

## Toque de queda en USA

# "QUEMEMOS JUDIOS, NO GASOLINA"

EN Times Square, los gigantes anuncios luminosos siguen ejecutando su multicolor ballet, mientras en los escaparates de los grandes almacenes de la Quinta Avenida, decenas de automóviles repiten hasta el infinito sus entrecortadas rondas... Resultaría inoportuno traer a colación aquí en Nueva York, en estos primeros días del nuevo año, la crisis energética.

A pesar de los diarios y semanarios, de la radio o la televisión, todos los cuales dedican regularmente un espacio a la crisis, no parece que la opinión pública americana haya tomado plena conciencia de las posibles consecuencias de la misma. Una noche, mientras veíamos el «Telediario», en el que, naturalmente, no podían faltar las noticias más frescas relacionadas con el desarrollo de la crisis, un amigo hizo la siguiente reflexión: «Los americanos no se dan cuenta de que se ha pasado una página. El gobierno consiguió convencerlos de que el invierno iba a ser difícil, pero todos ellos se imaginaban, consciente o inconscientemente, que tan pronto como llegase el verano podrían otra vez dedicarse a hacer kilómetros y kilómetros de carretera en sus grandes coches. No quieren admitir que todo eso ha pasado a la historia, que ya no se podrá volver a la situación anterior. O más bien, nadie quiere decirselo. Hace un año, nadie empleaba en la televisión la palabra "crisis". Hoy, todos admiten su existencia, pero nadie quiere hablar de su importancia real...».

De hecho, bajo el efecto de las críticas, cada vez más frecuentes, de una opinión pública que ve en peligro lo que más le importa: su bienestar personal, en Washington, la Administración, el Congreso, la prensa, se lanzan la pelota unos a otros mientras tratan de justificarse: «Ya os lo había advertido». En la convención de redactores-jefes de la prensa americana, celebrada en Florida, Nixon recordaba, hace algo más de un mes, los repetidos mensajes que él había dirigido al Congreso y las propuestas, tales como el proyecto de ley sobre el oleoducto de Alaska, que fueron en un principio desatendidas y algunas de las cuales nunca han sido tomadas en consideración; Henry Jack-

son, demócrata de Washington, que se ha impuesto como especialista en energía y defensa en el Senado, replica que hace más de dos años pidió a la Administración que definiese una política de conjunto en lugar de elaborar un catálogo de medidas sectoriales; la prensa, por su parte, se justifica aduciendo los estudios y artículos publicados en torno al tema desde comienzos de 1973.

Una caricatura del humorista Herblock resume a la perfección esta situación, cuya responsabilidad nadie quiere aceptar; un americano medio se ve asaltado por dos gigantes bandidos, uno de ellos llamado «Inflación», y el otro, «Crisis energética», mientras que Nixon, en un rincón, escucha el siguiente reproche: «Si no hubiese estado usted tan ocupado con tanto micrófono y tanta cinta magnética, seguramente los habría oído acercarse...».

Aunque los dirigentes del mundo político o económico admiten por lo general, cuando se les interroga al respecto, que el embargo de los países árabes productores de petróleo no es sino un factor secundario y coyuntural de la crisis, lo cierto es que hasta el 15 de octubre del pasa-

do año no comenzaron a dejar sentir sus efectos las medidas de restricción y de reparto obligatorio. Y la totalidad de la opinión pública asocia estrechamente la disminución de su ración semanal de petróleo al conflicto de Oriente Medio. En la geografía política americana, sólo existen dos categorías: el eje Nueva York-Washington (centros de decisión) y el «Out there» («el país»); pues bien, en el «out there», y más exactamente en el Middle West, comienzan a circular rumores antisemitas.

### «Va a escasear todo»

Nadie los ha visto personalmente, nadie los ha tenido en su mano, pero todos saben de alguien que ha visto pegados en los parachoques de los coches bumper stickers («autoadhesivos») con la siguiente leyenda: «Necesitamos petróleo, no judíos», o esta otra: «Podemos pasarnos sin judíos, no sin gasolina», e incluso ésta: «Quememos judíos, no gasolina... En el Este, y sobre todo en el Estado de Nueva York, donde la comunidad judía es muy influyente, la gente está dispuesta a aceptar restricciones con tal de apoyar la política pro israelí de Estados Unidos.

