar, romperse a lo largo, cuartear...). Pidamos pues, al gusto, un banano partido. Y en vez de un elegante "ice cream soda", un "heladito con soda". Esperamos agradezcan nuestra colaboración como traductores.

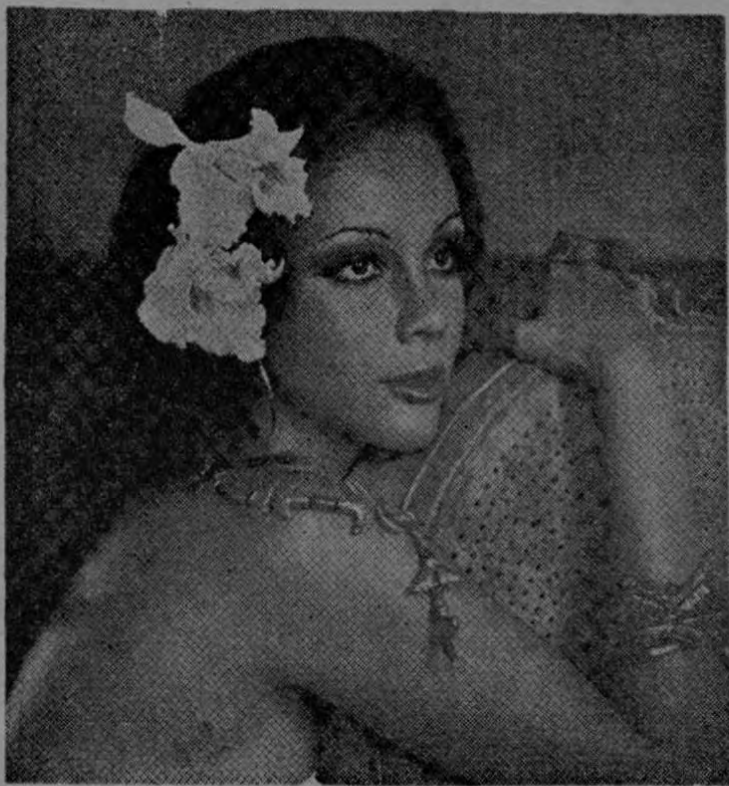
+

Para terminar el comentario de hoy, que podríamos titular "Los peludos, el nacionalismo y el idioma", les contaremos una anécdota personal. Este peatón que anda en carro venía de la Iglesia de San Pedro hacia San José, cuando tuvo que circular forzosamente por la derecha, como manda el tránsito, para dar paso a un "jeep" (vehículo a tracción, sin traducción exacta), con unos jóvenes barbudos, melenudos y con gorro (de todo andaban), entre el que sobresalía una melena leonina con propietario de edad indefinida. Yo, francamente, peatón y todo, hubiera dicho que eran revolucionarios cubanos que equivocaron el camino... pero eran del M.C.R.L. (Movimiento Costa Rica Libre, para mayor información). Para evitar estos engorrosos equívocos, se de un grupo muy especial que se va a dejar crecer las cejas como "distintivo no patentado".

Peatón que
anda en carro.—



Medellín será un paraíso



Una de las ciudades más bellas de Colombia, que cuenta en la actualidad con un millón noventa y seis mil setecientos noventa habitantes, es llamada "La ciudad de las flores", por tener la característica de sacar las más lindas mujeres y flores más bellas.

Entre el 19 y el 27 del presente mes podremos ver a Medellín profusamente iluminada con luces de colores, durante la celebración de la séptima conferencia y exposición mundial de orquídeas.

Quién haya conocido esta ciudad, siempre la recordará y querrá volver, los colombianos la llamamos "la capital de los paraísos" es limpia y perfumada, sus avenidas muy anchas e iluminadas con grandes sardinales, ciudad que conserva sus zonas verdes como reliquia de reyes; allí celebramos el día del árbol, pues, es como religión conservar grandes arbustos a lado y lado de calles y avenidas.

