

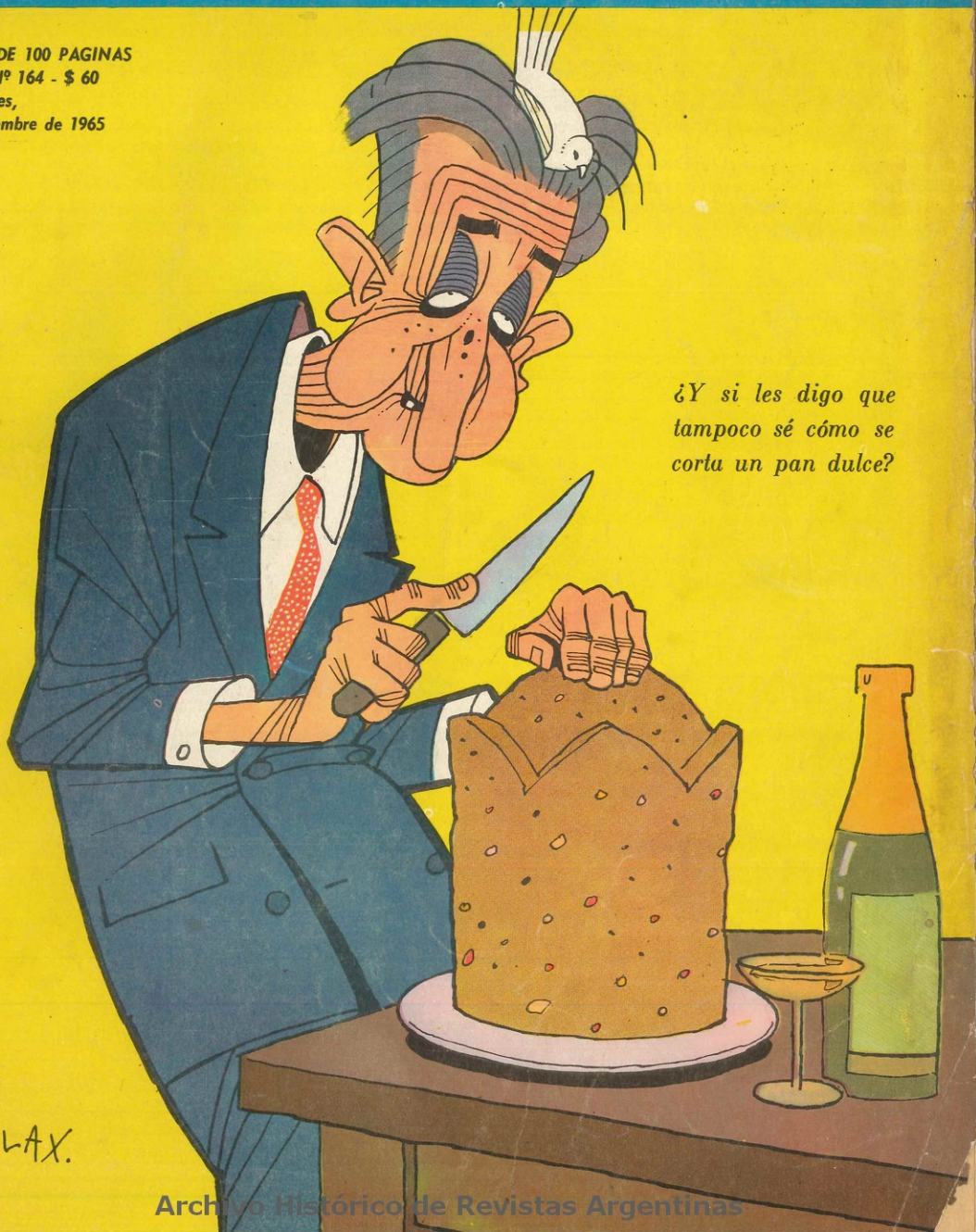
PRIMERA PLANA

EDICION DE 100 PAGINAS

Año IV - Nº 164 - \$ 60

Buenos Aires,

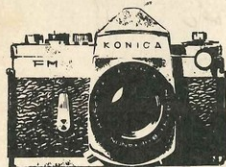
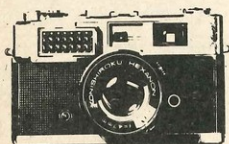
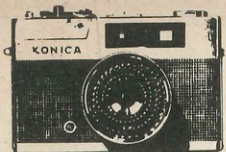
28 de diciembre de 1965



*¿Y si les digo que
tampoco sé cómo se
corta un pan dulce?*

FLAX.

Con **KONICA**



... en la familia
paseos
vacaciones:

Se graban "sus" momentos

DIAFON PUB.

