

Suplemento
de **VIAJES**

PROA

No. 54 jueves 31 de Agosto de 1972

San José,
de **COSTA RICA**

Mercedes Borrásé S.

Mariamalia de Berrocal

DIRECTORAS

LA PRENSA LIBRE



En las llanuras
de la tierra...

En las llanuras de
(la tierra
el tiempo se detiene.

El cielo sale de sus
(escondites
para mirarnos cara
(a cara.

El tiempo se
(detiene,
el cielo se asoma
y el espíritu reposa,
en las llanuras de
(la tierra.

Mariamalia.—

La Catedral de Colonia en gran peligro

Aire contaminado va destruyendo uno de los más bellos monumentos. Gremio de artesanos de 1247 será reforzado.

Colonia — (DaD - Por Eugen Vietinghoff). — En un llamamiento dirigido a todos los creyentes de su Arzobispado de Colonia, el Cardenal Dr. Joseph Höffner, imploró auxilio para la conservación de la catedral, uno de los más bellos monumentos de la cristiandad. En un domingo del mes pasado se realizó en todas las iglesias una colecta en beneficio del monumento de arte gótico. La administración municipal y el Gobierno de la Renania del Norte - Westfalia aumentaron igualmente sus subsidios para la conservación del monumento de fama mundial.

De un dictamen pericial de la administración de las obras de la catedral se desprende que los pedreros y escultores, encargados actualmente de los trabajos, necesitarían unos 90 años para sustituir las piedras que más están expuestas al peligro de ser desgastadas por la intemperie. Ya que en ese lapso de tiempo de seguro podrá haber graves destrucciones y, probablemente, hasta el derrumbamiento de partes enteras del edificio, es indispensable intensificar los trabajos.

Las constataciones del dictamen fueron confirmadas en todos sus pormenores por el científico profesor Walter Bader y por el arquitecto de la catedral de Estrasburgo, Schimpf. Los dos peritos declararon que el método del cambio de piedras corroídas por piezas nuevas sería la única posibilidad de salvar el monumento, amenazado particularmente por la fuerte contaminación del aire.

En el dictamen se dice textualmente: "Como en las actuales condiciones no es posible ir al paso con la destrucción, pronto ya no se podrán ejecutar sino sólo medidas constructivas de emergencia, tales como la reparación de arbotantes y el desmontaje de partes en peligro de caer a tierra. La catedral presentaría irremediablemente un aspecto desolado y llevaría a una considerable pérdida de su sustancia que, según muestra la experiencia, quizás jamás sería reparable".

La primera medida para hacer frente a inminentes peligros es el refuerzo de la corporación de artesanos fundada en 1247, cuando se colocó la primera piedra del gigantesco edificio, y que hoy consiste de sólo 23 artesanos y artistas, entre pedreros y escultores. Más exactamente: 13 son pedreros, 3 escultores, 4 colocadores de piedras y 3 montan los andamios. Están permanentemente al servicio de la administración de la catedral y su número será elevado a 33 el año próximo.

La Catedral de Colonia, que el Cardenal Hoeffner designó de mayor y más imponente iglesia a orillas del Rin, comenzó a ser construida en la Edad Media, ejecutándose solo una parte del proyecto. En 1842 se reiniciaron los trabajos para la construcción definitiva de la catedral con sus torres de 156 metros de altura y sus cinco naves. En 1880 la obra estaba terminada. Sin embargo, como en los siglos precedentes, se tenía que seguir en la construcción y en los trabajos de reparación.

Colaboración del



Instituto Costarricense de Turismo

Gastos de publicidad turística en EE. UU.

Las más recientes estadísticas, acerca del total de gastos de publicidad turística dentro de Estados Unidos de América, corresponde al año 1970; y se elevaron a doscientos millones trescientos mil dólares. En relación con el ejercicio anterior, se advierte, apenas, un ligero aumento del 1.1 por ciento en los presupuestos totales. Sin embargo, si se considera el aumento de los costos por concepto de publicidad turística, se cae en la cuenta de que la totalidad del volumen publicitario experimentó un descenso respecto de 1969. Debe subrayarse que se trata del primer año en que se haya constatado este hecho dentro del mercado estadounidense.