Es verdad que el consumidor americano paga, él solo, las consecuencias de la escasez: limitación de la velocidad a 50 millas por hora (80 kilómetros) en todas las carreteras principales y secundarias de los cincuenta Estados de la Unión, cierre de las estaciones de servicio los domingos (y tal vez un segundo día por semana en el futuro), despidos masivos en las compañías aéreas, desde el mecánico hasta el piloto; suspensiones de empleo en las industrias del automóvil y turística... A la escasez del petróleo se suma la de los productos derivados de los hidrocarburos y de todos los productos que la gasolina contribuye a transportar: el senador Kennedy llamaba recientemente la atención de la opinión pública sobre el riesgo de que llegue a faltar un plástico utilizado en cirugía cardíaca; cada vez escasean más, y por lo tanto se encarecen, la fruta y las legumbres frescas; y el semana-

rio «Newsweek» titulaba recientemente: «Va a escasear todo». En las calles, las luces se encienden con mayor parsimonia cuando llega la noche; los comerciantes e industriales, así como los propietarios de viviendas en alquiler, no se han hecho repetir dos veces los consejos oficiales de bajar el termostato. Todas estas medidas, obligatorias o voluntarias, dependen exclusivamente del sentido cívico del hombre de la calle; no se espera tanto de las compañías petroleras.

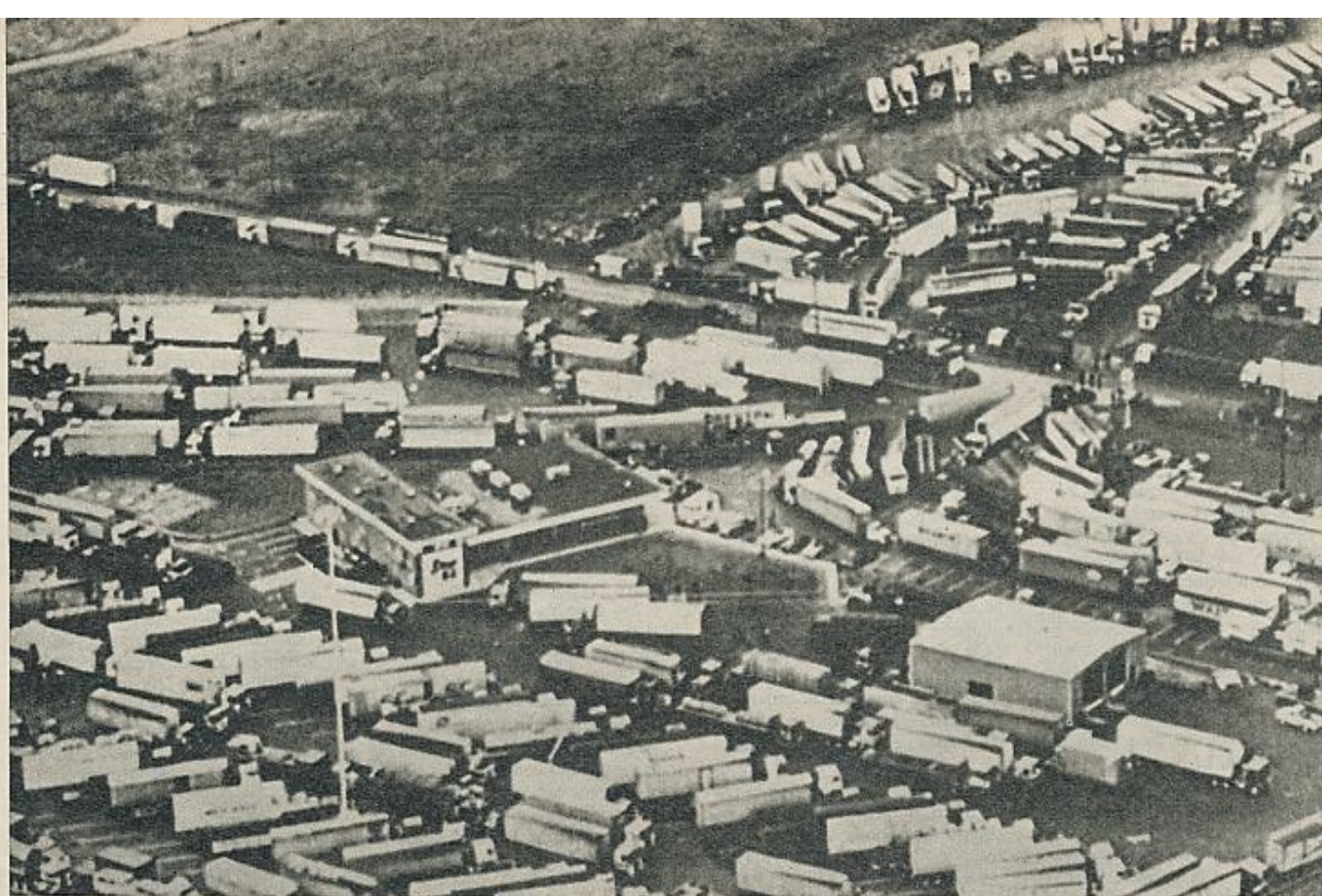
Raramente habrá quedado demostrado de manera tan clara y tajante como en este sector el carácter de clase de la política norteamericana; esta política tiene un nombre y un rostro, el de George Schultz, secretario del Tesoro, principal responsable de la política económica de Nixon y uno de los pocos consejeros presidenciales que ha logrado sobrevivir a la tormenta del Watergate. Hay que verle, con su cráneo pelado y su mirada de banquero satisfecho, explicar ante las cámaras de televisión que es preferible «dejar que funcionen las leyes del mercado», aunque con ello aumenten las diferencias entre ricos y pobres, antes que adoptar medidas de racionamiento e introducir —la palabra parece quedarle la lengua— «tickets» de gasolina.