Con motivo de esta cele-

El Cap. John Kremenec opina sobre t

Es de todos conocida, en el ambiente turístico y hotelero de nuestro país, la personalidad del Capitán John Kremenec. Con grandes inquietudes por el desarrollo turístico en Costa Rica, visitó la redacción de PROA a fin de hacer públicas sus sugerencias en este importante ramo de lo que se ha llamado "la industria sin fronteras". He aquí lo que se propone:

1.) Interesar a los industriales del turismo, en el extranjero a venir a establecer sus industrias de turismo en C. R. tales como hoteles, casinos, clubes, centros deportivos, restaurantes, etc. aprovechando y

explotando la belleza de la naturaleza de nuestro país: mares, montañas, volcanes, playas, islas, etc.

2.) ¿Cómo se logra interesar a estos industriales del turismo en el extranjero para que vengan aquí a establecer sus industrias.

a) Dándoles a conocer las facilidades que da el gobierno local para el establecimiento de este tipo de negocios: leyes, exenciones, etc.

b) Dándoles a conocer la belleza misma del país.

3.) ¿Cómo podemos hacerles conocer a esos industriales del turismo esas ventajas que el gobierno ofrece y esa belleza de nuestro país?

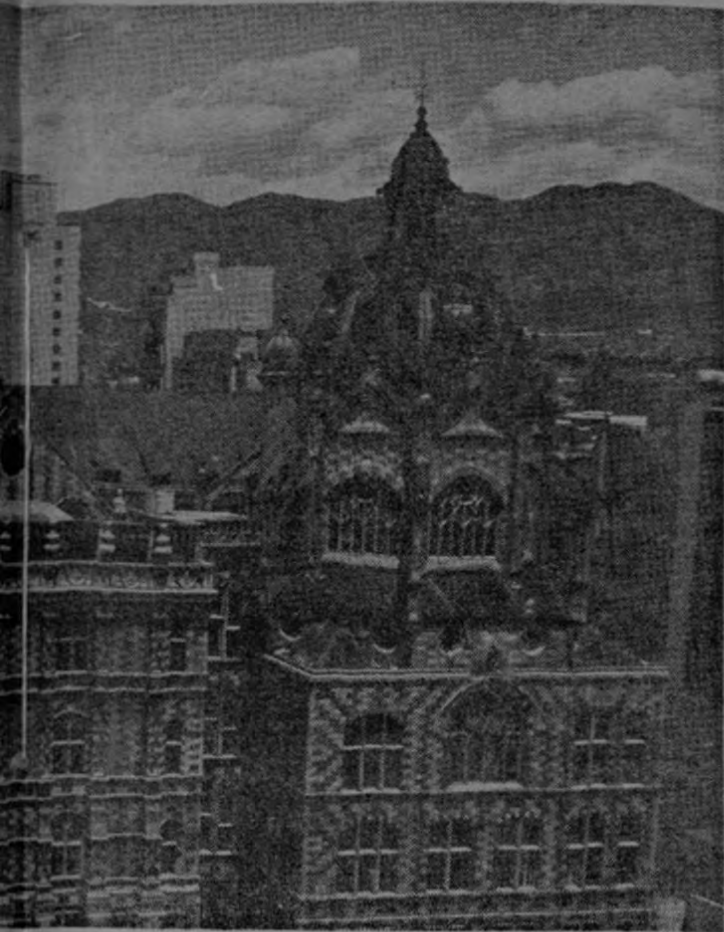
a) Utilizando a las industrias extranjeras que

b) Utilizando los consulados establecidos en Costa Rica.

c) Utilizando el turismo nacional.

Para ello, el gobierno, a través del Instituto Costarricense de Turismo, solicitará a las empresas que operan en el sector turístico de los países respectivos países.

a) Las facilidades que el gobierno ofrece a los negocios aquí;



de luz y color

bración, el Instituto Nacional de Cultura en unión de la Corporación Nacional de Turismo, ha programado grandes eventos culturales y turísticos, así pues, Medellín tiene sus brazos abiertos para recibir a más de tres mil turistas del exterior y otro tanto de las distintas ciudades del país. Medellín se viste de luces para recibir al turismo. En el día de su apertura, el 19 de abril más de doscientos artistas antioqueños, ofrecerán a su ciudad, en las horas de la noche una gigantesca y bella serenata de su música autóctona, con asistencia de sus ilustres visitantes y habitantes, esto como apertura del Congreso Mundial de Orquideología.

