

## EL GOLPE ES INMINENTE

vale ni más ni menos a un proceso regresivo que concluiría en una verdadera palinodia pública nacional.

—Recientemente, esa orientación ideológica del alto mando militar a que usted alude dio motivo a una crisis político-militar expresada en el relevo, la supresión de la Comandancia en jefe de las Fuerzas Armadas, cuyo titular era el general Juan José Torres, y su reemplazo por un Consejo Superior de las Fuerzas Armadas, integrado por los tres comandantes de Fuerza. ¿Qué alcance político, dentro del proceso, atribuye usted a este hecho?

Q.—Muy grave, y de consecuencias inmediatas e inevitables. Ningún grupo político en el país tiene capacidad subversiva autónoma, y un cambio no puede operarse sino por intervención parcial o total de las Fuerzas Armadas. Estas parecen inevitablemente compelidas a la recaptura del poder, prescindiendo fuese de los miembros civiles del actual Gobierno o de la ideología que ellos originalmente representaron.

»El general Torres dio pruebas, en los diez meses transcurridos desde el veintiséis de septiembre, de identificación con el espíritu del mandato de las Fuerzas Armadas. Este espíritu fue expresado también en foros unitarios y en ocasión de realizarse en Bolivia una de las reuniones de la Junta Interamericana de Defensa. Como el general Torres no era ideológicamente representativo del alto mando militar, y siendo próxima la intervención de las Fuerzas Armadas en el Gobierno, era necesario evitar que el comandante en jefe, cabeza de esa institución, reemplazara en su momento al actual Presidente de la República.

»Para ello, y no pudiendo descalificarlo públicamente en razón de su identificación con el espíritu del mandato de las Fuerzas Armadas, se buscó el procedimiento indirecto de suprimir la función en sí misma, la jerarquía, de modo de allanar el camino para la constitución de una Junta de Comandantes, a la manera argentina, que pudiera reeditar acá en Bolivia también un procedimiento semejante.

—Usted habla de una Junta de Comandantes "a la manera argentina". Reiteradamente, a algunos observadores han indicado la significativa coincidencia de este proceso interno de las Fuerzas Armadas a partir de la visita del general Lanusse, comandante en jefe del Ejército argentino. ¿Entiende usted que efectivamente hay una coincidencia entre ambos hechos?

Q.—Hay algunos datos muy significativos tremendamente coincidentes. Por ejemplo, el general Lanusse llegó a Bolivia el trece de mayo, coincidiendo con la crisis general de Gabinete en este país.

»Viajó inmediatamente después al interior, acompañado por el ex presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos, el coronel Patiño, justamente uno de los protagonistas de la causa aparente de la crisis que determinó mi renuncia del Gobierno. Condecoró al actual comandante del Ejército, general Rogelio Miranda, que aparece como el «hombre fuerte» luego del marginamiento del general Torres y de la supresión del comandante en jefe. Esto en lo que hace al detalle, casual o deliberadamente coincidente con ciertas medidas y decisiones internas. Pero en lo fundamental he sostenido, al mismo tiempo que formulé la denuncia pública de las consecuencias políticas de este paso dado por el alto mando, que todo esto tiene su origen más allá de nuestras fronteras, y cuando digo nuestras fronteras no estoy pensando en las de Bolivia, sino en las de este tercer patio del suburbio internacional que es Latinoamérica.

»No se puede pensar ya que un golpe tenga como motivación la ambición personal de un capitán o el mal humor de un coronel. Para mí, se trata de una jugada de ajedrez internacional, por la que se ha movido la ficha argentina para obligar a un desplazamiento de la ficha nacionalista en Bolivia, y dar jaque, o tal vez mate, al Gobierno revolucionario del Perú. Tender un cordón sanitario para evitar el contagio ideológico y acabar con esta fórmula explosiva en que consiste la alianza de los sectores nacionalistas de las Fuerzas Armadas y los intelectuales de izquierda en el proceso de independencia nacional.

—Por último, señor Quiroga, usted ha hablado de la proximidad de un golpe de Estado militar, de la recaptura del poder por parte de las Fuerzas Armadas. ¿Entiende que con el relevo del general Torres ese peligro ha quedado evaporado o, por el contrario, puede pensarse en un próximo golpe de mano?

Q.—Al contrario. Pienso yo que el marginamiento del comandante en jefe tiene como propósito allanar el camino para el golpe. Estoy persuadido de que sectores reaccionarios de las Fuerzas Armadas se preparan para este golpe, y que el mismo es inminente. ■ **Declaraciones recogidas por CARLOS NUÑEZ (P. L.).**

## JUMBO JET, aviación UN BEBE CAPRICHOSO

El 4 de julio, dos de los cuatro Boeing «747» con que cuenta la compañía Air France estaban averiados: uno, en Orly; el otro, en Nueva York. El tercero volaba de París a Nueva York y había salido de Orly con dos horas de retraso sobre el horario previsto. El retraso había sido motivado por «incidentes técnicos». «Retraso moderado» —explicaban, un tanto desilusionados, los responsables de la Dirección de Movimientos del aeropuerto—; ocurre que los «747» despegan con cuatro o cinco horas de retraso, lo que nos obliga a veces a anular uno o dos vuelos por semana. El cuarto aparato que acaba de entregarse a la compañía podría muy bien servir para alimentar de piezas de recambio a los tres «747» en explotación.

