

Suplemento
de *VIAJES*

PROA

San José,
de *COSTA RICA*

No. 50 jueves 3 de agosto de 1972



Mariamalia de Berrocal

Mercedes Borrásé S.

DIRECTORAS

*Siluetas características del
folklore haitiano
se recortan sobre un escenario de
tranquilas aguas
y graciosos cocoteros.*

LA PRENSA LIBRE

Encuentran cadáver milenario en China

TOKIO, 19 (AP) Radio Pe-kin informó que los arqueólogos chinos han hallado el cadáver "relativamente bien conservado" de una mujer

envuelta con vendajes de seda en una tumba aparentemente perteneciente a la dinastía Han que gobernó hace más de veinte siglos.

La tumba fue descubierta en las afueras de la ciudad de Changsha en China Central.

Colaboración del



Instituto Costarricense de Turismo

Régimen para desarrollo económico de las islas

En virtud del convenio concertado entre el Ministerio de Agricultura y Ganadería y los Institutos Costarricense de Turismo y de Tierras y Colonización, éstos están autorizados para otorgar contratos de arrendamiento de terrenos pertenecientes a la reserva nacional.

COMPETENCIA DEL ICT

Corresponde al ICT la tramitación de solicitudes y el otorgamiento de contratos en los territorios insulares y en cualesquiera otros terrenos de la reserva nacional —no comprendidos los de las zonas marítimo-terrestres inalienables, que hayan sido declaradas de interés turístico— que vayan a ser destinadas a explotación de turismo o de recreo.

COMPETENCIA DEL ITCO

Corresponde al ITCO la tramitación de solicitudes y el otorgamiento de contratos para explotaciones de carácter agropecuario.

FACULTAD REGLAMENTARIA

Tanto el ICT como el ITCO están igualmente facultados para regular, por la vía reglamentaria, todos los aspectos relacionados con la tramitación de solicitudes y el otorgamiento de los respectivos contratos, siempre y cuando con ello no se violen las prohibiciones y disposiciones imperativas que contiene la Ley Forestal, Nº 4465, de 22 de abril de 1970.

NOTIFICACION AL MAG

Tanto el ICT como el ITCO, y al objeto de cumplir con el principio de calificación previa, que establece el artículo 28 de la Ley Forestal, en cada caso deberán poner en conocimiento del Ministerio de Agricultura y Ganadería la correspondiente solicitud.

FACULTAD DE OBJECION

El convenio MAG-ITC-ITCO se funda en las disposiciones de la Ley Forestal; y no en las de la ley Nº 4558 de 22 de abril de 1970, que es la ley de urbanización marítimo-terrestre.

Así, tanto para los casos de contratos sobre territorios insulares como de explotaciones agropecuarias, el Ministerio de Agricultura y Ganadería, conserva la facultad de objetar las solicitudes y el contrato, en su caso, atendiendo a razones de tipo técnico y, desde luego, legal. En tales eventos, la Dirección Forestal, notificará de su actitud al ICT y al ITCO; y esta oposición implicará el deber del Instituto descentralizado de suspender la tramitación del expediente, a la espera de lo que se resuelva en forma definitiva en la vía administrativa o en la judicial, sobre la discusión que, en tal sentido, aduzca el solicitante en contra de lo que resuelva el Ministerio de Agricultura y Ganadería.

REQUISITOS DE LOS CONTRATOS

Es entendido que todo contrato de arrendamiento que otorgue el ICT o el ITCO llevará implícitas las siguientes condiciones: a) que se otorgue sin perjuicio de terceros de mejor derecho; b) que el Estado no quedará obligado a la evicción ni el saneamiento; c) que el arrendatario no podrá subarrendar, ni ceder sus derechos, en todo o en parte sin la autorización previa y expresa del arrendante; ch) que el arrendatario no podrá reclamar en contra de la Administración Pública por la medida o la localización que hubiere servido de base para el contrato; d) que el Estado tendrá derecho, en cualquier momento, de tomar hasta el 12% del área arrendada para ejercitar en ella la servidumbre de tránsito necesaria para la construcción y vigilancia de toda clase de vías de comunicación y aprovechamiento de fuerzas hidroeléctricas, así como para la construcción y vigilancia de líneas telegráficas y telefónicas; al uso de los terrenos indispensables para la construcción de puentes y muelles; a la extracción de materiales para esas mismas obras; al aprovechamiento de los cursos de aguas que fueren precisas para el abastecimiento de poblaciones, abrevaderos de ganado, regadío y cualesquiera otros usos de interés general.

DERECHO DEL ESTADO PARA RECLAMAR

El incumplimiento del arrendatario dará derecho al ICT o al ITCO, en su caso, para cancelar administrativamente el contrato; y para cobrar al arrendatario los daños y perjuicios causados. Del mismo modo, el Estado podrá declarar la caducidad del contrato por motivos de conveniencia pública, reconociendo las mejoras útiles y necesarias, por su justo valor.

3 Fantásticas ofertas de Universal para el Día de la Madre...



- 1 Cámara Halina Roy 127
- 1 Cubo Flash
- 2 Baterías
- 1 Película Color CX-127

Todo por solo **₡ 80⁰⁰***



- 1 Cámara Olympus Quickmatic 600
- 1 Película Color CX-126-12

Todo por solo **₡ 550⁰⁰***



- 1 Cámara Olympus Pen 35-EC
- 1 Flash Electrónico WOC 200 5-D-1

Todo por solo **₡ 925⁰⁰***

Adquiera cualquiera de estas tres fantásticas ofertas en nuestro Departamento Fotográfico.