7

CAMARAS AUTOMATICAS QUE ASEGURAN 100% FOTOS PERFECTAS

modelos para todos los presupuestos

REPRESENTA • IMPORTA • DISTRIBUYE... Y GARANTIZA

fotimport s.a.c.e.i.
ENTRE RIOS 695
BUENOS AIRES

Archivo Histórico de Revistas Argentinas

Calendario

Esta semana, el Calendario quiere abarcar un año entero. Los redactores de Primera Plana recibieron el encargo de desbrozar lo ocurrido durante 1965 y separar, en los ámbitos de la política, la cultura y la economía, los diez acontecimientos, obras o personajes más importantes de estos 12 meses. El resultado de la elección se traduce así:

EL PAIS

1) El retiro de Onganía: Es imposible augurar si los historiadores, en el futuro, computarán este hecho máximo de 1965. Pero a un mes de producido y por mucho tiempo más todavía, continuará aguzando las especulaciones y el asombro. Juan Carlos Onganía (foto) se desligó del Ejército y del Comando por abierta disconformidad con el Poder Ejecutivo. Reconstructor del profesionalismo militar, le estaban moralmente vedados los planteos; el retiro era el único dispositivo a su alcance. Y ese fue el paso que dio el 22 de noviembre, cerrando así tres años de liderazgo y hasta de leyenda que lo convirtieron en una figura de primera magnitud. Como en *Rashomon*, cada personaje brinda su versión propia del proceso, que hoy sólo interesa como anecdota. Lo que no brindan es un atisbo del desenlace, si es que falta un desenlace: este misterio es el que agiganta un episodio ya de por sí gigante, abrupto, fuera de serie.



2) El pleito con Chile: En octubre, una patrulla de carabineros invadió suelo argentino en Laguna del Desierto, Santa Cruz, y presentó batalla a la Gendarmería, el 6 de noviembre; el combate terminó con la muerte de un teniente de carabineros. Chile aprovechó la habitual ineficacia diplomática de la Administración Illia para reivindicar nuevos territorios y exigir condiciones inaceptables. Sólo la firmeza del Ejército permitió que la Argentina recuperara el dominio de la situación. Así se llegó el 8 y 9 de diciembre, en Balmaceda, a un acuerdo entre los dos gobiernos. Pero ese acuerdo, formal, no es más que una panacea transitoria.

3) La visita de Isabel Perón: Fue el epílogo del boom peronista desatado el 14 de marzo, con un rotundo triunfo en los comicios legislativos (3.400.000 votos contra 2.600.000 de la UCRP). María Estela Martínez (Isabel es su *nom de guerre*), tercera esposa de Perón, llegó a Buenos Aires el 10 de octubre y recorrió el interior para detener, por orden de su marido y en beneficio del gobierno, la reunificación que el justicialismo intentaba con éxito. Que lo consiguió prueba, una vez más, que el

peronismo es apenas una fuerza electoral, el eco de una voz.

4) Cambio de política económica: Ante el Club de París, sindicato de acreedores de la Argentina, los representantes del gobierno se comprometieron, en junio, a liberar gradualmente el mercado cambiario, permitir la devaluación del peso, girar al exterior los fondos congelados por el Banco Central y frenar la expansión monetaria.

5) La expedición al Polo Sur: El 10 de diciembre, a las 9 y media de la mañana, nueve hombres del Ejército comandados por el coronel Jorge Edgardo Leal, llegaron al Polo Sur luego de recorrer 1.100 kilómetros durante 45 días. Fue la quinta expedición terrestre que alcanzó esa meta, pero la primera argentina.

6) Revisionismo en la Iglesia: En junio, 80 curas y 4 obispos examinaron en Quilmes, en una inesperada toma de conciencia, los problemas de su misión sacerdotal. Una de las conclusiones más urticantes de ese "pequeño Concilio", como se lo llamó, fue la de que el clero argentino se sentía incomprendido por buena parte de sus obispos. En setiembre, en Avellaneda, una experiencia casi revolucionaria, la de los curas obreros, se frustraba por una huelga que uno de sus curas dirigió. A fin de año, se abrieron las puertas para el diálogo entre católicos y marxistas.

7) Violencia en Tucumán: Los sueldos atrasados, una fatalidad que no cesa, encendieron la mecha de gravísimos desmanes que agitaron a Tucumán entre el 7 y el 17 de diciembre, con una intensidad jamás alcanzada en las últimas décadas. Fue la explosión social del año y nadie puede asegurar que no se repitan las muertes, los saqueos, el resentimiento.

8) Escándalo en la Aduana: En la primera quincena de agosto, a pedido del Presidente Illia, renunciaron las cinco máximas autoridades de la Aduana. Había en juego una presunta defraudación al fisco por 1.300 millones de pesos; y algo más: la honestidad de los funcionarios entronizados el 12 de octubre de 1963.

9) Un nuevo rector: El 26 de marzo de 1965 asumió el Rectorado de la Universidad de Buenos Aires el humanista Hilario Fernández Long. La Asamblea Universitaria necesitó 11 horas 35 minutos para elegirlo, aunque sólo una diferencia de 3 votos lo hizo triunfar sobre su oponente, el reformista Rolando García. Long sucedió al doctor Julio Oliveira, el primer humanista que dirigió los destinos de la Universidad y que renunció a ese cargo luego de dos años de opaca labor.