Desde las cinco de la tarde de esta fecha se dará comienzo a un desfile permanente de conjuntos folklóricos y musicales, por todas las vías centrales de Medellín. —Qué gran brillo— de luces, color, gentes y flores tendrá Medellín para esta

fecha. Las gentes no importa su clase, nivel social al que pertenezcan podrán admirar lo bella que es su tierra.

Todos podrán disfrutar durante la celebración de la Séptima Exposición Mundial de Orquideología, de los diferentes eventos culturales como: exposiciones pictóricas permanentes en la lujosa casona de auténtico estilo del Jardín Botánico Joaquín Antonio Uribe; sus organizadores han pedido a todos los pintores y artistas de otras actividades exponer sus obras durante los días que tendrán cumplimiento este certamen de orquideología.

También la Galería Luis Ángel Arango de Bogotá ha cedido su pinacoteca para este certamen, quizá la más completa en Colombia.

Así, nos daremos cita en Medellín, podremos admirar su colorido y belleza, podremos sentir la satisfacción de pasar unos días en la "Ciudad de la eterna Primavera" y sentir su aroma de "Ciudad de las Flores".

turismo en Costa Rica

ando a las empresas que operan en el país. irando las embajadas y establecidos en Costa izando al empresario n o, el gobierno de la Re ctamente o por medio Costarricense de Turis á —o si es posible exi- mpresas extranjeras q n el país, dar a conocer les del turismo en sus países: facilidades que ofrece para establecer sus ne-

b) La belleza y atractivos de Costa Rica.

Esto mismo se solicitará o exigirá de las Embajadas y Consulados. Las empresas nacionales utilizarán sus propias conexiones en países extranjeros para ponerse en contacto con posibles inversionistas y darles a conocer estos puntos para interesarlos en proyectos relacionados con el turismo.

El Capitán supone que hay necesidad de preparar un anteproyecto bien bueno, que contenga todos los puntos de su plan, para poderlo presentar a don Pepe.



EFFECTIVO DEL 30 DE ABRIL AL 31 DE AGOSTO DE 1972

LLEGADAS A SAN JOSE

DIA	PROCEDENCIA	Vuelo N°	Hora
Lunes	Miami	631	8:15 pm.
	San Andrés	641	11:45 am.
	México y San Salvador	627	4:15 pm.
	Caracas, Maracaibo, Barranquilla y Panamá	634	12:05 pm.
Martes	Miami	631	8:15 pm.
	México y San Salvador	627	4:15 pm.
	Panamá	626	7:30 am.
Miércoles	Miami	621	7:45 am.
	Miami y Grand Cayman	631	8:50 pm.
Jueves	Miami	621	7:45 am.
	México y San Salvador	627	4:15 pm.
	Caracas, Maracaibo, Barranquilla y Panamá	634	12:05 pm.
	Miami	631	8:15 pm.
Viernes	*Miami	621	7:45 am.
	Miami y Grand Cayman	631	8:50 pm.
	Panamá	626	7:30 am.
	San Andrés	641	11:45 am.
	México y San Salvador	627	4:15 pm.
Sábado	Miami	621	12:00 pm.
	Miami y Grand Cayman	631	8:50 pm.
	Caracas, Maracaibo, Barranquilla y Panamá	634	12:05 pm.
Domingo	Miami	621	12:00 m.
	Miami	631	8:15 pm.
	México y San Salvador	627	4:15 pm.
	Caracas, Maracaibo, Barranquilla y Panamá	634	12:05 pm.