Universal

CARLOS FEDERSPIEL & CO. S.A.

Por cada ₡ 10.00 que usted compre o abone a su cuenta, recibirá una acción para participar en nuestro grandioso Plan de Obsequios

*No Incluye Impuesto de Ventas

Al empacar para un viaje

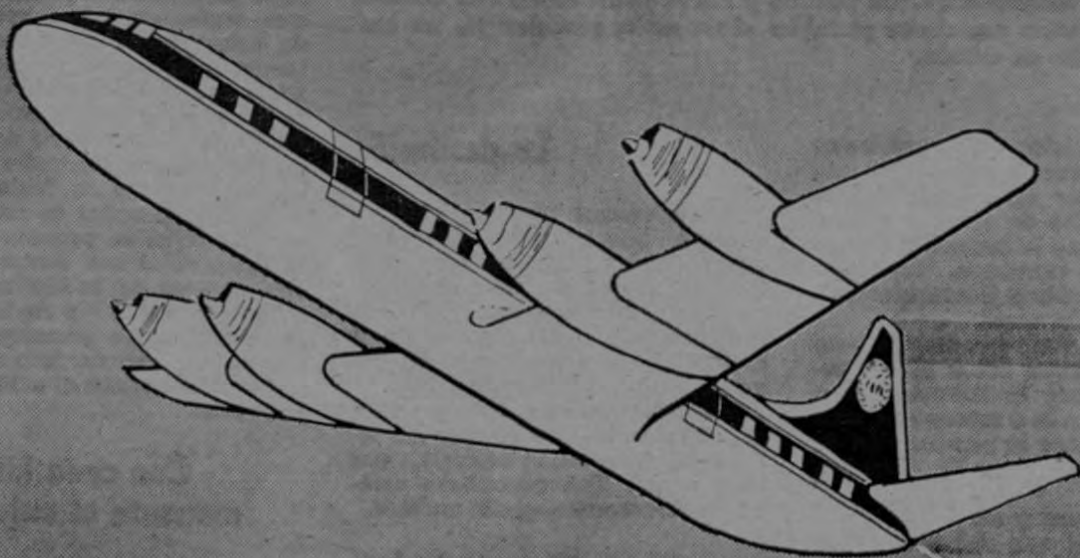
Los viajes serían muchísimo más agradables aún si no hubiera que preparar maletas ni cargar equipaje. Pero, siendo esto un mal peor, conviene poner en práctica algunos simples recursos para aligerar la tarea lo más posible.

La idea básica que debe guiarla es obtener el más inteligente aprovechamiento del espacio disponible y limitar su equipaje a aquellas que de veras va a necesitar.

En maletas que carezcan de compartimientos interiores, coloque sus ropas en capas superpuestas, dejando al fondo las prendas más pesadas o de forma poco usual. Las prendas interiores, el estuche de cosméticos, los zapatos (con las medidas enrolladas dentro) y otras piezas menores deben colocarse al fondo, hacia los bordes. Los especios libres que le queden después de guardar estos artículos deben rellenarse con el joyero, las carteras, las bufandas y los guantes. En la segunda capa irán las faldas y los vestidos. Si los extiende lo más posible y pone papel de seda en sus pliegues y dobleces, reducirá las arrugas a un mínimo. Es mejor guardar los vestidos y blusas abotonados, y ponga sus cinturones a las faldas, pero sin apretar los mucho. Es preferible doblar los vestidos a la altura de la cintura y las faldas si no pueden ir sin doblar, a la altura de la cadera. Vaya colocando unos y otras en dirección opuesta cada vez.

Las chaquetas deben colocarse boca abajo, abotonadas, con sus hombreras tocando los bordes de la maleta y las mangas cruzadas a la espalda. Deje para arriba aquellos artículos que primero va a necesitar cuando llegue a su destino (zapatillas, ropón para dormir, salto de cama, suéter, quizá una sombrilla plegable y un estuche de costura).