10) Inter-Independiente: El 8 de setiembre, en Milán, Internazionale batió al equipo argentino; el 15, en Avellaneda, hubo un empate. Las esperanzas de 1964 se desvanecieron entonces, y con ellas, las pretensiones de la Argentina por figurar entre las potencias mundiales del fútbol. Pero todo ese proceso fue un desborde de impaciencia y euforia.

para su hombre
importante...
el regalo
del año...



CICLO 3

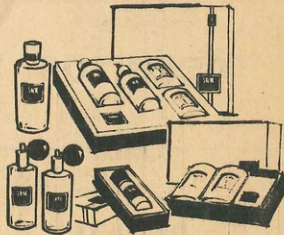


Para ese hombre que llena de ilusiones y realidades las horas de sus días... usted tiene ahora el presente de jerarquía y buen gusto que él esperaba.

SWANK

JADE 玉 EAST

Una línea distinta a Nivel Ejecutivo



COLONIA • JUEGO DE COLONIA
LOCION AFTER-SHAVE Y 2 JABONES •
VAPORIZADORES • DESODORANTE • JABONES

SWANK ARGENTINA PARAGUAY 1233
BUENOS AIRES REPUBLICA ARGENTINA

UN BUEN TRAJE MERECE...



Preferida por los hogares
porteños desde hace más
de 60 años

SERVICIO DE URGENCIA
A DOMICILIO

T. E. 45 - 2266 y 45 - 3356

GREYHOUND

sugiere recorrer toda
NORTEAMERICA
por 99 dólares

Realice un viaje acompañado
o individual de

VACACIONES PERFECTAS

Atractivos planes de

CREDITOS

Consulte a su agencia
de viajes.

Organizador:



agente general de
GREYHOUND

Diagonal Norte 852, p. 3, Buenos Aires

EL MUNDO



1) Vietnam: De conflicto político se convirtió en guerra abierta durante 1965. Limitada a una misión de asesoramiento, la presencia norteamericana en Vietnam del Sur cambió de carácter a partir del 1º de julio, cuando llegaron las primeras tropas regulares de USA. En pocos meses, a los 24.000 aviadores y consejeros destacados en ese país se sumó una fuerza de 140.000 soldados. Guerra no declarada (el Presidente Johnson aún no informó al Congreso), revista hoy una crueldad extrema. Aumentaron las bajas norteamericanas, los combates terrestres y las críticas internas a la política de Washington. En diciembre, un nuevo impulso: el bombardeo de Haiphong, puerto de Hanoi (la capital de Vietnam del Norte). Era lo que preconizaba Barry Goldwater en su campaña electoral.

2) La Iglesia y el mundo: La aparición de Pablo VI en la tribuna de las Naciones Unidas (4 de octubre) y la clausura del Concilio Euménico Vaticano II (8 de diciembre) señalaron una arriesgada disposición de la Santa Sede a participar en los problemas del mundo contemporáneo.

3) La carrera espacial: Los nuevos hitos fueron el paseo del soviético Alexei Leonov fuera de su cápsula (18 de marzo), el Mariner IV fotografiando a Marte por cuenta de USA (16 de julio) y la dilatada estadía de los astronautas James Lovell y Frank Borman (14 días, a partir del 4 de diciembre). La ventaja norteamericana aumentó de manera radical.

4) Ruptura definitiva China - URSS: La controversia ideológica que costó su cargo a Nikita Krushchev en 1964, llegó a un extremo irreparable con la declaración china de que las nuevas autoridades rusas son en realidad "cómplices del imperialismo" y pretenden restaurar el capitalismo en la URSS (7 de noviembre).

5) La crisis dominicana: La división del Ejército isleño en dos sectores (24 de abril) condujo a un desembarco de tropas norteamericanas (el 28), y poco después, a su legitimación por la OEA como primera Fuerza Internacional de Paz (6 de mayo). Al asumir el Presidente provisional Héctor García Godoy (3 de setiembre), unos 3.000 dominicanos habían caído en la violenta lucha.

6) La guerra de Cachemira: Dos países de enorme población, la India, con 400 millones, y Pakistán, con 100 millones, mezclaron su sangre en una breve y dura contienda (1º de setiembre al 25 de octubre) que las Naciones Unidas lograron paralizar a duras penas. Hay un armisticio inestable y no se conocen todavía los términos de la paz.

7) El derrumbe de Charles de Gaulle: La reelección del Jefe del Estado francés (5 y 19 de diciembre) reveló, no obstante, que había perdido la mayoría absoluta y con ella el carácter *sagrado* de su poder.

8) La desaparición del Ché Guevara: El 4 de octubre, sorpresivamente, Fidel Castro leyó una misteriosa carta de despedida escrita seis meses antes por su principal colaborador. Quedó en claro que la revolución cubana y la iberoamericana se separan, pero no se reveló el paradero del Ché, ni siquiera si continúa vivo.