SALIDAS DE SAN JOSE

DIA	DESTINO	Vuelo N°	Hora
Lunes	San Salvador y México	626	8:30 am.
	San Andrés	640	8:45 am.
	Grand Cayman y Miami	630	12:50 pm.
	Panamá	627	5:00 pm.
Martes	Miami	620	7:00 am.
	San Salvador y México	626	8:30 am.
	Miami	630	5:00 pm.
Miércoles	Grand Cayman y Miami	620	8:30 am.
	Panamá, Barranquilla, Maracaibo y Caracas	633	9:00 am.
Jueves	San Salvador y México	626	8:30 am.
	*Miami	630	12:50 pm.
	Panamá	627	5:00 pm.
	Miami	620	7:00 am.
Viernes	Miami	620	7:00 am.
	San Salvador y México	626	8:30 am.
	San Andrés	640	8:45 am.
	Panamá, Barranquilla, Maracaibo y Caracas	633	9:00 am.
	Miami	630	5:00 pm.
Sábado	Miami	620	7:00 am.
	Miami	630	12:50 pm.
	Panamá, Barranquilla, Maracaibo y Caracas	633	1:00 pm.
Domingo	San Salvador y México	626	8:30 am.
	Miami	620	12:50 pm.
	Panamá, Barranquilla, Maracaibo y Caracas	633	1:00 pm.
	Miami y Grand Cayman	630	5:00 pm.

* Opera de julio 7 a setiembre 15 inclusive.
** Opera de julio 6 a setiembre 14 inclusive.



Carnaval en Puntarenas

Canto a mi puerto

Fue compuesta una canción a Puntarenas con motivo de celebrarse próximamente los carnavales en ese puerto. La canción se titula "Canto a mi Puerto".

Damos a conocer a los creadores de esa canción.

Letra, Miguel a Brenes Castillo.

Música, Hermanos Guzmán.

Interpretación, Los Continentales.

Es Puntarenas el paraíso terrenal
Adán y Eva ya estuvieron por acá,
sus bellas playas sirvieron para gozar
a nuestros padres en un día de carnaval.

Oh, verde mar de mi puerto tropical.
Oh, azules costas que parecen de cristal,
blancas nubes que surcan la inmensidad
de ese claro cielo que protege mi ciudad.

Rayos de sol que iluminan el manglar
y dan calor a bañistas junto al mar,
y los muelleros se encuentran en su labor
al ser llamados por sirenas de un vapor.

Somos porteños cantan todos al entrar
a las bodegas a empezar a separar,
pesados fardos se mueven de aquí pa' allá
mientras los trenes los empiezan a cargar.

Llegó la noche ya empezó el carnaval
desde Los Baños y los quiscos del final,
y en la deriva se besan sin desmayar
Adán y Eva que han vuelto a resucitar.

Es Puntarenas el paraíso terrenal
Adán y Eva ya estuvieron por acá,
mangos y cocos trajeron para sembrar
donde el turismo bien pudiera reposar.



PLAYA GRANDE:

el segundo descubrimiento

Descubrir siempre es interesante y fuente de gratas sorpresas. Cuando lo que se descubre es un paraje maravilloso, que auna el mar y la montaña, el descubrimiento es simplemente sensacional.

Y... sensacional es la palabra para describir Playa Grande, situada en el litoral del Océano Pacífico y muy cerca de Santa Cruz de Guanacaste.

Su extensión de ocho kilómetros, reúne

las playas más preciosas, donde la pesca y otros deportes marinos pueden practicarse en plenitud.

De fácil acceso por carretera, este sitio de recreo en el que se conjugan el azul del mar, el blanco de la arena y el verde de la vegetación, está llamado a ser en un futuro muy próximo uno de los lugares más apetecidos por las personas que gustan del descanso, rodeado de comodidades.

A propósito del tabaco...

Una fiesta hace 443 años

Hace la friolera de cuatrocientos cuarenta y tres años que, al igual que este, el 19 de agosto cayó sábado.

