

art buchwald

EL AVION DE QUINIENTOS PASAJEROS

WASHINGTON.—"Viene, viene el superavión a chorro de quinientos pasajeros, el más lujoso de cuantos hayan surcado los cielos..."

Ustedes han visto los anuncios en las revistas y estoy seguro de que han experimentado la misma emoción que yo al saber que el aire estará lleno de enormes autobuses voladores transportando a millones de personas.

Por supuesto, los anuncios no responden a ciertas preguntas que se le ocurren a uno cuando ve esas máquinas a cuatro colores; así que fui a entrevistar a Rudolph Hammilfinger, ingeniero diseñador del "Super Dooper" en cuestión, que eventualmente podrá llegar a transportar hasta quinientos sesenta y siete pasajeros. Le dije:

—Usted, ciertamente, ha diseñado un hermoso vehículo aéreo, pero lo que me preocupa es que no existe en el país ningún aeropuerto capaz para un avión de ese tamaño.

—Ese no es problema mío —contestó de mal humor el señor Hammilfinger—. Yo simplemente diseño el aparato y no me preocupa lo que hagan con él una vez salido de la fábrica.

—Eso está bien, pero, ¿se ha pensado en las situaciones que pueden presentarse cuando en un solo vuelo lleguen quinientos sesenta y siete pasajeros?

—Ese es un problema que corresponde a las compañías. Si ellas no solicitaran esos inmensos aviones, nosotros no los fabricaríamos. Le sugiero que vaya a hablar con un director de empresa aérea y le presente el caso.

Siguiendo su consejo fui a ver al señor Rodney Clover, vicepresidente de la compañía Jam-Packed Airlines y le dije:

—Su compañía ha ordenado la construcción de cincuenta aviones "Super Dooper". ¿Cómo van a resolver los problemas de tantos pasajeros en las aparatos?

—Son los aeropuertos los que tienen que preocuparse de eso. Nosotros nos preocupamos sólo de hacer que vuele el mayor número posible de pasajeros. Mientras los sigamos llenando, seguiremos desempeñando nuestra misión.

—Pero, ¿no cree usted que se producirá el caos cuando esos aviones entren en servicio?

—Lo habrá si los aeropuertos no están a la altura de sus responsabilidades.

—Me parece —le dije— que, a menos que se resuelvan los problemas de tierra, no deben volar esos aviones.

Luego me dirigí a las oficinas de la Asociación de Administradores de Aeropuertos y le hablé al funcionario competente acerca de mi preocupación. Me contestó:

—Nadie nos consultó sobre esos superaviones. Así que no nos responsabilizaremos del caos que se produzca. Nosotros tratamos de mantener un aeropuerto limpio. Lo mejor es que hable con las autoridades federales de aviación. Se supone que están tratando el asunto.

Fui a la oficina respectiva, donde un hombre sentado frente a su escritorio me contestó:

—La culpa es del Congreso. Si no autoriza la construcción de nuevos aeropuertos y la ampliación de los actuales, va a ser el responsable de las más desastrosas catástrofes en la historia del transporte aéreo. Vaya a hablar con los congresistas.

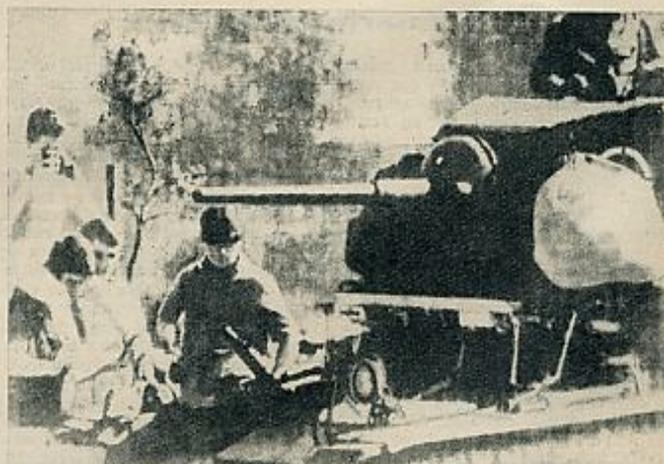
Seguidamente, me dirigí al Capitolio. Pero el Congreso no andaba en sesiones. Lo cual me vino muy bien, porque, probablemente, me habrían enviado a ver otra vez a Rudolph Hammilfinger...