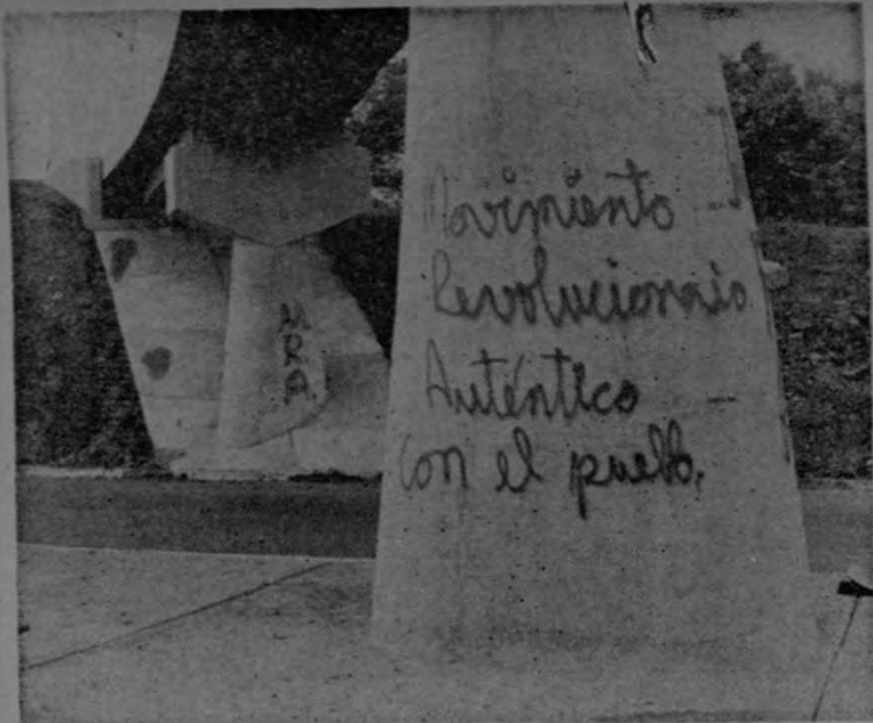
AL EMPACAR PARA UN HOMBRE siga las mismas reglas y no se olvide de sus pañuelos, corbatas y cosas de afeitar. Lo mejor será hacer una lista de todo lo necesario, enseñársela a él para que la pruebe, y seguirla fielmente a la hora de empacar. Un hombre siempre tiene un recuerdo agradecido para la mujer que sabe organizar le sus maletas eficientemente.



UN CUARTO DE SIGLO...

25 años superándonos,
para dar
el mayor confort
a nuestros viajeros.

Autopista a San José una historia de esfuerzos



PINTORES ACUCIOSOS. — Todavía no se ha estrenado la "autopista" y ya los "pintores" políticos se han encargado de "señalarla". Ocho puentes y nueve pasos superiores, además de otras superficies pintables si no están pintadas ya, no tardarán en estarlo.

Tenemos varios años, podríamos decir ocho, no nos acordamos de más atrás, de estar aguantando la justificable crítica de hermanos centroamericanos o latinoamericanos sobre nuestras carreteras, "qué carreteras más cochinas tienen ustedes", es la expresión usual.

Podríamos decir que en el mismo lapso escuchamos sobre planes para acondicionar la Interamericana y hará poco más o menos seis años que oímos sobre la construcción de una nueva carretera El Coco-San Ramón.

Por lo menos a esa fecha teníamos algo con que defendernos de las críticas, sí, pero ya la van a arreglar era nuestra respuesta.

Con el tiempo no fue tan fácil salirse por ahí pues nos decían: ese cuento ya tiene como once años. Surgió como tabla de salvación, entonces, el tema de la nueva carretera, va a ser una autopista a todo meter como la que tenemos de San José a El Coco, decíamos.

Texto y Fotografías

por

Jimén G. Chan Soto

La desilusión

Nos enteramos por los periódicos que era una autopista de cuatro vías, luego los mismo periódicos nos informaron que era de dos, lógicamente nos alarmamos ¡nos habíamos ilusionado tanto! Era algo así como sacarse el clavillo, el traje del domingo, los zapatos nuevos.

Más tarde nos consolaron un poco al informarnos que aunque no tenía isla (separación central), era muy ancha. Tan necesitados estábamos de consuelo, que lo creímos.

Tiempo de hoy

Hoy, nuestra labor nos lleva a realizar un recorrido por la soñada carretera, cargados de datos, acompañados incluso de un ingeniero del MOPT.

Nuestra primera impresión

Por fin nos dimos cuenta que es de dos vías, de tipo rural, con 7.30 m. de superficie de rodaje y anchos espaldones entre 1.00 m. y 2.45 m. Para adaptarla al sistema de peaje se agregó una tercera vía de ascenso de 3.05 m. de ancho, 18.716 m. en total, donde las gradientes son del 7 por ciento, es decir, que en cien

metros se suben 7, esta tercera vía permite el tráfico por ella de vehículos pesados para que no atrasen la velocidad de tránsito de vehículos más livianos.

Creíamos que éramos sólo nosotros

Nos enteramos también, y ya lo sospechábamos, que no estábamos solos en nuestra inquietud. Sucede que, según nos informaron fuentes de todo crédito, los automovilistas tienen a la carretera como un juguete nuevo. Hasta tal punto llega la impaciencia que funcionarios del MOPT pasan gran parte de su tiempo contestando solicitudes telefónicas para utilizar la "autopista", y eso que no tomamos en cuenta a los que no solicitan permiso y se las arreglan de alguna forma para entrar a pesar de la vigilancia. Hay quienes penetran —y eso lo vimos— por donde no se planearon accesos con el consiguiente daño a la obra y más que eso, con el peligro de un accidente.

Con cada kilómetro aumenta el entusiasmo

Conforme avanzamos, lentamente para apreciar mejor, nos íbamos convenciendo acerca de la singularidad de la vía. Reúne características casi por cada kilómetro que no tiene ninguna otra carretera en Costa Rica y quizá contribuya a esto que es de tráfico restringido y pasa por una zona muy diferente a la que atraviesa la autopista General Cañas, única carretera que supera a ésta por ser de cuatro vías pero que en otros renglones se queda atrás.