George Schultz ganó la primera manga contra los partidarios del racionamiento al conseguir que se licenciase al ex gobernador de Colorado, John A. Love, a quien Nixon había nombrado, el pasado mes de julio, director de la política energética, aunque desprovisto de medios y de asistentes; bajo pretexto de reorganización administrativa, Love fue sustituido por William E. Simon, antiguo agente de cambio enriquecido en Wall Street, hombre de modales afectados, secretario adjunto del Tesoro y brazo derecho de Schultz.

Curiosamente, este enfrentamiento de clases se reproduce en la escena política. Veteranos del Senado, como Mike Mansfield, líder del grupo parlamentario demócrata, o William Proxmire, que podría ser un día candidato a la presidencia, se han declarado partidarios del racionamiento y opuestos a las moratorias de Nixon, en un intento de resucitar la antigua distinción, sepultada por la marejada de Nixon de noviembre de 1972, entre el partido demócrata, partido del pueblo y de los humildes, y el republicano, estrechamente relacionado con los peces grandes y el big business. George Meany, jefe de la AFL-CIO, que había apoyado a Nixon contra McGovern en 1972, pero que el pasado octubre empleó la pesada máquina sindical en la batalla por el impeachment

Jimmy Hoffa, ex presidente del sindicato de camioneros y con una sólida reputación de «gangster».





Los camioneros norteamericanos, uno de los sectores más reaccionarios del mundo laboral de aquel país, decidieron ir a la huelga como protesta por la fijación de nuevos límites de velocidad y la elevación del precio de los combustibles.

## Jean-François Merle

de Nixon, ha decidido luchar con todas las armas a su disposición contra los fabricantes de «parados».

Pero es sobre todo en el terreno social donde se dejan sentir con mayor violencia estas disensiones: la revuelta de los camioneros, que tuvieron varios días

El senador demócrata William Proxmire, que podría ser un día candidato a la presidencia, se ha declarado a favor del racionamiento.



bloqueadas las autopistas, sobre todo en los Estados de Pennsylvania y Ohio, antes de ser expulsados *manu militari* por la Guardia Nacional, es el ejemplo reciente más elocuente al respecto. Los camioneros instalaron piquetes en los puntos habituales de aprovisionamiento, impidiendo que los que no se habían sumado a la huelga pudiesen repostar. Incluso hubo tiroteos, porque con los camioneros no se bromea.