9) La caída de Ben Bella: Todo el mundo árabe (120 millones de almas) fue convulsionado por el derrocamiento del líder revolucionario argelino a manos de Huari Boumediene y el Ejército, el 19 de junio.

10) Dictadura en Brasil: Una nueva "acta constitucional", el 27 de octubre, disolvió los partidos políticos brasileños y encomendó la elección del nuevo Presidente, en 1967, a un Congreso que será elegido bajo esa legislación excepcional.

MUSICA

1) Martha Argerich (foto): Su regreso a la Argentina, tras 10 años de ausencia (en cuyo transcurso obtuvo tres de los máximos premios internacionales en su especialidad), permitió corroborar definitivamente su ubicación: a los 25 años, sin ningún alarde de divismo, la porteña Argerich está en la primera línea de los pianistas mundiales, y la calificación de genio es la que mejor le conviene.



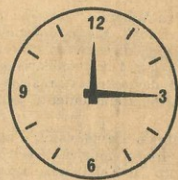
2) Ciclo completo de los Cuartetos de Béla Bartók: La jerarquía del Cuarteto Vegh, cuyo viaje fue facilitado por el Mozarteum Argentino, en una reluciente hazaña cultural.

3) Lulú, de Alban Berg: Era la carta más riesgosa que jugaba el Colón en 1965, y para triunfar puso en marcha la totalidad de sus recursos técnicos y artísticos. El óptimo resultado derivó de la perfecta concordancia entre la protagonista (una antológica Evelyn Lear), el director (un prolijo Ferdinand Leitner) y el regisseur (un esforzado Ernst Poettgen).

4) II Festival Bach de Buenos Aires: Un hit de la temporada. Para navegar por uno de los mayores torrentes sonoros de la historia, la Asociación Amigos de la Música trajo a Buenos Aires al eminente Karl Richter.

5) Montserrat Caballé: Una voz de timbre, volumen y musicalidad impecables, estremeció al Colón y consagró a su poseedora, la soprano catalana, como capaz de eclipsar — en su papel de la *Donna Elvira* de Puccini — a

*-¿a qué hora almorzamos?
-¡a las 12 y Quilmes!*



Ya está en casa. Doblemente filtrada y de fórmula balanceada, llegó para realzar el sabor de todos los platos. Es la primera cerveza para la mesa... ¡y es toda una tentación rebosante de espuma!

cerveza

Quilmes
de mesa



un litro que es un litro

Archivo Histórico de Revistas Argentinas

la propia diva protagonista, Birgit Nilsson.

6) **Pro Música:** "Toda la música anterior a Bach", según definición de Noah Greenberg, director de un conjunto de 6 cantantes y 4 instrumentistas que se dedican a devanar las arcaicas tramas melódicas del Renacimiento y la Edad Media.

7) **Mario Davidovsky:** Para dictar un curso sobre música electrónica en el Instituto Di Tella, pasó fúrgamente por Buenos Aires este argentino que es director adjunto del Electronic Music Center of Columbia and Princeton Universities, en USA.

8) **Tsang Yang Gyatso** (Océano de Pureza Melodiosa): Amigos de la Danza reveló una exótica y valiosa experiencia: la adaptación, por la coreógrafa Cecilia Bullaude (con el asesoramiento del musicólogo Adolfo Reisin), de una vetusta leyenda tibetana, bailada con ímpetu.

9) **New Philharmonia Orchestra:** En un año de visitantes ilustres, una de las mayores agrupaciones orquestales inglesas, cuyo único defecto sea, tal vez, un exceso de pulido ajuste, que torna asepticas sus versiones. Algo de culpa debe recaer en su prolijo y exigente conductor, Paul Kleckl.

10) **Filarmonía de Viena:** Ninguna novedad en un repertorio polvoriento; pero sí una sonoridad apasionada, en cuya cresta se yergue la maestría incontestable del veterano Karl Boehm.

PLASTICA



1) **Antonio Berni:** En medio de incantesplendores, las colmadas salas del Di Tella arrojaron, con una catarata de talento, la revisión de los 43 años de labor de un poderoso poeta de la forma, en la más deslumbrante muestra individual de la temporada.

2) **Lino Enea Spilimbergo:** Una retrospectiva antológica, una demostración de que el artista que murió el 17 de marzo de 1964 era, desde años atrás, un obstinado habitante de la inmortalidad (Museo Nacional de Bellas Artes).

3) **Henry Moore:** Las mayores piezas de un escultor inglés contemporáneo, cuya obra trasciende su tiempo y su lugar (Museo Nacional de Bellas Artes).

4) **Arte flamenco** en las colecciones argentinas: El público no siempre tiene acceso a los tesoros que guardan los coleccionistas privados de Buenos Aires; aquí se vislumbró una parte de esa riqueza, la que testimonia la deuda que la plástica de Occidente tiene con los fulgores lanzados por Flandes en los siglos XVII

y XVIII (Museo Nacional de Arte Decorativo).