Aquel secular día fue de fiesta, pero fiesta en serio, en un lugar de la península de Nicoya, en donde los Chorotegas, comandados por Nambí, aquel cacique de costumbres licenciosas, parrandero inveterado, enamorado incorregible, bebedor de chicha y fumador de veras, recibieron al conquistador hispano Gil González Dávila, que con un grupo de hombres cruzó de Panamá hasta Nicaragua, en donde el Cacique Nicarao los recibió con todos los honores y, según cuenta Oviedo, tuvieron una conversación muy interesante, ya que el indio le preguntó hasta por el Diluvio Universal, lo que los católicos entonces consideraban como noticia exclusiva, contenida para ellos, solamente, en la Biblia y transmitida, en

vista de que pocos sabían leer, por los precursores de los radios periódicos, que fueron los monjes y los juglares.

Pero bien, dejemos el campo de Nicarao para en otra y volvamos en alas del recuerdo a donde Nambí.

Agrega Oviedo, que andaba en esa expedición, como reportero, que ya tenían algunos días de estar entre los indios e indias que "no ocultaban sus vergüenzas" y que ese sábado 10 de agosto, se armó la parranda, comenzando los indios, al caer la noche a bailar al son de algunos instrumentos y a tomar chicha que elaboraban mascando el maíz, el que luego depositaban en vasijas a las que ponían agua y dejaban fermentar.

"Se emborrachaban y caían. Tomaban tabacos que son como del tamaño de un jeme y delgados como un dedo, que encen-

dían en un extremo con un cabo y lo ponían, por el extremo opuesto al fuego, en la boca y aspiraban teniendo el humo en su boca, con el resuello parado, echándolo luego por la boca y la nariz".

Era la primera vez que en nuestro suelo los españoles veían a los indios en una de las bacanales a que eran tan dados y la primera también en que los veían fumar y echar humo como volcanes enfurecidos.

Los curas que iban en la expedición se santiguaban y los soldados también, aunque, no sería de extrañar que a alguno que otro, con menos "fortaleza espiritual" le habría encantado estar como sujeto activo en la juerga, en la que los indios e indias ponían en ejecución toda la teoría que en materia de "dolce vida" pudieran tener.

Para los indios, aquella fiesta, posiblemente cele-

bración de la luna llena o algo por el estilo, pues no creemos que fueran tan amables como para dedicarle ni un simulacro de sarao a los extraños visitantes que venían unos a pie y otros en "casas flotantes" como llamaban a aquella cáscara de nuez apodada carabelas, las que fueron carenadas en Chira, era una cosa común. Era como para nosotros, los más viejos, los tacos o las melcochas danzantes, en los patios de los beneficios, o como para los jovencitos de hoy ir a las "discotecas" a menear al ritmo Ye-ye o qué sabemos sus esculpidos esqueletos.

Lo importante es que allí, en ese sábado 19 de agosto, del que se cumplirán casi tres siglos y cuarto, nuestros antepasados hispanos vislumbraron lo que podría ser un negocio como la Tabacalera o la Republic enunciadopor los antepasados in-

dios y, mucha gracia le debe haber hecho eso de lanzar humo por la boca y por la nariz, puesto que aquí estamos fumando como locas amarradas, con los dedos amarillos de cotina, con toques impertinentes y gastando plata en cigarrillos, olorosos demonio y a gasolina de encendedor, quemando los muebles de la casa lanzando ceniza a diestra y siniestra, entre las apunetas murmuradas maldiciones que nos lanzan aquellos a los que les caen encima y que desearan que jamás Gil González Dávila, su comitiva de soldados, curas e historiadores hubiesen estado acá visitando al calabera Nambí, que así, a la larga a la corte, nos hubiéramos economizado ese vicio del fumado, aunque no la afición "tan saludable" a la chicha o a todo aquello que "jume".

Que los dioses correspondientes, tengan en Gloria a Nambí.

la comodidad
y la velocidad
de los trenes
franceses

Entre las realizaciones del año en la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF) figura la puesta en servicio del Aquitaine y de algunos otros grandes rápidos como el Kleber y el Stanislas. La aparición de esta nueva clase de trenes consagra la alianza entre la gran velocidad y la comodidad ferroviarias y constituye, para la SNCF un éxito técnico acompañado por un éxito comercial creciente.

