

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

EN PUNTO

Unidos, afirmó que habían comenzado negociaciones a nivel confidencial entre las dos capitales: Francia adquiriría el cincuenta por ciento de la producción de uranio sudafricano a cambio de bombas atómicas francesas. La noticia fue desmentida categóricamente en la capital sudafricana.

Francia sigue siendo, desde 1964, uno de los principales compradores de uranio de África del Sur, segundo productor del mundo. El primero es Canadá, país que se negó a vender a Francia al no haber conseguido de éste el compromiso de no utilizarlo para fines militares. ■ R. G. C.

LA O. I. T.: CINCUENTA AÑOS

La Organización Internacional del Trabajo (O. I. T.) celebra el cincuenta aniversario de su fundación —en 1919 fue una agencia de la Sociedad de Naciones con carácter autónomo— con la espectacular propaganda que le ha prestado la visita del Papa a su sede y el discurso pontificio. La celebración se produce en un momento en que las grandes centrales sindicales del mundo se interrogan acerca de su papel en el mundo y, sobre todo, acerca de cómo pueden hacer congruente la acción sindical con la acción política. En el origen de los movimientos laborales se señalaron dos grandes ramas, que se hicieron enemigas: la que pretendía que el sindicalismo debía ser exclusivamente una fuerza dedicada a la defensa de los trabajadores en tanto que tales, con independencia de cualquier opinión política y al margen de las formas de gobierno de las naciones, y la que señalaba este sindicalismo como una utopía y entendía que sin la conquista directa del poder político no habría mejora real de la clase trabajadora. Prácticamente la mayor parte de las centrales sindicales del mundo han tenido hasta ahora que conformarse con la primera fórmula. No han conseguido otra, a pesar de su continua lucha con los poderes públicos.

La O. I. T., desde su fundación, aparece como marginal a este tipo de enfrentamiento y se dedica principalmente a una especie de conciliación mediante la creación de un Derecho Internacional del Trabajo, y lo hace por vía paritaria: todos sus organismos aparecen formados por un número igual de representantes patronales que de representantes obreros. La organización y la planificación de la mano de obra, la formación profesional, el perfeccionamiento de los mandos, los servicios de empleo, cooperativas, pequeñas industrias, seguridad del trabajo, seguridad social, administración del trabajo e investigaciones científicas sobre el tema son sus principales objetivos. Aparte de este tecnicismo, sostiene una doctrina, una filosofía, que ha debido ser enunciada de una manera cuidadosa para que puedan firmarla todos los países. Estas bases se establecieron en 1944 y responden perfectamente a las ideas esperanzadoras, generosas y abiertas de aquella época, que se repiten en casi todos los organismos internacionales, y que no han pasado hasta ahora de ser una enumeración de aspiraciones. Se refiere a la consideración de que el trabajo «no es una mercancía» y recuerda la necesidad de las libertades de expresión, de asociación, para el establecimiento del derecho del trabajo.

INVERSIONES PÚBLICAS (1968)

Un trato discriminatorio

La importancia de las inversiones públicas en un Plan de carácter indicativo ha sido puesta de manifiesto en numerosas ocasiones. Tal importancia se deriva de que las mismas constituyen la principal vía de actuación del Estado sobre la actividad económica, que, por su propia natu-

raleza, continúa estando dirigida por la iniciativa privada, para la cual el Plan no tiene un carácter vinculante, sino meramente indicativo. Por otra parte, las inversiones públicas constituyen una parte nada despreciable de la Formación Interior Bruta de Capital, siendo responsable, por tanto, de la

tasa de crecimiento general del sistema, así como de la aceleración imprimida a cada uno de los principales sectores económicos.

La evolución de las inversiones públicas durante 1968 —primer año del II Plan de Desarrollo— no ha sido, al parecer, muy satisfactoria. Según los datos provisionales facilitados por la Comisaría del Plan de Desarrollo, sobre las inversiones realizadas por el Estado y los organismos autónomos durante 1968, éstas se encuentran muy por debajo de las previsiones del Plan, volviendo a mostrar las mismas tendencias y defectos que caracterizaron su evolución durante la primera experiencia de la planificación indicativa en España (1964-67). Es decir, cualquier parecido entre las previsiones del Plan y la realidad no constituye más que una mera y fortuita coincidencia.

Así puede comprobarse, en el cuadro siguiente, cómo determinados sectores (Enseñanza y Formación Profesional, Investigación Científica y Técnica, S. Social, Sanidad y Asistencia Social, Vivienda, etc.) vuelven a verse postergados en la distribución de las inversiones públicas, alcanzando sólo tasas de realización importantes cuando se trata de «Transformación en regadíos» o «Transportes», actividades, ambas, íntimamente relacionadas con el Ministerio de Obras Públicas, que, a juzgar por los datos aún provisionales, pero ya significati-

vos, parece haberse constituido en el centro de gravedad de la distribución de los recursos económicos. Una vez más, parece también ponerse de manifiesto que las recomendaciones y consignas recogidas en el texto del Plan no son ni siquiera «indicativas» para el sector público, sino que, por el contrario, son el resultado de las decisiones particulares que prevalecen en cada momento y en cada Ministerio.

Nadie duda, sin embargo, de la necesidad que agobia al país de realizar cuantiosas inversiones en obras públicas e infraestructura, descuidadas durante tantos años. No obstante, no son menos acuciantes las necesidades de enseñanza y formación profesional, investigación científica, construcción de viviendas sociales, etcétera, que, por otra parte, guardan una estrecha relación entre sí, pudiendo producir a largo plazo serios desequilibrios, sobre todo cuando estas últimas —precisamente las que tienen un marcado carácter social— reciben un trato tan claramente discriminatorio. En tales circunstancias, o bien se dan las mismas facilidades a otros Ministerios para expansionar sus inversiones, o bien se dan las razones oportunas que expliquen estas anomalías, ciertamente caprichosas, que se deducen del examen del siguiente cuadro. ■ A. L. M.

Inversiones públicas (1968)

Sectores más importantes	Inversiones previstas en el II Plan de Desarrollo	Inversiones realizadas (datos provisionales)	Porcentaje de realizaciones
Enseñanza y Formación Profesional ...	12.604,6	4.489,3	35,6
Investigación Científica y Técnica ...	1.163,4	763,3	65,6
Seguridad Social y Asistencia Social y Sanidad ...	2.890,0	1.831,4	63,3
Vivienda ...	10.588,9	4.458,7	42,1
Estructuras y Servicios Urbanos ...	7.365,6	4.795,4	65,1
Mejora del medio rural ...	2.281,4	382,0	16,7
Agricultura ...	6.676,5	4.704,4	70,4
Transformación en regadío ...	10.571,4	9.314,2	88,1
Transportes ...	24.062,2	24.026,5	99,8

— En millones de pesetas.
— Fuente: Hoja informativa 1/69. Comisaría del Plan de Desarrollo y II Plan.

EL DIRECTOR DE ESTE FILM, AL FINAL DE LA PROYECCIÓN TENDRA MUCHO GUSTO EN ROMPERSE LA CARA CON QUIEN SEA.