### Como los marinos

Su sindicato, la *Teamsters Union*, es sin duda alguna el más corrompido del mundo obrero americano: su antiguo presidente, Jimmy Hoffa, que goza de una sólida reputación de «gangster», fue sacado de la cárcel, hace unos meses, a cambio de una generosa contribución del sindicato a la campaña proelección del presidente. Los camioneros protestaban con su bloqueo de las carreteras contra la nueva limitación de velocidad, que repercutía directamente sobre su salario, ya que cobran según los kilómetros que hacen. Los camioneros independientes se unieron a ellos, pues el aumento del precio del diesel, que alcanza a veces tarifas propias de mercado negro, los afecta muy especialmente.

Uno de ellos declaraba en di-

ciembre al bimensual «New Times»: «La mayoría son de origen rural —de alguna ciudad pequeña—. Allí es donde han sido reclutados. Un joven originario de una pequeña localidad que cuenta con limitadas ofertas de trabajo puede convertirse en camionero y cruzar el país de parte a parte para traer el «bacon» a casa todos los fines de semana. Como antes los marinos, los camioneros son reaccionarios. Apoyaron masivamente a Nixon, votaron por «la ley y el orden», se mostraron dispuestos a obligar a los negros a seguir en su sitio. Me atrevería a afirmar que votaron por Nixon en un 90 por 100, pero ahora ven los resultados de aquella votación. Ahora comprenden que votaron contra sus propios intereses. Que lo que hicieron se ha vuelto contra ellos como un «boomerang». Y que no se han visto perjudicados sólo los negros y los tipos que, según ellos, no querían trabajar —los que se aprovechaban con total impunidad del existente subsidio de paro, los estudiantes «hippies»—, sino ellos mismos».

Esta revuelta de uno de los elementos más masivamente conservadores del mundo obrero norteamericano es un signo de los tiempos. Apoyándose en un eficaz sistema de comunicación (aproximadamente el 50 por 100 de los independientes se han equi-

pado de emisores-receptores de onda corta y transmiten por una red de veintidós canales, llamada *Citizen-band radio*, que permite a sus usuarios intercambiar informaciones sobre el tráfico o, sencillamente, hacerse mutuamente compañía), los camioneros han llevado a cabo una huelga que marca un cambio profundo en su actitud tradicional de respeto frente al poder establecido. No se trata de sugerir que van a girar a la izquierda de la noche a la mañana, pero tal cambio de actitud no por ello resulta menos significativo.

### La escasez manipulada

Otro factor de las nuevas dimensiones de clase que tan gravemente amenazan en el terreno social a la unión sagrada, ya quebrantada en el plano político por el asunto del Watergate, es la creciente hostilidad frente a los ocho gigantes del petróleo, que repercute sobre la totalidad del mundo financiero norteamericano. Un reciente informe de una comisión senatorial en torno a la escasez de mazut en Nueva Inglaterra durante el invierno de 1972, esclareció los siguientes hechos: un organismo oficial había llegado a la conclusión de que, aunque las compañías hubiesen utilizado só-

## "QUEMEMOS JUDIOS, NO GASOLINA"

lo un 92 por 100 de su capacidad de refinamiento, habrían quedado cubiertas las necesidades de los Estados del Nordeste a pesar de los rigores de un invierno prolongado, pero las compañías decidieron, a fin de aumentar sus beneficios, aprovechar su capacidad de producción en un 85 por 100 solamente, por lo que hubo problemas de abastecimiento.

En el mes de marzo siguiente, jugando con el miedo general a una escasez que ellas mismas habían creado, las compañías se beneficiaron de una mayor flexibilidad en el control de los precios y una autorización para aumentar las tarifas. El descontento actual es suficientemente importante para provocar amenazas de nacionalización, y estos rumores son lo suficientemente persistentes como para que la prensa se crea obligada a recogerlos, aunque sólo sea para calificarlos de «ridículos». Sí, en los Estados Unidos, los beneficios serían calificados de ilegítimos; ¡óirlo para creerlo!

Si los americanos no se dan cuenta de la magnitud de la crisis, tal vez sea porque informaciones como la citada más arriba los llevan a creer en una manipulación conjunta de los trusts y los medios de comunicación; no se dan cuenta de que si existe manipulación —lo que parece cada vez menos dudoso—, se trata de una manipulación de la escasez y no de la abundancia.