Porcentajes entre los factores del turismo

En frente de los 200.3 millones de dólares de la facturación general, las compañías nacionales e internacionales de transporte que trabajan usando el territorio de la Unión, gastaron más de US 180 millones de dólares, lo que supone una proporción del 90 por ciento del conjunto de publicidad turística realizada en este país que es, a un tiempo, emisor y receptor de turistas.

Gastos de naciones extranjeras en EE. UU.

Con el objeto de atraer turistas estadounidenses hacia sus respectivos países, las naciones extranjeras -incluido Canadá- gastaron conjuntamente US 15.3 millones de dólares.

Presupuestos oficiales

A título de comparación, debe añadirse que la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT) hizo una encuesta mundial entre los organismos oficiales de turismo para precisar qué sumas gastaron 67 países en el mundo, llegando a la conclusión de que ese gasto presupuestario colectivo alcanzó, en el año que se examina, a la cantidad de US \$ 190 millones.

Gastos de promoción

Capítulo aparte es el referente a los gastos de promoción propiamente dichos, que corren a cargo de 67 organismos oficiales de turismo en el orbe. Estos gastos sumaron US 100 millones de dólares.

Gastos de la empresa privada

De las cifras expuestas se infiere, sin mayor esfuerzo que las actividades de promoción son realizadas en los Estados Unidos, en un 95 por ciento, por la industria turística privada.

La aviación y los transportes

Según la misma fuente informativa -UIOOT- del total de gastos de publicidad turística hecha por las compañías nacionales e internacionales de transporte, el 88 por ciento del conjunto es aportado por las sociedades de transporte aéreo.

Contraste en los gastos publicitarios

Finalmente, es de oportunidad establecer una comparación entre el total de gastos publicitarios en que incurren las compañías de transporte aéreo internacional y los organismos oficiales de turismo. Estos últimos, desde luego, gastan sumas mucho menores en publicidad y promoción, una vez que si bien los transportes forman parte esencial de la industria turística, es en función y en interés de su propio negocio que las grandes compañías mundiales de aviación se ven obligadas a invertir sumas tan fuertes en este rubro. Tanto es así que, en los Estados Unidos de América, solamente cuatro compañías nacionales y una internacional, tienen, en total, presupuestos de publicidad que su peran, obviamente, los gastos respectivos de 44 organismos oficiales de turismo.

El caso de Costa Rica

En confirmación de todo lo que ha venido informándose, desde hace ya varios meses se ha integrado y coordinado la publicidad y promoción de los atractivos que ofrece este país a los turistas internacionales, entre el Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y "Líneas Aéreas Costarricenses Sociedad Anónima" (LACSA), que es la empresa de bandera nacional. Actualmente, se encuentra en funcionamiento un programa de promoción turística hacia Costa Rica y Guatemala, en el que también interviene la compañía "Pan American World Airways" (PAN AM), conforme a la modalidad de viajes con todos los gastos incluidos (package tours).

En último término, además de la estabilidad política y la tranquilidad social, asociada a la belleza de paisaje y a las agradables temperaturas, interesa que el país cuente con adecuadas instalaciones y servicios turísticos para la recepción de los turistas internacionales.

desde
COSTA RICA



DIARIO
A HOUSTON, E.U.A.
A PARIS Y TODA EUROPA

por **TACA** y **AIR FRANCE**
INTERNATIONAL AIRLINES

OFERTA DE EXCURSIONES POR TODA EUROPA
consulte a su agente de viajes o a

TACA
Av. 3a., Calle 1a.
Tel: 22-17-90

AIR FRANCE
c/o BECKER & BRAMMER
Calle 1a., Ave. 1-5
Tel: 21-15-88

San José, COSTA RICA

"Reajuste" de hombres de negocios después de largos vuelos

LONDRES (S.B.I.). El Dr. H. Beric Wright, colaborando en el último número de la revista *The Director*, recién publicada en Londres, hace un llamamiento a las empresas de negocios, instándolas a establecer estrictas reglas en cuanto a vuelos de sus jefes ejecutivos a

través de zonas con diferencias de varias horas. Dice que hacen falta unos cinco días para que el organismo se reajuste o adapte a la nueva situación después de un largo vuelo, y que sin tal reajuste —la mayor parte del cual se hace en el primer período de entre 24 y

36 horas— suele haber notables reducciones en la capacidad intelectual de los viajeros.