Tráfico restringido

Para limitar las entradas a esta carretera de 42.5 kilómetros, exis-

ten 3 intercambios y 6 intersecciones y vías radiales de entrada a las ciudades de San Ramón, Naranjo, Grecia y Alajuela, esto significa que a la vía sólo se puede ingresar o salir por esos puntos.

Para lograr lo anterior se construyeron 24.59 Km. de carreteras marginales para darle salida a las propiedades vecinas y 6.8 Km. de carreteras radiales para conectar las ciudades ya mencionadas. Para proveer la comunicación necesaria entre marginales que pasan a uno y a otro lado de la carretera, se construyeron 9 pasos superiores y 15 inferiores con un costo superior a los 8 millones de colones.

Quiere decir lo anterior que la carretera es una franja que avanza entre terrenos montañosos a través de fincas y poblaciones cuyos accesos pasan por debajo de la carretera (pasos inferiores) o por encima (pasos superiores), desde luego, esto asegura la circulación a la velocidad de diseño (72 y 96 kilómetros por hora), evitando el peligro de cruces a nivel de las mencionadas vías de acceso.

Intercambios

En el Coco, el cruce con la carretera a Atenas y en Palmares, se construyeron intercambios. Un intercambio combina pasos superiores y vías laterales de acceso o salida para facilitar el tráfico de vehículos cuando éstos pasan de una carretera a otra.

El intercambio de el Coco es el más complicado y difícil pues se combinan tráficos de vehículos en diferentes direcciones, éste tiene dos pasos superiores.

En el intercambio de Atenas la vía principal va por debajo de un paso superior sobre el cual va la carretera a Atenas. El tráfico con rumbo a el Coco doblaría a la derecha en círculo para ingresar a la carretera a Atenas, el tráfico hacia San Ramón siempre siguiendo la derecha para ingresar a la misma carretera, de la carretera ateniense a la "autopista" se ingresa siempre por la derecha.

En el intercambio de Palmares la "autopista" va por encima del paso superior y se utiliza un procedimiento similar al anterior para entrar o salir.

Las intersecciones a nivel son en forma de T, en cuatro de éstas se construyeron vías radiales de entrada a las ciudades de Alajuela, Naranjo, Grecia y San Ramón, en las dos restantes intersecciones las vías se cruzan como son las de San Miguel y Monserrat.

Con el objeto de conservar una vía alterna, la carretera Interamericana se tuvo que desviar cuatro veces.

El paisaje

Ofrece una visión diferente a la que podemos observar en la carretera Interamericana, como la vía avanza muy pocas veces por pendientes y éstas tampoco son fuertes, nos da la impresión de que el terreno no es quebrado pero se divisa a lo lejos o muy cerca pequeñas montañas cultivadas y verdes en esta época.



Pajas de agua.

— Para pasar las pajas de agua de un lado a otro de la carretera se tuvieron que construir varias canaletas como la que se aprecia en la foto a un costo de . . . ₡ 50.000.00 por unidad, también se construyeron los llamados "Sifones invertidos", que bajaron el costo en ₡ 18.000. Se aprecia también la tercera vía de ascenso aún sin asfaltar en ese sector y, al fondo, un paso superior.

San Ramón,

Como todavía no se ha limpiado la vía pudimos apreciar los cortes a las fincas pues a los lados de la carretera hay caña de azúcar. Observamos algunos cortes a montañas pero no son numerosos.

Los puentes

El proyecto incluyó la construcción de 8 puentes con una longitud total de 726 m., de los cuales los principales son: Puente sobre el Río Colorado con una longitud de 207.5 m. y un costo de 7.5 millones de colones, puente sobre el Río Poás con una longitud de 131.75 m. y un costo de 2.2 millones de colones y puente sobre el Río Rosales con una longitud de 136.50 m. y un costo de 2.1 millones de colones, estos últimos fueron construidos por Carrez Internacional.

Detalles de construcción

La construcción se dividió en 3 proyectos, tramo San Ramón-Río Colorado que cumple 5 años en diciembre, tramo el Coco-Río Poás que se terminará en agosto y cumple 3 y medio años y el tramo Río Poás-Río Colorado que cumple 2 y medio años y se terminará también en agosto.

La carretera tuvo tropiezos en su construcción por la cantidad de agua nacida que existe en el sector, principalmente entre el Coco y Río Poás, los materiales inadecuados también fueron obstáculo hasta tal punto que en varios sectores hubo que sacar ese material y sustituirlo por otro, los terrenos cenagosos también presentaron problema. El Ing. Edwin Ocampo P., ingeniero de campo de la supervisora del MOPT nos dijo en determinado momento que le resultaba difícil creer que estuviéramos circulando por la carretera, imagínese el lector si hubo problemas, agregó además a su observación el informe acerca de lo lluvioso del tiempo a lo largo de la ejecución del proyecto, lo que dificultó también la realización de los trabajos.

La licitación del proyecto la ganó Rawcon de Costa Rica, S. A., la supervisión está a cargo del MOPT jefada por el Ing. Francisco Leytón y en la cual han participado un grupo numeroso de ingenieros que colaboraron en la ejecución de la obra. El préstamo del Banco Centroamericano establecía como requisito el nombramiento de una firma consultora, función que ganó en licitación Baltodano, Echandi, Lara y Cía. Ltda.