### El Cadillac de los negros

Las consecuencias de todo esto son todavía incalculables, y el senador William Proxmire, respondiendo en nombre del partido demócrata al último discurso televisado de Richard Nixon, confesaba modestamente: «No tenemos ninguna solución que proponer». El automóvil individual, a la vez mito y realidad del modo de vida y del modo de pensar americanos, es una de las apuestas inmediatas de la crisis, una de esas apuestas que todavía se trata de enmascarar. Se ha escrito mucho en Europa sobre la función simbólica del automóvil en la ideología dominante de la civilización americana, testimonio de éxito social, cargado de connotaciones afectivas y sexuales, afirmación por excelencia del ego viril y dominante.

Una película reciente, «American Graffiti», evoca a los teenagers de los años sesenta por las

calles de San Francisco o en los *snack-bars drive-in* participando en competiciones casi suicidas; protagonista: el automóvil. Evocación esta que puede ganar en nostalgia de aquí a diez años... ¡Cuántas cosas no se han dicho de esos pobres negros mistificados que se compran su primer Cadillac con su primera paga y se ven obligados a acostarse en su interior porque no tienen casa a donde ir. Hay que tomar conciencia de las dimensiones del continente americano si se quiere llegar a entender la importancia, bastante más que simbólica, del papel del coche. Una sola cifra: el 77,7 por 100 de los trabajadores americanos acuden al trabajo en automóvil. De las cincuenta metrópolis más importantes, sólo Nueva York arroja un índice inferior al 65 por 100, y esto es debido a la extensa red del metro. Pero, ¿cuántas ciudades de pequeña o mediana importancia no disponen de una red de transporte colectivo?

La primera consecuencia previsible, inmediata es una reducción del tamaño de los coches: la General Motors ha cerrado varias fábricas por un mes a fin de transformar sus cadenas de montaje y orientarse hacia la producción de pequeños modelos. Sin embargo, la solución a medio plazo consiste en revitalizar el papel de los transportes colectivos, urbanos o interurbanos, que hasta hace poco utilizaban casi exclusivamente los negros y los pobres, los estudiantes y los jubilados. Estas Navidades, los trenes con destino a Nueva York estaban atestados de gente, y resultaba punto menos que imposible establecer contacto telefónico con la compañía de autobuses Greyhound.

Ciertos municipios pilotos, como Ann Arbor, ciudad universitaria de 100.000 habitantes, en Michigan, han puesto a punto un sistema flexible y personalizado de transportes públicos: bastará un telefonazo y el pago de 25 centavos de dólar para que un microbús unido a un *pool* central, recientemente equipado con un ordenador, venga a buscarte a usted a su casa, si es que vive en las afueras, y le lleve hasta una parada de la red central de autobuses municipales. Aunque aún está en fase experimental, el sistema en cuestión parece haber dado buenos resultados, y otros municipios, en Ohio, Maryland, Nueva Jersey y el Canadá, se han interesado ya por el proyecto.

Pero no son los poderes públicos los únicos que piensan en el futuro de los transportes colectivos: la General Motors ha comprado recientemente compañías de autobuses, y otras firmas de automóviles o dedicadas al negocio del petróleo se interesan cada vez más por los proyectos de tránsito interurbano en estudio entre los municipios que rodean a los grandes lagos. Finalmente, el último servicio que me proponen los bancos, de acuerdo con los periódicos locales y la emisora de televisión regional, es la utilización de su ordenador para formar *car pools* (colectivos de automóviles) con vecinos que van a trabajar a la misma hora y en la misma dirección: los viajeros se turnarían en la conducción de los vehículos.

### «Acto de desviación social»

Esta transformación de los modos de transporte provocará una serie de modificaciones en la estructura urbana. Quien no haya intentado caminar alguna vez solo a lo largo de esos inmensos ejes alfombrados de papeles grasientos, dejando a un lado el ensordecedor flujo del tráfico automovilístico, difícilmente comprenderá lo que quiere significar exactamente el sociólogo californiano Ralph Keyes cuando escribe que el caminar está considerado hoy en día como un «acto de desviación social». Ya se entrevé el fin de esas ciudades que se extienden hasta el infinito, ciudades de barrios residenciales que no parecen acabar nunca y que no son sino la consecuencia de un racismo que motivó el que los blancos, temerosos de los negros que iban poco a poco ocupando el centro de la ciudad, se fueran a vivir cada vez más lejos del mismo; ya en la periferia de numerosas urbes están surgiendo pequeños edificios en copropiedad en lugar de las antiguas residencias unifamiliares.