El Aquitaine, que enlaza París a Burdeos y viceversa, en cuatro horas, con un promedio de 145 km por hora es actualmente el tren más rápido de Europa.

Los usuarios del Aquitaine han apreciado, aparte de sus actuaciones de velocidad, la comodidad excepcional, especialmente desde el punto de vista de la suspensión y del aislamiento fónico. Esta calidad es igual en los trenes Kleber y Stanislas, que enlazan París con la región del Este, dotados con el mismo material. Igualmente sucede con el Capito le y el Standard, ya muy

Pase turístico para los visitantes de Escocia

LONDRES (S. B. I.) - A partir de abril, se ofrece un billete turístico, para ocho días de viajes ilimitados, a los visitantes de Escocia. El precio del billete, llamado Travel-pass, será de 31.25 dólares en abril, mayo y octubre, y de 36.25 desde junio a setiembre, ambos inclusive, permitiendo viajar en tren, autocar y barco trasbordador. Será válido en todas las rutas ferroviarias de las Highlands, en varios servicios marítimos y en el ferry entre Scrabster y Stromness, lugar de las Orcadas, así como en servicios de autobús y autocar, y para los viajes por tren o autocar entre Glasgow y las Highlands.

Un portavoz de la Junta de Fomento de La Montaña y las Islas, que pone en práctica esta idea, ha dicho: "Ningún otro billete ofrece tantos viajes por tan variadas atractivas comarcas. Quien lo adquiera podrá pasar un día en el ferrocarril panorámico de la Montaña Occidental, dedicar el siguiente a navegar por entre las islas de Eigg, Rum y Canna, pasar el tercero yendo en autocar por el Great Glen, y así sucesivamente. Este es el primer billete que brinda tan extensos servicios de transporte a tan bajo precio".

Honor al primer patrimonio del hombre...

El trabajo...

El trabajo hace al hombre más hombre, y nos hace a todos iguales: verdaderos hermanos y compañeros en la lucha por el bienestar.

Honor a todo hombre que trabaja, porque es digno poseedor de su calidad de hombre.

Consciente de la importancia que tiene para nuestro país cada trabajador, cada obrero; consciente del deber impostergable de brindar protección efectiva a la mayor cantidad posible de trabajadores, el Instituto Nacional de Seguros, a través de su Seguro de Riesgos Profesionales, brinda un aporte básico para el bienestar y seguridad de los trabajadores costarricenses. Más de 150.000 trabajadores están protegidos por el Seguro de Riesgos Profesionales, que le da a cada uno de ellos, todas las facilidades para recuperar su capacidad de producción en caso de accidente de trabajo. Y que asegura los medios necesarios para subsistir, a todo aquel que por las mismas razones queda incapacitado.

En el año de 1971, el Instituto Nacional de Seguros pagó indemnizaciones a trabajadores por más de 26 millones de colones. Todo esto a través de salarios, tratamientos, operaciones, aparatos ortopédicos, etc., para lo cual el INS cuenta con una moderna Clínica de Rehabilitación, equipada con lo más avanzado de la Ciencia Médica.

Cada colón invertido en Seguros del INS, beneficia a Costa Rica.

Por eso los costarricenses vamos:

**Seguros hacia el bienestar
con los Seguros del INS**



Los planes de viaje, como los de boda, pueden muchas veces ser predestinados por el cielo. ¿Qué podría ser más celestial para un verdadero descanso que un viaje a bordo de un buque mercante que navega por el canal de Panamá y costea el litoral oeste de Sudamérica hasta El Callao, el puerto de Lima? Especialmente cuando va seguido del más apasionante viaje a Cuzco y Machu Picchu, la ciudad perdida de los incas.