Una diferencia de entre seis y ocho horas con un vuelo de aproximadamente 16, es lo más que se puede aceptar razonablemente por viaje, y después de él debe de haber un descanso de 36 horas, según dice el Dr. Wright. Las llegadas al destino deben coincidir con la terminación local del día, para que el viajero pueda dormir normalmente durante toda una noche, y el regreso debe coincidir con la terminación de la semana, dejando también dos días completos, por lo menos, para descansar en casa antes de reintegrarse al trabajo.



Un producto de calidad de
REPUBLIC TOBACCO COMPANY

Una realidad nacional

3^{ra.} convención de ventas

Toshiba 1972



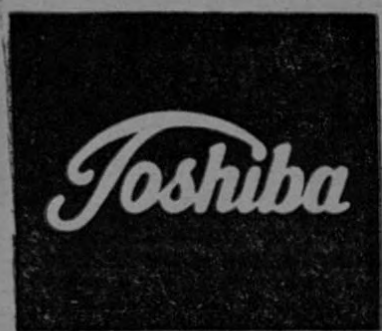
Prominentes
hombres de negocios,
distribuidores en Centro América
de los afamados productos TOSHIBA
participarán en la tercera convención de ventas 1972

EL PRIMERO DE SETIEMBRE
de 7 a 10 P.M. EN EL CLUB UNION

tercera convención de ventas 1972  **TOSHIBA**

INELCO

fabricantes de



TOSHIBA

en Costa Rica



Se complacen en formularles la
más cordial invitación para su
concurrencia a este importante
evento, en el que serán
presentadas las últimas
novedades electrónicas de la
prestigiosa marca



TOSHIBA

CALIDAD DESDE 1875

ALGO DE LO GRANDE
EN EL MUNDO DE HOY

Medalla conmemorativa del descubrimiento de la tumba de Tutankhamen

Una empresa de Londres va a acuñar una medalla con motivo del quincuagésimo aniversario del descubrimiento de la tumba de Tutankhamen por los ingleses Howard Carter y lord Carnavon. La medalla, de 50 milímetros de diámetro, se acuñó en tres metales: oro de 22 quilates, plata sobredorada y bronce dorado, usando cuños labrados a mano.

El anverso es del estilo habitual en las antiguas medallas clásicas, mostrando de perfil la magnífica máscara fúnebre del rey. En el reverso aparece con toda su complejidad de detalle el collar de Nekhebet, con extendidas alas de buitre, emblema protector del Alto Egipto, que fue uno de los cuatro reinos bajo el dominio faraónico. Entre las alas se ven los regios símbolos del báculo y el azote, y en anverso y reverso va el jeroglífico correspondiente a Tutankhamen. Debajo se lee la inscripción inglesa correspondiente a "Quincuagésimo aniversario del descubrimiento de la tumba de Tutankhamen en el Valle de los Reyes, Egipto, por Howard Carter y lord Carnavon; 26 de noviembre, 1972".

Las medallas se acuñarán en número limitado.

Estadísticas demuestran que los conductores son los principales responsables de accidentes

De acuerdo con las estadísticas del individuo al volante, revela rasgos de su misma personalidad? RESULTADO de estas estadísticas son los siguientes datos, publicados por la Revista Mexicana de Seguridad el Mayo 31-72:

I El hombre es el mayor responsable de los siniestros viales y las estadísticas indican que el 80 por ciento de los accidentes interviene la responsabilidad del hombre dejándose llevar por el ciento de los accidentes restantes a las condiciones de las carreteras, o desperfectos del motor.

II Cada año decenas de miles de personas fallecen por accidentes del motor en las carreteras del mundo y cientos de miles de personas resultan heridas y muchas decenas de millones de dólares son el resultado de daños causados por los automóviles.

III Para hacerle frente a esta enorme pérdida de vidas y de daños materiales la industria del seguro ha tomado las providencias del caso estableciendo en el caso de los vehículos de motor la "responsabilidad civil" dirigida a tutelar los intereses del propietario contra los daños causados a terceros en sus bienes o en las personas de los mismos.

