

art buchwald

ADIOS, SAN CRISTOBAL

WASHINGTON.—Me ha dejado verdaderamente sorprendido la noticia de que el Vaticano excluya a San Cristóbal, patrono de automovilistas y demás viajeros, del calendario oficial. La decisión ha alcanzado a cuarenta santos, pero la exclusión de San Cristóbal no ha podido llegar en peor momento.

En un momento en que se multiplican las formas de viajar, en que van a entrar en servicio los aviones de cuatrocientos pasajeros, en que los viajes en ferrocarril recobran la popularidad y las ventas de los coches se centuplican, es mi entender que el Vaticano no sólo debería haber mantenido a San Cristóbal, sino que incluso debería haber nombrado a otro santo para ayudarlo.

Siempre, por si acaso, llevo una pequeña medalla de San Cristóbal en mi cartera, bendecida por un sacerdote. No solamente me ha protegido en los vuelos aéreos, sino que apelo a ella para que el avión llegue a tiempo, para que el equipaje no se extravíe y para que no me desiguen como salida la última puerta del aeropuerto. San Cristóbal era mi único consuelo con tanta demora, tanto enredo en los pasajes... Pero descubrí por lo mismo que no era la única persona que estaba bajo su advocación. Un amigo me dijo que los "supertrenes" que ahora enlazan Washington y Nueva York van sobre líneas construidas hace medio siglo y que él sospechaba que lo único que los mantenía sobre los rieles era San Cristóbal. Millones de personas han dependido también de él en las calles de las ciudades y en las carreteras. La prueba de su poder se demuestra en que antes de que Ralph Nader descubriera que los automóviles son peligrosos a cualquier velocidad, la única seguridad en la mayoría de ellos era una medalla de San Cristóbal. En realidad, la mayoría de los fabricantes de automóviles mantenía que los poderes de San Cristóbal resultaban excesivamente grandes para resolver cualquier problema mecánico en los vehículos y, por tanto, al principio dudaban entre pedir cambios o encomendarse al santo. Pero Nader persistió, a instancia de San Cristóbal, y al final fueron aprobadas las leyes de seguridad, que descargó al santo de parte de la responsabilidad.

No me preocupan los millones de dólares invertidos en medallas, imágenes y joyas de San Cristóbal, y no creo que el dinero deba ser el factor decisivo para pedir al Vaticano que reconsidere su decisión. Lo que quiero decir es que hoy día toda forma de viajar está resultando más peligrosa que nunca y que, por tanto, necesitamos más que nunca a San Cristóbal.

Es posible que teológicamente pueda haber dudas acerca de los poderes que pueda tener sobre los viajeros, pero el hecho es que ha estado durante centenares de años favoreciendo tanto a católicos como a no católicos. Y estoy seguro que lo seguirá haciendo con aquellos mismos que han decidido ahora sacarlo del calendario. San Cristóbal es así.

(Copyright 1969, The Washington Post Co.— Distribuido por Editors Press Service Inc.— Agencia Zardoya.)



MERCADO DE ARMAS

Francia y Sudáfrica

Francia es el único país del mundo que vende armas al régimen racista sudafricano, el único Estado miembro de la O.N.U. que ha rechazado el embargo sobre piezas de recambio de material militar a África del Sur votado por el Consejo de Seguridad en dos ocasiones: en 1963 y 1964. De este modo, el general De Gaulle se convirtió en el apoyo más firme del apartheid que, como se sabe, mantiene a la población africana en condiciones de semiesclavitud en beneficio de una minoría europea que se ha arrogado todos los derechos.

Con su salida del Eliseo han renacido las esperanzas de los movimientos nacionalistas negros. Los Estados africanos no quisieran dejar escapar la nueva oportunidad que tienen de retirar el apoyo más importante al «bastión blanco del África meridional». Durante la reunión última del comité anti-apartheid de la O.N.U., los ataques de las delegaciones africanas contra Francia fueron más acerbos que nunca, y, como era de suponer, partieron de Nigeria, dado el apoyo gaullista a Biafra.

La amplitud y el alcance exacto de la ayuda francesa a África del Sur no son bien conocidos, especialmente en Francia, donde el gobierno se las ingenia para rodearlo de la mayor discreción. La situación embarazosa en que se encontró Michel Debré cuando Jean Daniel le preguntó a este respecto durante una conferencia de prensa en la O.R.T.F., el pasado 3 de marzo, fue revelador. Hoy podemos desvelar lo que se ha ocultado a la opinión francesa durante más de diez años, es decir, los detalles considerados hasta este momento como ultraconfidenciales.

«¿Cuál sería actualmente nuestra situación en África del Sur si no hubiéramos tenido unas relaciones amistosas con Francia? ¿Cómo habría podido África del Sur montar el ejército más poderoso del continente africano?», declaraba en septiembre de 1967 el ministro sudafricano de Transportes, Ben Schoeman. Porque, efectivamente, el material francés es esencial en cada uno de los tres ejércitos de las fuerzas sudafricanas.

Veámoslo en el ejército del aire, en primer lugar: los únicos aviones supersónicos con que cuenta son los «Mirage III», vendidos al gobierno sudafricano (veinte caza-bombarderos y otros dieciséis cazas). Los últimos aviones militares extranjeros no franceses obtenidos por África del

Sur son dieciséis «Buccaneer» británicos contratados durante el gobierno conservador de sir Alec Douglas Home. Uno de los primeros gestos del gobierno laborista de Harold Wilson, después de la victoria electoral de 1964, fue suspender todas las ventas de armamento al gobierno de Pretoria. De 80 helicópteros, 50 son «Alouette» y 16 «Super Frelon».

Ejército de tierra: las fábricas de armamento producen con licencia francesa, desde hace varios años, tanques Panhard, A. M. L. 60 y A. M. L. 90. El gobierno norteamericano extremó la vigilancia hasta el punto de presionar a Ford para que el gigante de la industria del automóvil americano dejara de vender a África del Sur camiones gigantes de cuatro ruedas motoras, ya que la infraestructura de éste permite la reconversión a vehículos blindados.

Marina: los primeros y únicos submarinos de la flota sudafricana son franceses; Francia continúa sirviéndolos. El gobierno sudafricano pidió tres clases de «Daphné» a los astilleros navales Dubigeon-Normandía, de Nantes. El primero fue entregado el pasado marzo. El ministro sudafricano de Defensa asistió a su botadura, pero las autoridades francesas extremaron de tal forma las precauciones que el acontecimiento pasó prácticamente inadvertido por la prensa parisina.

En 1966, el gobierno holandés se había negado a vender submarinos al de Pretoria.

Francia ayuda también a África del Sur en el campo de los cohetes y misiles. Botha, ministro sudafricano de Defensa, acaba de revelar en el Parlamento que un aparato tierra-aire de nuevo tipo, el «Cactus», acaba de ser lanzado en las fábricas sudafricanas en colaboración con una sociedad francesa. Precisó que el proyecto fue en parte financiado por el gobierno francés, lo cual constituye, según él: «Un buen ejemplo de fructuosa cooperación internacional». Respecto al primer cohete sudafricano —de muy pequeño alcance—, lanzado a finales de 1968, sería, según el ministro, de fabricación sudafricana en su totalidad.

Finalmente, en el campo de la energía atómica se ha realizado una estrecha cooperación entre París y Pretoria. En julio de 1967, un periodista negro americano, Carl Rowan, ex director adjunto de los servicios de información del gobierno de los Estados