Es una rara conjunción de planes. Nos da la apacibilidad de una travesía oceánica; nos lleva por el Canal de Panamá, perspectiva de las más interesantes; nos permite absorber una de las áreas menos holladas e históricamente más increíbles de la exploración y conquista españolas del mundo incaico.

Disponemos de tres semanas para llevar a cabo todo esto. Para ganar tiempo, debemos viajar en avión. La solución obvia para cualquier plan de transportación es una agencia de viajes. Nos enteramos complacidos de que una combinación de viaje por mar y aire permite una reducción en el costo del pasaje. Sin embargo, en Sudamérica todavía no hay precios rebajados para los pasajes aéreos, si bien se dice que los habrá pronto. En consecuencia planeamos con cuidado nuestro presupuesto, hacemos el depósito, esperamos por la confirmación, nos vacunamos y estamos listos para partir.

Un leve inconveniente... El viajar en barcos de carga puede ser simplemente eso, especialmente en uno con solamente doce pasajeros como el nuestro. La carga es lo primero, los horarios de partida y llegada de los pasajeros, lo secundario. Antes de decidirse por un viaje de esta naturaleza, asegúrese de que (a) usted está cómodamente jubilado y no tiene compromisos específicos por delante, o bien (b) usted es el jefe y determina su propio tiempo, o (c) su posición en la compañía es tal que pueden prescindir de usted con un aviso de última hora. Estuvimos listos y con las maletas hechas durante toda una semana mientras esperábamos por la noticia de último momento. Pero esto no es sino parte de la diversión cuando se viaja en esa forma.

Otro leve problema o más bien pregunta. ¿Contra qué hay que vacunarse, aparte de la consabida viruela? Al principio consultamos a los expertos —nuestros amigos que habían estado en países de Sudamérica—, luego hicimos averiguaciones en el Servicio de Salud e Inmigración, en el Consulado peruano, en el servicio sanitario local, y preguntamos a varios enfermeros profesionales. Todos nos dieron diferentes datos. Esta situación compleja la resolvió muy simplemente nuestro médico, y así terminamos con vacunas contra el tifus, la fiebre tifoidea, la paratifoidea, el cólera..., y con los brazos doloridos, además de una satisfactoria sensación de seguridad.

Los planes generales del viaje se ajustaron muy bien una vez que se fijaron las fechas de partida y se hicieron y confirmaron las reservaciones de vuelo. Helos aquí:

1. Vuelo desde el aeropuerto a la ciudad de Panamá. Dormir allí.
2. En automóvil por la carretera del Canal de Panamá a través del istmo hasta Colón.
3. Pasar la noche allí y esperar la llegada del barco.
4. Navegar por el canal y seguir hasta El Callao.
5. En automóvil hasta Lima, una hora. Dormir allí.
6. Vuelo en jet hasta Cuzco, unos cincuenta minutos. Dormir allí.
7. Tomar un tren a Machu Picchu bien temprano por la mañana; tres horas y media de viaje. Pasar allí la noche.
8. Regreso a Cuzco por la tarde. Quearse a pasar la noche allí y volar a Lima la mañana siguiente.

POR CARGUERO A TIERRA DEL INCA

9. Visitar la ciudad de Lima durante varios días.

10. En auto hasta el aeropuerto de Lima y de ahí "a casa".

Este es el esquema de uno de los viajes más insólitos que tuvimos la suerte de hacer. Todas las combinaciones, vuelos y horarios de trenes fueron cronológicamente exactos. Sólo el barco de carga extendió nuestras vacaciones. ¿Por qué? Más carga de la anticipada y un manejo de la misma más lento de lo esperado en uno de los puertos. Pero todo esto no es más que parte de la diversión en materia de mercaderías, en el manejo de las grúas, en el emplazamiento del cargamento y la supervisión de la carga y descarga.

Viajar en barco recrea y el tiempo pasa con rapidez. Además, puede haber una ventaja económica: mientras más dura, menos cuesta por día, pues la tarifa es fija entre puertos. Habíamos contado con un viaje de ocho días desde Colón hasta El Callao. Resultaron once. Prolongando nuestras vacaciones un par de días cumplimos con los principales puntos del itinerario.