Estas nuevas tendencias obligarán al replanteamiento de problemas tales como los transportes escolares, la integración en las escuelas, la seguridad urbana... Todas las industrias y todos los servicios ligados al automóvil están igualmente llamados a transformar la civilización del *drive-in* (centros comerciales, bancos, cines, iglesias...), moteles y *Disneylands* de todo tipo. Por culpa de la escasez de oro negro, Las Ve-

gas corre el peligro de convertirse un día en una de esas ciudades fantasmas, abandonadas después de la carrera del oro, que el turista aún puede visitar en Arizona o en California. Tal vez América se vea obligada a apreciar, con sus servidumbres, el valor del espacio.

Los intelectuales liberales acogen tales perspectivas como un retorno positivo a un modo de vida natural y simplificado, como el fin de lo que Vance Packard calificaba como «la era del despilfarro», y pronostican un renacimiento de la célula familiar. Citando a Thoreau, incluso a Rousseau, esos liberales prometen a la civilización americana, con tal de que sepa adaptarse, una edad más frugal, pero también más feliz, con la evocación de la vida de los pioneros y de los indios como telón de fondo... Los comentaristas de la derecha clásica, por su parte, denuncian los perjuicios al sacrosanto individualismo que podría acarrear la crisis y apoyan consecuentemente los proyectos de la administración Nixon tendientes a asegurar la autarquía energética de los Estados Unidos en la década de los ochenta.

### ¿Dos izquierdas reunidas?

Los créditos concedidos al proyecto «Independence» se han duplicado en un plazo de dos años: las cifras para el primero de julio de 1974 son de 32 millones de dólares. El proyecto en cuestión tiene como objetivo la financiación de las investigaciones en el terreno de la energía nuclear y solar: ya hay, aunque están todavía en fase experimental, dos docenas de casas que utilizan la calefacción solar como apoyo. La Universidad de Delaware cuenta con una unidad experimental que utiliza parcialmente (un 80 por 100) para su calefacción la energía solar, e investigaciones análogas se están llevando a cabo actualmente en Florida. Esta voluntad de independencia en materia de energía se apoya en una diplomacia que puede fácilmente significar un regreso a la política del garrote de Theodore Roosevelt y que propone la adopción de represalias contra los países árabes. Los americanos no han cobrado todavía plena conciencia de estas mutaciones, consecuencias a largo plazo de una crisis que constituirá, sin duda, el factor más importante de la



William E. Simon, antiguo agente de cambio y bolsa enriquecido en Wall Street, es el nuevo encargado de dirigir la política energética del país. En la foto, en primer plano, en compañía de Henry Kissinger.

actual década. Pero esta crisis tendrá indudablemente repercusiones importantes: a corto plazo, incluso, en el plano político. Michel Bosquet escribía recientemente a propósito de Europa: «Es tarea urgentísima una transformación global de las instituciones y de la vida». Pero, ¿qué pasará con ciertos países como Estados Unidos, donde no parece existir ninguna fuerza lo suficientemente organizada y digna de confianza como para poder convertirse en agente de esa revolución?

Es demasiado tajante la línea divisoria entre la que llamaré una izquierda teórica, compuesta por maoístas, trotskistas, anarquistas, etcétera, y que apenas halla eco en la realidad americana, y una izquierda práctica, militante, activa en los problemas del consumo, en la organización y animación de los barrios, en el movimiento feminista, pero desprovista de perspectivas que no sean meramente sectoriales y que tienda a colaborar con políticos liberales y reformistas, es demasiado nítida esa frontera como para que podamos pensar en una posible alternativa. Bajo la presión de la actual crisis, tal vez se produzca la reunificación de esas dos tendencias de la izquierda americana, o acaso se suscite una nueva coalición como la que engendró la reina del Vietnam.

El actual presidente está de-

masiado desacreditado por todo ese embrollo del Watergate como para poder imponer una serie de medidas que resultan cada vez más necesarias. El viejo «slogan» «¿Le compraría usted a Dick Nixon un automóvil de segunda mano?» puede convertirse en algo más que una simple broma si es que llegan a escasear los propios automóviles.