5) **Xul Solar:** Muerto en 1963, a los 75 años, este astrólogo, inventor y poeta, permitió sospechar, en dos exposiciones sucesivas en distintas galerías, que también para su pintura vale lo que de él dijo Jorge Luis Borges: que era uno de los pocos genios que había conocido (Diálogos y Pro Ar).

6) **Afiches de "la belle époque":** El demorado prestigio de una manera ingenua y orgullosa de vivir, que la Primera Guerra Mundial aventó para siempre. El centenar y medio de afiches —los inmortales de Toulouse-Lautrec, la hojarasca *art-nouveau* en la que Mucha apesó a la Divina Sarah— fue algo más que un ejercicio de *miscelánea*: también, un insustituible documento (Museo de Arte Moderno).

7) **Miguel Brascó:** La ferocidad de un crítico de costumbres, remansada en la ternura de la línea: un humor desquiciado, a mitad de camino entre la lírica y el esperuento (Véneto).

8) **Hokusai:** La selección de *La Manga* (Crocquis de la Vida) enseñó por qué, en la cumbre de sus 75 años de mirar el mundo y transcribirlo con la precisión de un entomólogo y la pericia de un calígrafo, *el viejo loco por el dibujo* pudo sentirse satisfecho (Dédalo).

9) **Jean Dubuffet:** Antología de uno de los máximos creadores del siglo XX; derramado en tintas y *gouaches*, el mundo de Dubuffet decreta que, a pesar del horror y de la sangre, la inocencia prevalece al fin (Instituto Di Tella).

10) **José Torre Zapico:** Con gatos y flores imposibles, el paraíso perdido de la infancia se hace realidad para siempre, en la pura mirada de un contemplador *naïf* (El Taller).

LIBROS



1) **El zafarrancho** aquél de vía Merulana, por Carlo Emilio Gadda (dibujo): Es una obra maestra de contradicciones. Oscura hasta un delirio que sólo es comparable a los de James Joyce o Beckett; transparente como una novela policial; este Zafarrancho cuenta, apenas, las historias de un robo y un crimen en la vía Merulana de Roma. Los filólogos tienen tantos motivos de deleite como el lector común para gozar de esta novela, donde cada palabra reinventa el idioma italiano y los dialectos romano y partenopeo, y donde cada nimio episodio describe, con satírica fiera, las fanfarrias del fascismo y sus semillas de hipocre-

sía y falsa pureza. Todo eso parece suficiente para erigirlo en el mayor libro del año. Pero hay algo más: en los antrós de corrupción que describe, Gadda permite que el lector sea el único purificador (Seix Barral).

2) **Corre conejo**, por John Updike: Un ex campeón de basket, harto de su mujer y de sí mismo, escapa a lo largo de 300 páginas de su desolado, sucio mundo interior. Afuera, Updike deja que vayan resplandeciendo los problemas cotidianos de la vida norteamericana, mientras asesta sobre el lector la idea de que es ése un universo atroz, irredimible (Seix Barral).

3) **El banquete** de Severo Arcángelo, por Leopoldo Marechal: Un vastísimo fresco que incluye alegórica y carnalmente todas las aventuras metafísicas de la criatura humana; y que demuestra que la novela argentina está madura para acceder a la grandeza sin alejarse de la humildad (Sudamericana).

4) **Juntacadáveres**, por Juan Carlos Onetti: En un inventado pueblito rioplatense, los personajes del narrador uruguayo prosiguen su laboriosa autodestrucción, que es también la del mundo todo; la lucidez de Onetti y su pesimismo parecen no tener fin (Alfa).

5) **El reino de este mundo**, por Alejo Carpentier: El lujurioso, rapsódico, relato de la vida haitiana, en el período en que el rey negro Henri-Christophe plagió las fastuosidades napoleónicas, prueban que este cubano silencioso es, probablemente, el mejor narrador de América (Arca).

6) **Una muerte muy dulce**, por Simone de Beauvoir: Empieza como la crónica objetiva de una agonía (la de la madre de la autora), pero logra transformarse, a fuerza de rebeldía y sentimiento de culpa, en uno de los más intensos poemas de amor de la literatura francesa, a partir de cuyas 100 luminosas páginas habrá que entender la obra íntegra de la compañera de Sartre (Sudamericana).

7) **París era una fiesta**, por Ernest Hemingway: Contradictorio, dionisiaco, desmesurado, Hemingway encontró una ciudad a la medida de su lujosa, sensual vitalidad: París, a la que amó como a una mujer que nunca se olvida (Seix Barral).

8) **El erotismo**, por Georges Bataille: Desde el prólogo, el autor admite que el erotismo tiene para los hombres "un sentido que la investigación científica no puede descubrir". El libro no lo desmiente: Bataille analiza las fuerzas casi mágicas de la conducta amorosa, en páginas incendiadas por fogonazos de talento y sadismo (Sur).

9) **La hojarasca**, por Gabriel García Márquez: La historia de un viejo coronel, una mujer altiva y un niño, reunidos en torno de un ataúd, revela por primera vez para los argentinos la arrasadora grandeza novelística de este colombiano, uno de los máximos renovadores del género (Arca).