Pero debido a la rápida motorización la pérdida que también sufren las compañías de seguros las han hecho soportar cuantiosas pérdidas en este ramo y para una pequeña ilustración de alta siniestralidad que se ve abocada pondremos los siguientes ejemplos.

En México en los años 1968 y 1969 la pérdida soportada por las compañías de seguros ascendió a la suma de 420 y 380 millones de pesos.

En Italia la pérdida en los mismos años fue del 70 y 82%.

En Inglaterra para el año 1970 se habló de 30 millones de libras esterlinas de pérdida.

IV Frente al aumento de la siniestralidad, la industria del seguro está tomando una serie de medidas dirigidas a poder seguir dando el servicio que la sociedad necesita: entre las medidas de más importancia podemos anotar:

A: en Alemania e Inglaterra por ejemplo, las tarifas se elevaron a más del 30% de 1968 a 1969; en Francia se elevaron un 43% de 1956 a 1970.

B: aumento de deducibles totales y parciales de las diferentes coberturas que el seguro otorga.

C: división territorial entre los vehículos que sirven en las áreas urbanas y rurales o entre las ciudades de mayor o menor densidad de tránsito.

D: sistemas de bonificaciones y castigos a los conductores que causan accidentes y entre los que no.

E: tarificación de acuerdo con las edades de las personas que conducen los vehículos.

Todos los datos y ejemplos anteriores nos muestran que los automovilistas —cuya virtud principal debe ser la prudencia— y compañías de seguros están llamadas a trabajar en forma unida en el sentido de que los primeros deberán buscar la forma de reducir el número de accidentes imputables al descuido y otras razones personales, tomando en consideración que las compañías aseguradoras se enfrentan con un gran problema y que es el de producir a sus accionistas o miembros de la sociedad una ganancia con dicho negocio lo que hasta la fecha es casi imposible pues la alta tasa de siniestralidad afecta en forma severa sus recursos económicos y financieros.

Lufthansa presenta su nuevo modelo GRAN TURISMO



Kilometraje ilimitado por 3 semanas con el plan de viaje

AUTOEUROPA

U.S. \$ 756.00*



*Por persona, tarifa 14/45 días, fuera de temporada, sin impuestos, en automóvil tipo VW 1302 viajando 4 personas. Ciudades: Las que usted pueda visitar en 3 semanas con el coche que le proporcionaremos en Frankfurt, París o Madrid.

Autoeuropa es un programa nuevo y económico que permite al pasajero disfrutar más intensamente de su viaje a Europa. Le pone a su disposición un automóvil, durante 21 días con kilometraje ilimitado. Si esto fuera poco, el precio incluye muchos otros extras, que se detallan en el folleto ilustrado AUTOEUROPA. Pídale a su agente de viajes y entérese de los detalles y del Plan Aerocrédito de Lufthansa que le permite pagar solamente \$ 75.60 de prima para sus 3 semanas en Europa.



Lufthansa

Líneas Aéreas Alemanas
A su disposición en todo el mundo

Edificio Solera Bennett-Apdo. 442-Tel.: 22-73-11

¿Qué significa salvar a Venecia?

Envía el profesor:

Dr. Carlos Deambrosis Martins,
Delegado Permanente
ante la UNESCO

Envía el profesor doctor Carlos Deambrosis-Martins, Delegado Permanente ante la UNESCO

Desde hace años se habla de tal manera de Venecia que, forzosamente, se habla por momentos a tontas y a locas. Unos dicen:

Venecia está perdida: es ilusoria todo esfuerzo de salvaguardia. Esta tentación, afectación de abatimiento no es nueva. En el siglo XVI ya estaba de moda. Hoy todavía, el amor de la "ciudad anadiómena" se confunde de mucho con la inclinación a las ruinas. Bajo su forma más insidiosa, este desaliento y esta atracción por las cosas muertas convencen a ciertos estetas de querer hacer del centro histórico un museo, un "santuario" hueco y amargo, medio abandonado en donde solo sonarán los pasos de los turistas inspirados. ¿Por cuánto tiempo?

A lo opuesto de este pesimismo, los apáticos que son a veces hombres de saber, profesan que no hay que dramatizar, que los males de Venecia son en gran parte, míticos.

¿Donde se sitúa la realidad? Como sucede muchas veces, a mitad de caminos de estas convicciones.