A pesar de que Rawcon de Costa Rica, S. A., es una compañía con capital americano, todo su personal con excepción de un representante de la firma, es cien por ciento costarricense, por lo tanto, la construcción de la carretera estuvo en manos de costarricenses: compañía constructora, supervisión y consultoría.

Operaciones gigantescas

Se removieron 5.500.000 m³ de tierra que incluyen algunos cortes de 40 m. de altura (tamaño aproximado del edificio de la Corte Suprema) y rellenos de 75.000 y 125.000 m³ de 45 m. de altura. En la suposición de que el Estadio Nacional fuese un recipiente gigantesco, lo llenaríamos 719 veces con esa tierra removida.

La carretera tiene de su base un espesor tipo lastre de 0.25 m. y 0.20 m. de base de agregados triturados (piedra quebrada), luego un concreto asfáltico de 0.04 m. de espesor.

En su base se utilizaron 248.00 m³ de material especial denominada

do técnicamente Su base Especial Graduación D. En base se utilizaron 153.354 m³ de agregados triturados. En su base y base tendríamos 401.354 m³ de material que un tren con 20 vagones de 40 m³ de capacidad cada vagón, necesitaría hacer 500 viajes para transportar todo ese material.

Curiosidades

Por lo general se piensa que el paso de una carretera cerca de una propiedad la beneficia, en el caso que nos ocupa algunos de los dueños de fincas argumentan que más bien los perjudicaron cortándoles sus fincas pues de todos modos ellos no tienen acceso a la carretera y antes podían entrar a sus fincas por cualquier lugar y ahora, están obligados a hacerlo por el paso que les construyeron.

Los ejecutores de la obra tuvieron que construir pasos para las pajás de agua que atraviesan la carretera, al principio optaron por los pasos aéreos que consisten en canaletas preconstruidas cuyo costo unitario asciende a los ₡ 50.000.00. Posteriormente utilizaron el "sifón invertido" que consiste en una tubería que baja por un costado de la carretera, pasa por debajo de la misma y sube el otro costado, no se utilizaron bombas de succión ya que las aguas buscarán el mismo nivel con el que entraron a la carretera, utilizando este procedimiento se bajó el costo en ₡ 18.000.00.

Cuenta el Ing. Ocampo del MOPT, que muchos de los habitantes y dueños de las fincas de la zona por donde pasa la carretera les aseguraban que los pasos superiores construidos con estructuras postensadas se les iban a caer. El caso es que este tipo de estructuras con una gran luz no se pueden construir en el sistema convencional (concreto con armadura de hierro), porque se caerían. El sistema consiste en utilizar cables en lugar de la armadura de hierro, cables que son tensados después y anclados para que la armadura se sostenga, en el otro sistema se construyeron aquellos pasos que admiten por lo menos un apoyo en el centro.

Según las velocidades de diseño el trayecto el Coco-San Ramón se recorrería en 37 minutos, pero es de esperarse, basados en la experiencia, que en cuanto se abra empiece la competencia, entonces oiremos los clásicos: la primera vez me la hice en..., la segunda...

La política llegó primero

No la hemos estrenado todavía y ya los activos "pintores políticos" se han encargado de robarla con sus "avisos" de protesta, posiblemente conforme avance el tiempo y se utilice la vía, y se acerquen las elecciones, éstos aprovecharán el resto de las áreas utilizables.

OBRA CUMBRE DE LA NUEVA AUTOPISTA. — El puente sobre el Río Colorado de 207.5 m. de longitud y un costo de 7 millones y medio de colones, su tipo de construcción único en el mundo "colgante invertido" mantuvo en tensión al MOPT y al público que siguió a través de los medios de comunicación colectiva paso a paso los avances de su construcción pues por ser el primero de este tipo, toda maniobra resultaba crítica.



PASO INFERIOR. — Posiblemente los usuarios de esta nueva vía El Coco - San Ramón no se percaten muchas veces de que están pasando por encima de vías marginales construidas para comunicar las fincas y poblaciones por las que atraviesa la carretera, en total se construyeron 15 de estos pasos para hacer la carretera de tráfico restringido y evitar los peligrosos pasos a nivel.

Presión del público

Según nos informaron la presión que está ejerciendo el público para utilizar la vía resulta contraproducente para ese mismo público, pues gracias a esa presión los trabajos no avanzan en la debida forma con el consiguiente atraso. La vía no está asfaltada totalmente y se espera terminar esta labor para fines de agosto. No obstante, después del asfaltado restan por efectuar los detalles y limpieza.

Se espera que el MOPT consiga financiación para señalarla, labor que podría realizarse en lo que resta del año, por lo tanto, la vía podrá ser abierta al público oficialmente a principios de enero del año entrante. Ingenieros del ministerio nos señalaron el peligro latente de accidentes al utilizar una vía que aun señalada exige precaución y estricto apego a las regulaciones anunciadas al automovilista precisamente por rótuos, señales, etc.

Peaje

Se nos adelantó sin confirmación

que posiblemente se cobre de peaje ₡ 5.00 para vehículos livianos, ... ₡ 10.00 para vehículos pesados de un eje y ₡ 15.00 para los de dos ejes. Cabe señalar que este importe no representa ni el 15 por ciento del total del ahorro, es decir, en gasolina, tiempo, depreciación del vehículo, etc.

