

art buchwald

LA LUCHA CONTRA LOS ANARQUISTAS

WASHINGTON.—El ex gobernador de Alabama, George Wallace, ha aclarado finalmente el ambiente en lo que concierne a la actual campaña presidencial. El tema principal es: "Si usted fuera Presidente de los Estados Unidos, ¿pasaría o no por encima de alguien que se acostara delante de su automóvil?".

Wallace ha recibido sus mayores aplausos al decir: "El primer anarquista que se acueste frente a mi automóvil cuando yo sea Presidente, ése será el último automóvil frente al cual desearé acostarse".

Esta declaración ha inducido a muchos norteamericanos a creer que si Wallace es elegido llamará a su Administración con el calificativo de "pegue y corra". Es interesante notar que ni el vicepresidente Humphrey ni Richard Nixon han indicado qué piensan de esto de pasar por encima de las gentes con el automóvil. Y esto ha supuesto una gran desilusión para aquellos de nosotros que estamos preocupados por la cuestión de "la ley y el orden".

Las gentes de Nixon han insinuado que aplastar, así, a los anarquistas es una cuestión local, que debe ser decidida por el pueblo de cada comunidad. Las gentes de Humphrey, por otra parte, creen que es el gobierno federal quién puede y quién no ser arrollado por el Presidente de los Estados Unidos.

Pero ni el candidato demócrata ni el republicano quieren hacer una declaración pública sobre esto y, en consecuencia, Wallace está centrando la atención de todos los conductores de automóvil. Entre los expertos constitucionales ha habido ciertos murmullos sobre si pasar por encima de los anarquistas es una función presidencial. Señalan que es muy difícil, tal como está la circulación hoy día, saber quién es un anarquista y quién no lo es. Y es muy posible que una persona inocente sea despanzurrada fatalmente ante de que el Presidente Wallace se diera cuenta de su equivocación.

Además, dicen los expertos, aunque Wallace sólo mata anarquistas, algún Presidente del futuro podría no ser tan discriminativo y podría usar de su poder para eliminar a quien quisiera.

Pero los seguidores de Wallace rechazan esas críticas como propaganda pseudointelectual e izquierdista. Señalan que en la Constitución no hay nada que prohíba a un Presidente de los Estados Unidos arrollar a quien se le atraviese cuando va en automóvil. Además, dicen, nunca habrá respeto por la Presidencia mientras unos cuantos anarquistas no hayan sentido el peso de una "limousine" presidencial sobre sus cuerpos.

Algunos observadores están preocupados, es cierto, por la idea de que Wallace no se contente con arrollar anarquistas. El ha dicho en sus discursos que si es elegido "pondrá en su lugar" a los miembros de la Corte Suprema de Justicia.

Esto puede significar muchas cosas. Podría reducir el poder de la Corte; podría enviar a los magistrados al ejército o incluso ir en automóvil al edificio de la Corte Suprema, en un ataque de furor, y ver cuántos magistrados puede arrollar.

Sea como fuere, la sensación en Washington es que Humphrey y Nixon no pueden seguir guardando silencio por mucho tiempo acerca del "derecho de arrollar" que Wallace ha insinuado. El público desea saber no sólo quién va a ser el dueño del dedo que puede apretar el botón atómico en la Casa Blanca, sino también de quién será el pie que se ponga en el acelerador del automóvil presidencial.

(Copyright 1968, The Washington Post Co.—Distribuido por Editors Press Service, Inc.—Agencia Zardoya.)



CITROEN-FIAT

Una difícil asociación

La «bomba» estalló hace un par de semanas, y de ella se hicieron inmediatamente eco los medios financieros internacionales. Sobre todo, los franceses. Después de algunos días de rumores, se supo que el 23 de septiembre se había firmado un acuerdo entre la firma automovilística italiana Fiat y Citroën. La decisión —rubricada por Agnelli y Bercot, este último director general de la firma francesa— transfería a la Fiat el 39% de las acciones de Citroën.

Mientras el gobierno francés se resiste, de momento, a dar su «placet» al acuerdo que, por otra parte, supondría un duro golpe al sector automovilístico francés, obreros y estudiantes se manifiestan en las cercanías de la fábrica francesa para expresar su total desacuerdo con la medida. Lo cierto es que —en opinión de los responsables de la Citroën y, concretando todavía más, de su director general— la firma francesa no se encuentra en condiciones de hacer frente a la creciente competencia nacional y extranjera. Por primera vez en su historia, la Citroën no ha repartido dividendos a sus accionistas. El origen del aparente fracaso económico se achaca al conservadurismo de sus responsables, que han flado hasta ahora toda su producción en el considerable éxito inicial del «2 CV» y el «Tiburón», sin haber previsto nuevos modelos capaces de afrontar comercialmente a las recientes creaciones automovilísticas de la competencia.

En 1966-67 —contrariando gravemente sus principios empresariales—, el señor Bercot hubo de acudir al crédito oficial para contrarrestar la crisis financiera que se avecinaba. A los 280 millones de francos desembolsados por el Tesoro en el bienio pasado, el director general de la Citroën —a quien se considera como uno de los representantes más significados del despotismo empresarial— intentó conseguir otros trescientos millones en nuevos créditos, siéndole negados por no haber cumplido los compromisos derivados de la concesión de los primeros 240 millones. A raíz de la negativa, Citroën inició

gestiones para una posible asociación con la Volkswagen y la Chrysler —esta última absorbió hace pocos años a la Simca—, sin que aquellas gestiones dieran resultado. Dispuesta, sin embargo, a conseguir el concurso de capital extranjero, Citroën volvió la mirada hacia Fiat. Las conversaciones fueron llevadas entre André Meyer —uno de los más prestigiosos hombres de negocios franceses, y el único extranjero que se sienta en los consejos de administración de la firma de Turín— y el propio Agnelli. Aunque a nivel capitalista la operación de fusión sea de lo más correcta, políticamente, dicha operación no agrada al gobierno francés. No hay que olvidar que Citroën es el segundo constructor francés de automóviles, y que su dependencia de una firma extranjera —incluso tratándose de un país miembro del Mercado Común— supondría una pérdida de prestigio para la política nacionalista de De Gaulle quien, dando el visto bueno a la operación, vería una vez más amputado el patrimonio industrial de su país.

A pesar de la negativa del gobierno francés, los responsables de Citroën se muestran dispuestos a seguir adelante. Se ha hablado, incluso, de constituir una nueva sociedad en Suiza, lejos del control de la Hacienda francesa. El gobierno, por su parte, vería con agrado una solución que consistiría en asociar a la firma en dificultades con Renault y Peugeot y que, además, recibiría el apoyo financiero del Estado. Pero Pierre Bercot —el hombre que reúne mayor poder de decisión en el seno de la Citroën— ha repetido muchas veces que «la empresa que se compromete con la vía de la subvención... se instala en el déficit de manera permanente». Así las cosas —y pese a la negativa del gobierno—, es muy posible que, la final, Bercot se salga con la suya. En tal caso, la fusión Fiat-Citroën desplazaría a Volkswagen del lugar de privilegio que actualmente ocupa entre los constructores europeos de automóviles.

COLABORAN: Juan Aldebarán, César Alonso de los Ríos, Art Buchwald, Copi, J. García de Dueñas, Eduardo G. Rico, Eduardo Haro Tecglen, Antonio Javaloyes, R. López Goicoechea, A. López Muñoz, José Monleón, Víctor Márquez Reviriego, J. Pietrasik, César Santos Fontanla. FOTOS: Europa Press, Cifra y Archivo.