La compañía francesa no es la única que tiene problemas con el recién nacido de la Boeing. La compañía norteamericana TWA ha suspendido discretamente la explotación de sus «747».

La Pan American Airways ha seguido explotando la mayor parte de sus aparatos gracias a un acuerdo con la BOAC, que le presta los reactores de sus «747», debido a que los aparatos de la compañía inglesa no pueden despegar por culpa de un conflicto entre la Dirección y los pilotos. Hace unas pocas semanas, Air France, Alitalia y Lufthansa, que firmaron un acuerdo de asociación con vistas al entrenamiento de los «747», no disponían entre las tres más que de un reactor de recambio para la totalidad de sus aparatos. Mientras tanto, en los parkings de la Boeing, en Seattle, varios aparatos totalmente nuevos esperan a que se hagan cargo de ellos las compañías americanas a que están destinados.

Es cierto que la firma Boeing puede hacer gala, desde la puesta en servicio el 21 de enero del primer Jumbo Jet, de 50 aparatos entregados a 11 compañías diferentes, de cerca de 800.000 pasajeros transportados, de más de 10.000 horas de vuelo, de 200 pedidos firmes a cargo de 32 compañías. ¿Pero cuántos pasajeros pueden calificar hoy a este avión de «fantástico» recogiendo la fórmula publicitaria de una gran compañía norteamericana?

¿Qué opinan todos los que, ilusionados con la idea de viajar por primera vez en un avión supermoderno, tuvieron que resignarse y embarcar en un «707» porque debido a un «incidente mecánico» la compañía hubo de retirar el avión en el último instante? ¿O los que, una vez a bordo, tras larga espera, despegaron con retraso por un «ligero incidente técnico» de última hora? O los que, como aquel periodista de una revista británica especializada en aeronáutica, sufrieron durante el viaje toda una serie de avatares; la luz individual colocada delante de su asiento no se podía apagar, mientras que la del vecino no funcionaba; por los auriculares no se oía nada; el compartimento destinado a los equipajes no se cerraba.

Estos contratiempos, además de fastidiar al público, terminan por agotar a la tripulación. Se ha podido comprobar ya que la proporción de ausencias debidas a la fatiga, la depresión, etcétera, es mucho mayor entre los tripulantes de los «747» que entre los de aparatos de otro tipo.

En resumen, el «747» sufre una «enfermedad típica de la juventud» y su puesta a punto definitiva va a exigir algún tiempo (1). La tripulación de estos aparatos admite que el avión es muy seguro, que sus reacciones son normales, que es fácil de pilotar. La conducción casi a ras del suelo resulta más fácil de lo que se esperaba.

Para la mayoría de los pilotos del «747», no importa de qué compañía sean, los trastornos juveniles del avión se refieren a tres puntos esenciales: el reactor, el grupo auxiliar, el conjunto de los circuitos que aseguran la comodidad de los pasajeros. En el caso del reactor, el problema es doble: teniendo en cuenta la relativa novedad de su explotación (treinta mil horas de funcionamiento, aproximadamente), ha habido que introducir una serie de mejoras: Pratt y Whitney, que son los que lo fabrican, están procediendo a una serie de modificaciones (relacionadas esencialmente con la potencia —insuficiente— de los motores), pero apenas si pueden mantener el ritmo de producción. El número de reactores de recambio es claramente insuficiente. Esta carencia explica la supresión por parte de muchas compañías de ciertos vuelos en «747» que han tenido que ser sustituidos por otros en «707».

La empresa constructora Boeing se preocupa de recordarnos que el predecesor del «747» (el famoso Boeing «707», puesto en servicio en 1958) también conoció un largo período de puesta a punto. Las compañías aéreas, por su parte, sondean con ansiedad sus primeros resultados, que son hasta la fecha bastante buenos. Las compañías que han puesto en servicio al «747» hablan de un aumento sensible de su coeficiente medio de carga, especialmente en primera. La TWA anunció un índice medio de carga de pasajeros de un 56 por 100 y un porcentaje de regularidad del 73 por 100. La Pan American, que con 33 aparatos ha transportado a un total de 315.055 pasajeros en los 1.381 vuelos de Boeing «747», lo cual representa un índice de carga de pasajeros de un 64 por 100. Air France, que ha puesto en servicio su primer «747» a principios de junio, anuncia una media (referida a 19 vuelos) de 219 pasajeros por vuelo (equivalente a un 60 por 100) en el sentido Estados Unidos-Francia, y de 180 por vuelo (o un 50 por 100) en el otro sentido. ■ **RENE DELISLE.**

(1) Contrariamente a lo ocurrido con sus predecesores, el «747» no fue fabricado en versión militar antes de serlo en versión comercial. Y la versión militar es el mejor banco de pruebas.