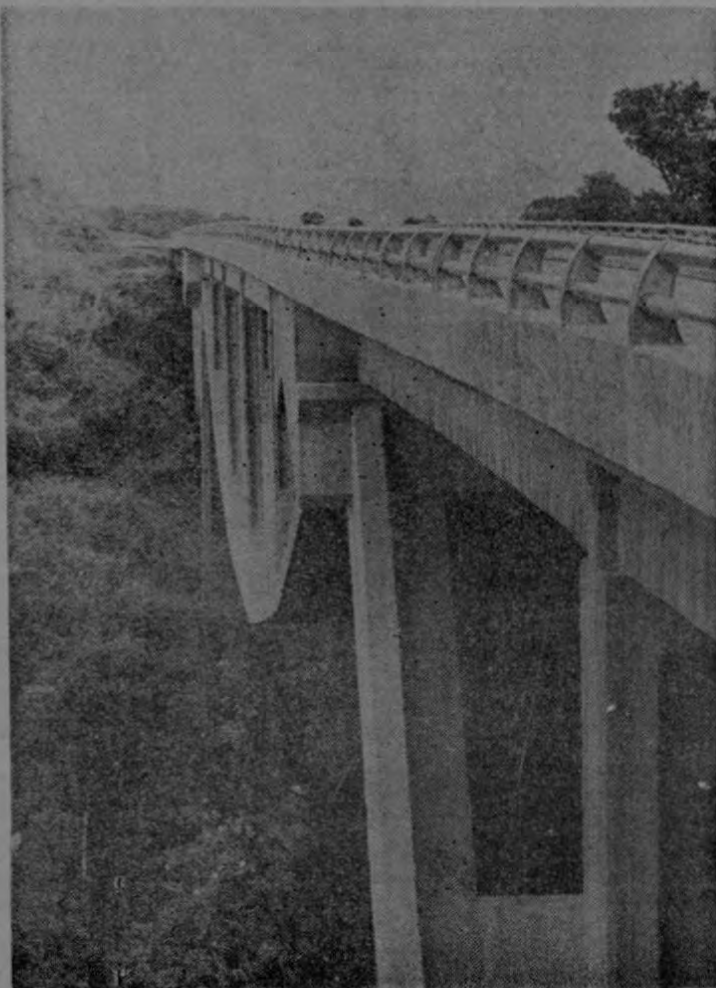
La cercanía une

Poblaciones que estaban a 45 minutos o más una de otra, ahora estarán separadas solamente por 10 minutos o menos, incluso de San José a San Ramón el tiempo se reducirá a menos de la mitad amén de las comodidades.

¿Contribuirá la carretera a incrementar el desarrollo de las poblaciones que acerca? La pregunta parece ser innecesaria pero cabe.

En el aspecto del turismo interno se puede prever un incremento de las visitas a esas zonas, inclusive podría dar cabida al desarrollo de nuevos centros de atracción turística.

En el plano internacional se reducirá en casi tres horas el trayecto Managua-San José y viceversa.



Charlas de viaje

Sobre máquinas que enseñan

La humanidad en esta segunda mitad del siglo XX se enfrenta con un crecimen-

to fenomenal de información y para adaptarse a ello debe —si quiere sobrevivir— cambiar radicalmente los métodos y los medios actuales de transmisión del saber. Frente a ese formidable desafío, creado por su propia inteligencia, el hombre ha encon-

trado ya la parada: la máquina de enseñar. La que se ha creado en Francia se llama MITSY, cuyas siglas corresponden a Monitora de Instrucción Técnica y Científica Individual, y la elección de esa denominación revela directamen-

te las preocupaciones de sus creadores. ¿A qué se parece MITSY? A un gran receptor de televisión, cuya pantalla sirve para proyectar, por detrás, imágenes fijas impresas en una película. Consta también de un alta voz, que realiza la difusión

de mensajes registrados en una cinta magnética. Por otra parte, un teclado de correderas permite seleccionar las letras y las cifras que servirán para construir las respuestas. MITSY puede ser enlazada a un cerebro electrónico central, encargado de memorizar, de preparar y de revisar o tratar las respuestas de los alumnos. MITSY funciona de una manera casi infantil. El alumno ve y escucha una pregunta (tiene la facultad de volver a escucharla tantas veces como quiera) y con ayuda de los cursores del teclado, construye su respuesta. Si es falsa, la pantalla se ilumina, y la máquina, siempre con ayuda de esquemas, le explica sus errores. Si es correcta, pasa a la pregunta siguiente. MITSY es una máquina que permite al profesor suprimir las lecciones y las tareas, puesto que explica (y con qué paciencia!) al niño todos los datos y los resultados. Además, los exámenes trimestrales o de fin de año serán su perfluo, pues la máquina califica a cada uno de los educandos.

**SU DINERO VALE
MUCHO MAS
QUE UN
8%**

SAQUE CUENTAS!

Los Certificados Hipotecarios INS, únicos a 10 años plazo, además de que devengan el 8% de interés anual, pagadero trimestralmente, le obsequian sin costo alguno un Seguro Temporal de Vida, de conformidad con el reglamento. Además, son libres de impuestos presentes o futuros y tienen la garantía de la Cartera Hipotecaria del INS y el respaldo pleno del Estado.

Saque cuentas e invierta en Certificados Hipotecarios INS porque... estos valores sí valen de verdad!