10) **Los oficios terrestres**, por Rodolfo J. Walsh: En una Argentina corroída por los vedetismos literarios, Walsh proporciona una lección de humildad. Este libro incluye 6 cuentos, variadamente perjudicados por el exceso de elaboración y el espíritu de autocritica. Pero hay dos, *Corso* y *Esa mujer*, que son antológicos (Jorge Alvarez).

DISCOS



1) Pasión según San Marcos, por Georg Philipp Telemann (grabado). Después de dos siglos, el director Kurt Redel desenterró esta partitura que se creía perdida; el vigor de Telemann supera con frescura ese olvido (Philips A 02350/51 L Mono LP; 835229/30 AY Stereo).

2) El clave bien temperado, por Juan Sebastián Bach. El arte es fácil o imposible: a partir de esta premisa, los dedos aguzados de Wanda Landowska otorgan su impalpable cualidad aérea a uno de los monumentos de la música universal (6 volúmenes; RCA Victor LM 1017-1107/96/52-1708-1820).

3) Medea, de Luigi Cherubini: En una caja con tres discos, el libreto íntegro de la ópera y algunas fotografías de su puesta en escena en la Scala, está apriornado el genio de María Callas, el ardor trágico de su voz, la identificación con su personaje. Pero tanta grandeza no impide que también resplandezcan Cherubini y el tenor Mirto Picchi, impecable Jason (CBS-5038/5, Stereo).

4) Sonata para dos pianos y percusión, por Béla Bartók: La obra en la que el infortunado compositor húngaro logró fundir, por primera vez, el folklore magyar con los moldes de la música culta; los diestros ejecutantes, Carl Seeman y Edith Picht, afrontan con holgura ese vendaval (D. G. G. LPM 18384).

5) Il Cimento dell' Armonia e dell' Invenzione, por Antonio Vivaldi: La resurrección de la música barroca, nunca más espléndida que en 1965, asume el fulgor de la inmortalidad cuando alcanza las riberas del veneciano *prete rosso*, rescatado con impecable precisión por I Musici (Philips 87029/30).

6) Del Spirituals al Swing: En 1938, John Hammond comenzó a grabar los ahora míticos conciertos de jazz que se realizaban en el Carnegie Hall de Nueva York, y la técnica permite recuperar esas experiencias fragorosas (Vanguard).

7) Las sinfonías Sturm und Drang, por Franz-Joseph Haydn: La advocación del movimiento romántico alemán (Tempestad e Impulso) no es antojadiza, pues estas seis composiciones son un genial anticipo de sus temblores. El violinista milanés Antonio Janigro, desde el podio de director, respeta escrupulosamente ese océano de invención y sentimiento (Vanguard CID-70001/3).

8) Serenata, opus 24, por Arnold Schoenberg: El padre de la música dodecafónica propone un inquietante laberinto sonoro; para internarse en él sin riesgos, la prolífica conducción de Dimitri Mitropoulos es un impecable hilo

de Ariadna (Counterpoint Esoteric CE-501).

9) Conciertos para piano y orquesta, por Edward Grieg y Robert Schumann: Dinu Lipati es el héroe de este documento conmovedor. Agonizante, el joven pianista rumano se prestó a robar a la muerte un último soplo, para dejar testimonio de su genialidad (CBS 4369).

10) Canción de setiembre, por Kurt Weill: Una orquestación convencional está a punto de erosionar las composiciones del colaborador favorito de Bertolt Brecht; pero la voz de Lotte Lenya, pastosa y secreta, basta para convocar un prodigio de sugestión (CBS 4368).

TEATRO

1) Lo que hay que tener (foto), de Ann Jellicoe: Cuatro personajes, sostenidos apenas por un texto premeditadamente fugitivo, inauguran una nueva concepción del teatro donde lo que importa —como en la vida— es la respira-



ción. Una puesta en escena impecable, revela hasta el menor temblor de esa aventura (ABC).

2) El desatino, de Griselda Gábaro: A partir del impecable talento de Lilian Riera y del director Jorge Petraglia, el tumultuoso descubrimiento de una autora argentina de empujado nivel, que no necesita recurrir al naturalismo (I. Di Tella).

3) Correveydale, de Garcin y Bouteille: Las inquietantes metamorfosis de tres actores, para proponer una excursión a la elemental poesía de la escena: el triunfo del espacio libre sobre la literatura (Del Bajo).

4) Historias para ser contadas, de Osvaldo Dragún: Cómo extraer de un texto un torrente de magia, un deslumbramiento continuo, apoyado en la improvisación (Artes y Ciencias).

5) No hay piedad para Hamlet, de Mario Trejo y Alberto Vanasco: Una puesta empapada por el "Teatro de la Crueldad", de Antonin Artaud, poblada de furor y exasperación. También, un desesperado intento de pureza (Del Altílo).