Venecia no está perdida, porque no hay males sin remedio. Pero se encuentra en peligro, porque esos males son reales y serios. ¿Cuáles son?

El primero es de orden físico. Es el primero porque, en gran parte, es el originario de los demás. En efecto, Venecia, en primer lugar se deterioró porque estuvo mal cuidada. Y ese defecto se debió en mucha medida, a un declive progresivo de su vitalidad social.

Hasta tanto fue próspera la Serenísima, las fundaciones, los muros, los techos de sus monumentos, sus canales eran reparados en cuanto una avería los amenazaba. Convertida en súbdita y privada de sus opulentos recursos, la antigua dueña de los mares ya no tuvo medios para mantener el tren de vida que implicaba su arquitectura.

No solo sufrieron entonces de negligencia los palacios, las iglesias y las obras de arte, sino también las viviendas ordinarias. Vetustas y decrepitas, desprovistas de comodidades interiores modernas, su estado actual es deplorable. En materia de confort, los habitantes del centro histórico están en peores condiciones que la mayoría de sus compatriotas. Nada de extraño, pues, que sus miradas se vuelvan hacia Mesetras, cuyos apartamientos tienen cuarto de baño calefacción, y que se muden en la primera ocasión. En el curso



Déjese llevar por el amor.

Crea en las hermosas promesas.

Somos un Clan de gente con nombre y apellido.

Y lo que el Clan le promete:

Sonrisas cálidas, Bogotá, Lima,

buenas frecuencias de salida, langosta Termidor con vinos de las mejores cosechas, organización en tierra y mucho cariño... lo cumple cada uno de nosotros.

Juan el peruano, Iara la brasileña y todos los del Clan amamos al mundo.

Déjese llevar por el Clan Braniff!

**el Clan
Braniff**

Braniff International

Para mayores informes consulte con su Agente de Viajes o a

RODOLFO ULLOA B.

Agente General - Apartado 398 - San José - Tel. 21-66-13

de los últimos veinte años, más de setenta mil residentes abandonaron las islas venecianas para instalarse en otra parte.

Este desperdicio demográfico amenaza de extinción la comunidad veneciana tradicional, caída a menos de cien mil almas, y continúa reduciéndose regularmente. El éxodo es tanto más grave que son los jóvenes sobre todo

los que se alejan. Si no se pone un remedio rápido, dentro de poco el centro histórico se convertirá en un asilo de ancianos.

Para que se pueda conservar una vitalidad social suficiente, hay que adoptar con extrema urgencia una política de estimulación y de modernización de las viviendas. Claro que no se trata de reemplazar los edificios exis-

tentes, cuyo estilo es esencial el encanto de Venecia, por grandes edificios de cemento armado. Hay que conservar (o más bien, restaurar) su estructura exterior antigua, adaptando al mismo tiempo el interior con el standard del confort contemporáneo.

Condición primera, pero como se comprenderá, no es la única. El mal causado por la arruga de los años, ha afecta-

do realmente el rostro monumental y artístico de la ciudad con desfiguraciones tan crueles que ya no basta en adelante, conservar, sino aplicar remedios con extrema urgencia. Los mármoles de Venecia amenazan ruina, los bronceos se corroen. Las pinturas se oscurecen cada vez más. Los frescos se borran.

C. D. M.

Por Gerton van Wageningen, colaborador de Radio Nederland

Un programa sobre los descubrimientos y progreso de la ciencia técnica.

El mundo de la ciencia

¿Cómo suprimir el tabaco?

En la ciudad escocesa de Glasgow trabaja un médico de origen hindú, que ayuda a los fumadores a suprimir el tabaco mediante una papi-lla preparada a base de un extracto de avena y de alcohol. Es un remedio que por lo demás se conoce desde hace ya mucho tiempo en la India, para curar a personas envenenadas con el opio. Pues este remedio resulta ser efectivo también para suprimir el vicio del tabaco, a juzgar por los resultados que el referido médico obtuvo con 13 voluntarios, todos ellos fumadores empedernidos. Les hizo ingerir el extracto 4 veces por día, durante un mes consecutivo.