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

en la que condenan la política de agresión seguida en Vietnam por los Estados Unidos; denuncian los propósitos neo-colonialistas de los Estados Unidos en el Sur, así como los esfuerzos por dar una apariencia de legitimidad a la administración de Saigón, y sostienen la posición en cuatro puntos de la R.D.V.N. y en cinco puntos del F.N.L., "que corresponden a las disposiciones esenciales de los Acuerdos de Ginebra y a los principios del derecho internacional, y constituyen las únicas bases justas para una solución pacífica del problema vietnamita".

Los juristas reunidos en París exponen, asimismo, que los Estados Unidos continúan realizando cotidianamente vuelos de reconocimiento sobre Vietnam del Norte, y bombardeando la zona desmilitarizada, así como todo el territorio del Sur, donde han reaparecido los B-52, y donde la política

llamada de "pacificación acelerada" encubre operaciones de "limpieza" y métodos represivos inhumanos, principalmente en Saigón. Esta política pretende contrarrestar el hecho de que el F.N.L. administra efectivamente la mayor parte del territorio survietnamita, donde ejerce un auténtico "poder de Estado"; la eficacia de esta administración se explica esencialmente por el hecho de que el F.N.L. concretiza las aspiraciones del pueblo survietnamita a la libre determinación en sus propios asuntos. La declaración menciona también el comunicado común del F.N.L. y la Alianza de las Fuerzas Nacionales, Democráticas y de Paz de 5 de noviembre, en el que se preconiza la formación de un gobierno de amplia coalición nacional, que comprenda a representantes de las diversas categorías sociales, nacionales, profesionales, políticas y patrióticas.



BRASIL

Dictadura dentro de la dictadura

El viernes, 13, el «Jornal do Brasil» publicaba un extraño parte meteorológico: «Tiempo negro. Temperatura sofocante. El aire es irrespirable. Un fuerte viento agita el país. Temperatura máxima, treinta y ocho grados, en Brasilia; mínima de cinco, en La Ranjeira» (palacio presidencial). Ninguno de estos datos correspondían a la realidad. El periódico estaba aludiendo a la situación política. Ese mismo día su director, José Sette Câmara, era detenido, al mismo tiempo que una importante lista de personajes de la oposición, como el ex presidente Kubitschek y el gobernador Lacerda. La oposición, a la cárcel. Los periódicos, censurados o suspendidos. El congreso, disuelto. El mariscal Costa e Silva, por un «acta institucional», ha tomado todos los poderes. Tras él se ve la figura del general Sarmiento, que desde hace tiempo reclama una situación de fuerza para sujetar la situación del régimen. Costa e Silva había tomado posesión de la presidencia, en 1967, en sustitución del mariscal Castelo Branco. Costa e Silva fue acogido como un liberalizador después de casi tres años de dictadura, tras el golpe de Estado que eliminaba a Goulart y la democracia civil. Castelo Branco había dado al Régimen así instaurado un carácter duro y represivo, y aún lo había acentuado como si temiera del

carácter de su sucesor una tendencia hacia la blandura y quisiera entregarle el país «limpio» de los elementos de la oposición. En efecto, Costa e Silva trató de moderar la situación mediante aperturas a la «oposición moderada» y con nuevas relaciones con la muy activa ala progresista de la Iglesia brasileña. Costa e Silva no tenía la fuerza suficiente como para llevar adelante sus propósitos de carácter liberalizador, o bien estos propósitos no pasaban de ser un mero encubrimiento. Tolerado por la oposición como un mal menor, la fuerza del poder, los grandes capitales, y ejército, los intereses favorables a los Estados Unidos, consideraban su paternalismo como una continua amenaza para su establecimiento. Costa e Silva decía que la creación de un régimen democrático constituía «el sueño de su vida». Este sueño va a quedar inédito. Poco a poco, algunos de los estamentos del país habían ido fortaleciendo su oposición. Especialmente, los grupos de estudiantes y la Iglesia. En torno a ellos se había cristalizado el viejo descontento de otros grupos: se había formado una prensa de oposición, el poder judicial actuaba con mayor independencia y el Parlamento se resistía a las medidas arbitrarias, escuchando cada vez más a diputado de la oposición Marcio Mo