6) Un hombre es un hombre, de Bertolt Brecht: Las cavilaciones de Brecht sobre la alteridad, guiadas con mano firme por Carlos Gorostiza, en un estricto marco de Luis Diego Pedreira (San Telmo).

7) Fedra, de Miguel de Unamuno: La austeridad de la tragedia, servida por un elenco despojado de todo, menos de talento (La Recova).

8) La granada, de Rodolfo J. Walsh: Más que una sátira sobre el militarismo,

en
su vuelo
Jet
a los

EEUU.

CON CONEXIONES
EN
SANTIAGO
DE CHILE



CHILE TRAVEL TOURS INC.

disfrute

del

Servi LAN

SERVICIO

"DE PRIMERA LINEA"
CREADO PARA UD.

CONSULTE
A SU AGENTE DE VIAJES
O A

LAN-CHILE

CORDOBA 879
TEL. 31-5334/35/36/37/38 - CAP. FE0.

el nacimiento de un autor filoso, aunque todavía atado a la retórica (San Telmo).

9) Fin de diciembre, de Ricardo Halac: El trabajo de relojería de Augusto Fernandes y Roberto López Pertierra, iluminando empujando un espectáculo salvado por ese fervor (Del Altillio).

10) Amarillo, por Carlos Somigliana: La sombra de Shakespeare ennoblecen un texto que soslaya con sagacidad el riesgo de llevar la historia de Roma a un lenguaje argentino (Teatro 35).

CINE

1) El sirviente: El hombre que llega para servir en la casa de un joven aristócrata termina por ser el dueño absoluto de su voluntad. Esta simple trama sirve al director Joseph Losey y al guionista Harold Pinter para labrar uno de los mecanismos más alucinantes del cine: un lamento de amor, sin amor. Tiene la grandeza de las pesadillas. Pero no sólo por eso fue el mejor film del año.

2) La pasajera: Del enfrentamiento entre una cautiva de los campos de Auschwitz y su victimaria, una guardiana de los SS, cuando todo ya parecía sepultado en el olvido, Andrzej Munk extrae una alucinante indagación sobre el tiempo y la memoria. Su grandeza sobrevive a su creador, que murió dejando el film inconcluso en manos ajenas.

3) Juramento de venganza: Con la estructura común de un western, el director Sam Peckinpah construye una sólida tragedia, cuyas aisladas vacilaciones no disminuyen su elevada estatura.

4) Por la patria: A pesar de su demagógico planteo, el genio de Joseph Losey inunda los 85 minutos de la proyección, hasta que en los tramos finales destila un sadismo y una crueldad difícilmente parangonables en la historia del cine.

5) Piel dulce: No es el mejor film de François Truffaut, pero tiene su sello. Sobre un convencional triángulo, formado cuando un hombre casado obtiene una amante, el director francés obtiene desparejas pero inflamadas señales de talento.

6) El ingenuo: No es, como siempre, una desenfrenada glorificación del propio Jerry Lewis, sino también una sátira de la industria que fabrica ídolos populares y un deslumbrador catálogo de prodigios visuales.

7) Dedos de oro: Partiendo de la historieta, James Bond desparrama los hilos de una nueva mitología: en la tercera etapa de su prolongada serie, conjuga disparate, horror y aventura en dosis sabiamente equilibradas.

8) La felicidad: Para polemizar con un público masivamente cautivado por su poesía, Agnès Varda coloca la dicha en este mundo y desafia a la moral cuando plantea el caso de un hombre que es simultáneamente feliz con dos mujeres. Lo expresa con maravillas de color y un refinado sentido poético.

9) Amar: Lejos de estar incomunicada, la pareja sueca que propone el joven finlandés Jörn Donner aspira a

demostrar que el erotismo es una forma de la libertad personal.

10) Crónica de un niño solo: No es la obra de un creador maduro, pero engendra continuos golpes de talento. Partiendo de una ascética historia individual, Leonardo Favio consigue un resplandor de universalidad, un filoso documento social y psicológico.

TELEVISION

1) El detective millonario (foto): El Aymos Burke millonario y, no obstante, policía, que protagoniza Gene Barry (ex Bat Masterson) es absolutamente inverosímil, pero sus andanzas son el producto de una imaginación desbordante que lo conduce bailoteando de la intriga policial a la farsa. Nunca antes la televisión arriesgó tanto el ridículo sin precipitarse en él, como con este audaz ciclo (Canal 13).

2) Crisis: Se sabía que el psicoanálisis era una situación dramática que la televisión llegaría a explotar con éxito. Este ciclo marcó el fin de los ensayos fallidos (Canal 11).

3) Telecataplum: El mejor espectáculo humorístico que haya pasado por la televisión argentina en toda su historia, siguió siendo eso mismo durante 1965, a pesar de algunos tropiezos disculpables (Canal 11).

4) Tiempo de Historia: Superó al recordado Siglo XX, hasta entonces el mejor logro del género documental (Canal 11).