Para no dejar lugar a dudas sobre su experimento, el médico hindú hizo tomar a otros 13 fumadores una papi-lla de aspecto idéntico, pero que no contenía el extracto de avena y a un mes de ha-

ber iniciado la prueba, procedió a comprobar los resultados. Pues bien, de las 13 personas que habían ingerido el extracto, 5 habían dejado de fumar completamente, 7 redujeron su cantidad diaria de cigarrillos a la mitad y una seguía fumando normalmente. Al iniciarse el experimento, los 13 empedernidos fumadores consumían juntos 254 cigarrillos diarios, y al final del mismo, solo 74. Entre las personas pertenecientes al otro grupo de control, el consumo de cigarrillos apenas si había cambiado: al principio fumaban 215, y al final algo más: 217.

El cerebro ve

Un dato sumamente interesante relacionado con las investigaciones del cerebro se ha recibido recientemente de la Universidad de la ciudad británica de Cambridge. Allí procedieron hace 5 años a quitar la vista a un simio

quirúrgicamente, y ahora todo indica que el animal vuelve a distinguir ciertos objetos entre sí. Los científicos dejaron totalmente intactos los ojos del mono, una hembra que se llama Helen. La intervención quirúrgica se practicó en la zona de la corteza cerebral, donde los estímulos ópticos son transformados en observaciones conscientes. A raíz de la operación, el simio daba la impresión de una ceguera total...

Sin embargo, al procederse a experimentar con él, se puso de manifiesto que reaccionaría ante el movimiento de ciertos objetos como si lo observase pese a todo, de una manera u otra. Una vez que se percataron de esto los investigadores comenzaron a inculcar al animal la noción de que recibiría un bocadito sabroso como premio cuando alargase la mano hacia algo que se moviese fuera de la jaula en que se hallaba recluso. De la misma manera el simio aprendió a reaccionar ante una ráfaga

de luz.

Aunque el animal tiene la vista tan débil que no distingue una cucaracha de un trocito de chocolate, los obvios progresos ópticos que lo gra, se interpretan como indicio indiscutible de que el sistema nervioso central, o dicho en otros términos, su masa cerebral, posee cierta agilidad para desarrollar determinadas funciones. Una condición inevitable es por supuesto que esa agilidad se promueva mediante estímulos exteriores.

-0-

Animales fosilizados

En los cerros alemanes de Hunsrück se practica una serie de investigaciones empleándose rayos X para estudiar el interior de animales fosilizados, que vivieron allí unos 300.000.000 de años atrás. La técnica empleada ha sido desarrollada por un catodrático, el profesor Stürmer, quien aplica métodos hipermodernos para estudiar la flora y fauna extintas des-

de hace ya mucho tiempo y esto le es posible por la sencilla razón de que no solo es paleontólogo, sino también químico y físico. Los objetos que tiene en estudio son pedazos de pizarra que superficialmente contempladas no tienen nada de particular: poseen una superficie lisa como alguna que otra protuberancia insignificante. Sin embargo, son precisamente esas mínimas irregularidades las que tanto importan, ya que se trata nada menos que de restos petrificados de un organismo vivo de los tiempos prehistóricos.

El descubrimiento más interesante allí realizado, es el de una langosta trilobita petrificada que vivió hace 350.000.000 de años. El descubrimiento indica que el lugar donde actualmente se yerguen montañas era bañado en aquellos tiempos por las olas del mar; abundan allí los fósiles de mejillones, estrellas de mar, corallarios, cefalópodos y diversas variedades de peces. Entre estos fósiles, faltan los de mamíferos, por la sencilla razón de que estos no existían todavía en aquellos tiempos lejanos, ya que no se desarrollaron sino entre 50 y 10.000.000 de años más tarde.

si su meta es

californiana

Pan Am es su mejor compra!

Porque sólo Pan Am vuela diariamente
San José-Los Angeles-San Francisco y regreso.

Porque el vuelo se hace con Pan Am, toda la ruta,
en los supercómodos Boeing 707.

Porque Pan Am le cobra su boleto de viaje redondo
a precio de excursión: San José-Los Angeles-
San José U.S. \$320.00;
San José-San Francisco-San José U.S. \$347.00
y le da hasta 30 días de margen para el regreso.

Porque con Pan Am su crédito es bueno:
10% de pago inicial y el resto en 18 meses.

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 mas lejos con

Pan Am.
La línea aérea de mayor experiencia en el mundo.