Solicite información al Departamento de Tesorería del INS o al teléfono 23-17-45

Sobre lo mejor en cine

VEINTE AÑOS ATRAS, durante un festival cinematográfico en Bruselas (Bélgica), una selecta comisión de críticos de cine elaboró, mediante votación abierta, una lista con los nombres de los mejores filmes de todos los tiempos. Esta costumbre ha sido revivida recientemente por la revista Sight and Sound, publicada por el Instituto Británico del filme. La versión más reciente de esta lista se debe a 82 críticos y es, por nombre y número de votos, la que sigue: El ciudadano Kane, de Orson Welles (32), La regla del juego, de Jean Renoir (28), El acorazado Potemkin, de S.M. Eisenstein (16), Ocho y medio, de Federico Fellini (15), La aventura, de Michelangelo Antonioni (12), La Persona, de Ingmar Bergman (12), La pasión de Juana de Arco, de Carl Dreyer (11), El mecánico de la general, de Keaton (10), Soberbia o Los magníficos de Amberson de Orson Welles (10), Uget su Monagatari de Kenji Mizoguchi (9) y Las fresas silvestres, de I. Bergman (9). El gran Welles, superador del inolvidable Eisenstein, encabeza, asimismo, la lista de los mejores directores cinematográficos de la historia. Esta es la clasificación: Orson Welles (46), Jean Renoir (41), Ingmar Bergman (37), Luis Buñuel (33), S.M. Eisenstein (29), John Ford (28), Jean Luc Godard (28), Buster Keaton (25), Federico Fellini (23), Michelangelo Antonioni (22), Charles Chaplin (22) y Carl Dreyer (22).

CERTIFICADOS HIPOTECARIOS INS.

La única inversión con sentido de protección.



Por las playas de la Provincia de Palermo

La difusión del turismo automovilístico no conoce descanso ni siquiera en la isla de Sicilia, una tierra donde ahora se trabaja ya intensamente en la construcción de carreteras y super-camino que en lo que va de algunos años más transformarán totalmente la estructura caminera de la isla. Y también ahora, Sicilia está cerca para quienes quieren llegar a ella con su propio auto sea transitando por la autopista Salerno-Reggio Calabria, o llegando a Palermo a bordo de uno de los modernos ferry-boats de "Tirrenia" y otras empresas de navegación.

El litoral de la provincia de Palermo, al que dedicamos este nuestro itinerario, se extiende por un total de 150 kilómetros de ribera, escollos y arenales, con un mar brillante y paisajes de entre los más cambiantes: un paraíso para los turistas que llevan consigo el coche. Mondello, la playa palermitana por excelencia, tiene un conjunto de equipos de recepción digno de las más afamadas playas italianas y ofrece atracciones mundanas, posibilidades para el turismo náu-

tico y variedad de excursiones. Pocos kilómetros hacia el oeste y se llega a Sferracavallo, una aldea pintoresca a 10 kilómetros de la ciudad, poblada de pescadores. Procediendo, llegamos a la playa de "Isola delle Femmine". Más allá de Punta Raisi está la localidad Terrasini, un centro agrícola y pesquero, con fondos estupendos para la caza submarina. De Terrasini hasta Balstrate, donde se acaba la provincia (91 kms.) la playa se presenta como una larga cinta de guijarros o de arenas, donde el paisaje es más solitario.

Y yendo hacia el Este de Palermo, por entre jardines lujuriosos de naranjales y limoneros, alternan arenales y costas altas y rocosas. A unos 17 kilómetros encontramos la ciudad de Espira, seguida por Sant'Elia y Ponticello; un camino panorámico que corre por la ribera costearo las aldeas, por entre un extraordinario panorama. Y transitando por la carretera Palermo-Mesina, encontramos otra localidad balnearia muy conocida, Santa Flavia, no lejos de las ruinas milenarias de la ciudad fenicia Solunto; por la carretera de la costa se alinean interminablemente los más modernos conjuntos turístico-hoteleros.

En la localidad Solunto, antes residencia de verano de los Borbones, se erige un moderno establecimiento receptivo abierto durante todo el año y compuesto de departamentos independientes construidos en medio de olivares. Otros hoteles y residenciales se encuentran en la playa de Altavilla Milicia y en la zona del Piano Torre.

Lo que puede hacer un cónsul

Si viaja al extranjero, es inútil que conozca los servicios que, en ciertos casos, puede prestarle el cónsul de su país. En distintos rincones del mundo, su gobierno ha acreditado representantes consulares a los que quizás usted necesite acudir en busca de ayuda si se le presentare algún problema.

Casi todos los países recomiendan a sus nacionales que viajan al extranjero hacer una rápida visita a su consulado e inscribir allí su nombre y la dirección de su hotel, sencilla medida que facilita su protección en caso de dificultades. También ha de notificarse al cónsul el nombre y la dirección de cualquier familiar en su país de origen a quien poder avisar en caso de emergencia si algo le sucediere a usted.

Por ejemplo, si le roban su equipaje, su dinero o sus cheques, es mejor hacerle denuncia a la policía local a través de su cónsul. En caso de enfermedad u hospitalización en tierra extraña, su cónsul también puede ayudarle a hacer contacto con los médicos y especialistas que fueren necesarios. Si tiene un accidente de tránsito y es detenida por la policía local, o si sufre un arresto por equivocación, su cónsul es quien puede gestionar su libertad o proporcionarle la asistencia legal que hiciere falta.