Una advertencia: si usted es aficionado a sacar fotografías asegúrese de que lleva el film consigo y no en las valijas. Explique lo que lleva. Puede haber un aparato de rayos X en la vigilancia del aeropuerto y hay la posibilidad de que arruine el film. Otro aviso: no hay garantía de que el

barco se deslice por el Canal de Panamá a su conveniencia. El paso toma unas ocho horas, pero puede suceder tanto de día como de noche. Póngase al corriente de la hora de partida y prepárese para comprar tarjetas postales o diapositivas en caso de emergencia. El Canal de Panamá fue y todavía es una obra tremenda, el "viaje a la Luna" de su época.

Si dispone de tiempo, alquile un automóvil y atravesese la Zona del Canal de esta manera. Hay lugares donde uno se puede detener, entre ellos las esclusas de Gatún. Hay un camino muy interesante, aunque con baches, hasta la boca del río Chagres y los restos del fuerte español de San Lorenzo, y hay también un mirador en el corte Gaillard (antes Culebra), el tajo de 84 metros de profundidad excavado en la línea de división de las aguas, probablemente la parte más difícil de la construcción del canal. Con suerte se puede hacer a hurtadillas una gira fascinante. Puede usted ver y oír las viejas maquinarias, rechinantes y estridentes pero todavía seguras, y los engrana-

jes que todavía hacen funcionar enormes válvulas que abren y cierran las compuertas de las esclusas.

Habiendo visto tanto del canal en automóvil y a pie, nos tocaba ahora pasarlo en barco. La emoción de ver las compuertas que se abren y se cierran, y el barco subiendo en las esclusas hasta el nivel siguiente, no fue menos intensa que la vista del día anterior. Prosiguiendo el viaje por el lago de Gatún hasta las otras esclusas, y más allá, tuvimos la emoción de ver la selva en la costa, divisar las colinas del fondo y aún contemplar una inesperada caída de agua al pie de la cual los lagartos se calentaban al sol.

Ahora hemos llegado finalmente al océano Pacífico, hemos pasado el puente grácilmente arqueado que cubre la salida del canal y nos dirigimos al océano. ¿Hace calor, es húmedo e incómodo el navegar por aguas tropicales y cruzar la invisible línea del ecuador? De ningún modo: es un clima seco y deliciosamente cálido, pero no sofocante.

El buque mercante es como un hombre de negocios sin tiempo para cosas frívolas como las ceremonias del cruce del ecuador. Lo ha hecho tantas veces que no le impresiona. De modo que para celebrar nuestro primer cruce de la invisible línea nos lanzamos al tanque de natación del barco, hacemos un gran cero con las manos (latitud cero) y nos fotografiamos.

¿Qué se puede hacer en un barco de carga con doce pasajeros? Pasa el tiempo, las comidas son abundantes, a las diez y media de la mañana se sirve café, a las 4 de la tarde té, y el bar está bien provisto. Se puede conversar y tropezar con el capitán al menos tres veces al día, sin que se tomen fotografías "oficiales", privilegio no común en los grandes barcos de pasajeros. El camarote es espacioso, con baño privado. La vida es informal, la compañía puede ser buena, estimulante o variada, pero siempre interesante. El comedor, el salón y los lugares públicos están limpios. Para ejercicios hay un columpio, sillas de cubierta, juego de tejo, tenis de mesa, un tanque natatorio. El salón tiene libros en cuatro idiomas. Y hasta puede usted encontrarse con que es el hésped de honor en una suntuosa fiesta de despedida.

Esclusas de Gatún,
Canal de Panamá.
¿Qué se puede hacer
a bordo de
un carguero
con doce pasajeros?
La vida es informal,
la compañía
puede ser buena
y estimulante
o variada,
pero siempre
interesante.
Y... usted puede
encontrarse
con que es el
huésped de honor
en una suntuosa
fiesta de despedida.