¿Qué dirigente conseguirá hacer tragar al país las restricciones que sin duda acompañarán a la conversión energética de la economía americana en los diez próximos años? La respuesta no podría ser más sorprendente: los valores de Dow Jones, que no habían dejado de bajar durante todo el mes de noviembre (auténtica condena de Nixon), volvieron a ascender a raíz del nombramiento de Gerald Ford como vicepresidente. A pesar de su mediocridad, podría ocurrir que este antiguo campeón universitario de fútbol americano fuese el hombre que exige la situación: después de todo, USA superó la guerra de Corea gracias a Truman. De ahí que cada vez se hable más —hace unas semanas, hasta el «Gallagher President's Report» informaba de tal posibilidad— de una probable dimisión de Richard Nixon en el año 1974 por razones de salud, en cuyo caso sería sustituido, en un clima de unidad e integridad nacionales, por el bueno de Gerald Ford.

## «¡Despida usted a Cox!»

Al trazar ese hipotético panorama se olvidan, sin embargo, dos elementos: uno, la posible reacción de Nixon, capaz de aferrarse al poder haciendo caso omiso de las fuerzas sociales que le llevarán a la Casa Blanca; otro, la reacción de la opinión americana y, sobre todo, un endurecimiento del sector obrero, del que la huelga de los camiones no sería más que un signo precursor. La incógnita es el grado de destrucción del consenso nacional por culpa del asunto de Watergate, que convertiría en totalmente ilusorio cualquier llamamiento a la unión sagrada y que motivaría seguramente una radicalización de la opinión pública, con lo que la izquierda saldría fortalecida.

En cualquier caso, crece la preocupación ante un posible endurecimiento del poder. Se subraya que con la salida de Melvin Laird y la de Bryce Harlow, anunciada para febrero, el principal consejero de Richard Millhouse Nixon será el general Alexander Haig, ex jefe del Estado Mayor, el mismo individuo que intimó a Elliot Richardson a que despidiera al fiscal Cox con las siguientes palabras: «Su comandante en jefe se lo ordena». A este propósito se recuerdan también las declaraciones del actual jefe del Estado Mayor ante una comisión senato-

rial el pasado julio, en el sentido de que su deber consistía en ejecutar las órdenes del presidente y no discutir las. «¿Sean cuales fueren esas órdenes?», le preguntó un senador. «Sí, sean cuales fueren», contestó el militar.

Resulta que la administración encargada de la distribución de las reservas de petróleo, en el departamento del Interior, bajo la dirección de un almirante jubilado, está profundamente militarizada. Y Jack Anderson recordaba, hace un mes aproximadamente, en su crónica del «Washington Post», que los planes establecidos al comienzo del primer mandato de Nixon para declarar el estado de emergencia en caso de «levantamiento revolucionario» seguían en vigor y habían sido reactualizados. Tales planes permiten, según el senador Proxmire, «un control absoluto por parte de la policía y el ejército de todas las facetas de la vida del ciudadano norteamericano».

Es verdad que el equilibrio en que descansa el complejo militar-industrial norteamericano todavía no se ha roto, que la balanza aún no se ha inclinado del lado de los militares. Pero es necesario que Europa tome conciencia de esta amenaza, que comprenda de una vez que las mutaciones radicales engendradas por la crisis energética no pueden sino agravarse si no se encuentra pronto una solución por la izquierda.

He ahí las posibles consecuencias de la crisis energética en un país que, además de llamarse Estados Unidos, es el centro vital del imperialismo del globo. Es probable que la mayor parte de la opinión americana no sea por el momento plenamente consciente de todos estos peligros, como tampoco parece seguro que la mayoría de los norteamericanos estén dispuestos a aceptar tales perspectivas. Por lo menos no más dispuestos que esos dos mendigos, uno blanco y otro negro, que la última Nochebuena, en plena esquina de la Octava Avenida y la Calle 42, se felicitaban mutuamente echando tragos de una botella de whisky: «Otro trago —le decía el uno al otro—. Esto calienta más que el petróleo. Y por lo menos no hay peligro de que lo racionen: ya lo intentaron una vez y no dio resultado...». Los transeúntes detenían un momento su marcha para contemplar aquella extraña escena y asentían con la cabeza. ■ J. F. M.