El nacimiento, el matrimonio y la defunción ocurridos en país extranjero deben declararse ante el cónsul correspondiente, quien practicará la correspondiente inscripción. La legislación de casi todos los países también autoriza a estos funcionarios a fungir como notarios públicos, de modo que ante ellos puede otorgar determinados contratos o prestar declaraciones juradas. El cónsul también podrá aconsejarla sobre cualquier gestión de carácter oficial que tuviere necesidad de hacer ante las autoridades del país que visita.

Aunque su gobierno no tenga representación consular acreditada en el país a que usted viaja, siempre habrá encargado oficialmente a la agencia consular de algún otro gobierno amigo la atención de sus intereses en ese lugar. Por ello, si va a visitar el país Z, donde su gobierno no tiene consulado abierto, averigüe qué otro consulado es el que atiende allí sus asuntos.

Para ir con Pan Am a California muchos prefieren el vuelo de los lunes.

¿Por qué?

Por ciertas pequeñas diferencias que también a usted pueden resultarle de lo más convenientes. El vuelo de los lunes, Vuelo 520 de Pan Am, hace la ruta a Los Angeles y San Francisco, con escala en Guatemala. A pesar de que sale de San José a una hora comodísima —las 7:15 de la mañana— llega a Los Angeles a la 1:10 p.m. y a San Francisco a las 3:40 p.m., con tiempo de sobra para hacer conexiones a muchas otras ciudades de los Estados Unidos. No cambia usted de avión en toda la ruta y paga tarifas de excursión por su boleto de viaje redondo: Los Angeles U.S. \$320.00; San Francisco U.S. \$347.00. Además disfruta de nuestro plan de crédito: 10% como pago inicial y 18 meses para pagar el resto.

Consulte a su Agente de Viajes o a Pan American World Airways, Edificio Solera Bennett, Avenida 3a. Calle 5a., San José. Teléfono 21-88-77.

Su dinero va más lejos con

Pan Am

La línea aérea de mayor experiencia en el mundo.



En la ciudad de Amsterdam se está construyendo un metro, lo cual no deja de ser una labor complicada. Antes de depositar los encachados de hormigón se quita la capa de tierra pantanosa, que se encuentra sobre todo en el suelo de Amsterdam.

Para tal fin se usa un método moderno de remoción de tierra. Sin embar-

Los antiguos navíos encontrados en el suelo de Amsterdam

go, también en este caso resulta remarcable el hecho de que la historia es torba el paso a la enorme ingeniosidad técnica.

Pues, al llegar el día tan esperado de la colocación del primer encachado resultó que a una profundidad de 5 metros se

hallaba una enorme masa de madera que entorpeció el emplazamiento del encachado (es decir la masa de revestimiento para dar

le al terreno consistencia). Posteriormente los constructores se dieron cuenta de que no se trataba específicamente de una cantidad de madera, sino de los restos de tres navíos que datan del siglo XVI o de una época anterior. Después de retirar el encachado se encontró en el suelo una cantidad apreciable de objetos antiguos.

Bien es verdad que el hallazgo resultó sensacional, pero la variedad de objetos hallados era considerable.

De los mismos navíos se habían conservado bien partes de los aparejos, planchas revestidas de cobre y grandes piezas de madera de roble del casco de los barcos. Por lo demás se encontraron monedas, zapatos, loza del siglo XIV y XV, numerosos utensilios y sobre todo herramientas. A primera vista llamó la atención el hecho de que uno de los navíos estaba repleto de roca errática, algunas de las piedras encontradas hasta tenían un diámetro de un metro.

En primera instancia los arqueólogos suponían que se habían usado en los barcos para revestir o elevar el suelo o con el fin de robustecer los diques.

Se trataría pues de una clase de cementerio naval en el cual los buques mercantes que habían cumplido su misión encontraron su lugar de supremo reposo, haciendo así un buen servicio a los habitantes de dicha zona.

Posteriormente, es decir después de estudiar más a fondo los objetos encontrados, los arqueólogos se inclinaron por creer que en el lugar donde se quería colocar el encachado se hallaba en una época ya pasada, un taller naval. La gran cantidad de herramientas en buenas condiciones que se encontró cerca de los navíos, constituye una indicación de que no se les había hundido deliberadamente junto con los barcos.

Así y todo, en torno a la colocación del encachado se registran otras actividades febriles en las cuales están implicados no solo los arqueólogos, sino también los obreros que construyen el metropolitano.

"Facilitado por Radio Nederland"



No nos mire desde abajo.

Volar es bien fácil.
Sólo hay que tener ganas.
Por eso, los del Clan Braniff le facilitamos todo...
Sin burocracia y para todos!



Déjese llevar por el Clan Braniff!

Para mayores informes consulte con su Agente de Viajes o a
RODOLFO ULLOA B.
Agente General - Apartado 398 - San José - Tel. 21-66-13

Nota de la Redacción

Se nos informa que el interesante artículo aparecido en el anterior número de PROA, en la página cuatro, con el título de "Plaza Benemérito General Guardia y la Fuente de la Libertad", es del distinguido colaborador don Bolívar Monestel Vincenzi.