5) El fugitivo: La historia de Richard Kimble, el prófugo de la justicia por un crimen que no cometió, se repitió 52 veces más en 1965, sin llegar a fatigar a los espectadores (Canal 11).

6) El show de Dick Van Dyke: Abrumado de premios en USA y en la Argentina, conjura el peligro de que se le exija cada vez más (Canal 13).

7) Los bribones: Como si Arsenio Lupin hubiera fundado una familia a su imagen y semejanza con parientes tan conspicuos como Charles Boyer y el algo menos frecuente David Niven (Canal 13).

8) Mundo insólito: Un desfile de curiosidades cosechadas a todo lo ancho del planeta (Canal 13).

9) Viendo a Biondi: El payaso vuelto actor, con libretos que no siempre sustentan su candidez. (Canal 13).

10) El Reporter Esso: El mejor cuarto de hora de la prensa televisada (Canal 11).



DEPORTES



1) Dante Emiliozzi (53 años): Comenzó la temporada ganando carreras con su viejo coche; luego quedó postergado ante rivales con máquinas más modernas, como Jorge Cupeiro y otros. Dejó de correr y mientras los demás acumulaban puntos para el campeonato argentino, se dedicó a preparar un nuevo coche. Con el F-100 recuperó el terreno perdido: consiguió la hazaña de ganar cuatro etapas consecutivas del Gran Premio (record absoluto) y se consagró otra vez Campeón Argentino (foto).

2) Nicolino Locche (25): Recuperó los títulos de campeón argentino y sudamericano, derrotó a todos sus rivales de la Argentina y consiguió empatar con el campeón mundial, Ismael Laguna. Brio de los mejores espectáculos de habilidad y técnica (Box).

3) Miguel Najdorf (55): En un *rush* impresionante consiguió imponerse en el Torneo Magistral del Club Argentino de Ajedrez a Fanno, Rosetto, Sanguinetti y Raimundo García. Sigue siendo el mejor jugador argentino y el único invitado a participar en grandes torneos en el exterior.

4) Héctor Silva (22): En el año de la consagración de Los Pumas, fue el valor más firme y el capitán del seleccionado argentino B que batió Oxford-Cambridge (Rugby).

5) Carlos Ferello (22): El mejor pivot que juega actualmente en la Argentina. Despliega en Villa Crespo sus habilidades de gran robero y su espíritu de lucha (Basquet).

6) Hugo Arrambide (35): Campeón argentino de saltos en 1965. Realizó una excepcional campaña en Europa (Equitación).

7) Roberto De Vicenzo (41): Campeón abierto de la República y ganador del campeonato argentino de profesionales de 1965. Se adueñó de media temporada y ratificó su ubicación como el más importante y valorizado jugador argentino en el exterior (Golf).

8) Roberto Breppe (24): Llegó sexto en el campeonato mundial de ruta ratificando condiciones que ya lo hicieron figurar otras dos veces (Juegos Olímpicos de Tokio), entre los diez primeros del mundo (Ciclismo).

9) Alberto Demiddi (21): Demostró una vez más ser imbatible en el sudamericano, adjudicándose el título de campeón sudamericano de single scull (Remo).

10) Juan Carlos Harriott (29): Ratificó sus merecimientos que lo sitúan como el mejor jugador del mundo, en una temporada en la que su equipo, Coronel Suárez, no debió esforzarse demasiado (Polo). ♦

Director - Editor
VICTORIO I. S. DALLE NOGARE

Asesor de la Dirección
ROBERTO SOCOL

Subdirector
RAMIRO DE CASABELLAS

Jefes de Redacción
JULIAN DELGADO
TOMAS ELOY MARTINEZ

Secretarios de Redacción
OSIRIS TROIANI
ERNESTO SCHÖÖ

Redacción: Roberto Aizcorbe, H. Alsina Thevenet, Rodolfo Arizaqa, Mario Bohoslavsky, Alberto Borinri, Oscar Caballero, Alberto Couasté, Fañor F. Díaz, Norberto Firpo, Hugo Gambini, Héctor Grossi, Carlos M. Hirsch, Ovidio Lagos Rueda, Sergio Morero, Santiago Pinetta, Felisa Pinto, Silvia Rudni, Mario Sekiguchi, María Teresa Solá y Carlos Villar Araujo. **Diagramación:** Francisco Rojo Anglada y Carlos M. Rodríguez. **Fotografía:** Jaime González Cociña, Eduardo Comesaña, Juan C. Quiniá, The Associated Press e Interpresa. **Archivo:** Toni Hiller, Alfredo Andrés y Doris Knop. **Corrección:** Dardo Batuecas, Héctor C. Carrelta y Alberto J. Ortiz. **Colaboradores:** Mariano Grondona, Jordán de la Cazeuela, Art Buchwald, Ival Rocca, Guillermo Edelberg, Alberto Laya, Carlos García Martínez, Henry Hazlitt, Flax, Kalondi y Miguel Brascó.

Portadas: Flax y Jaime González Cociña.

Servicios exclusivos en la Argentina: La Capital, de Rosario; Esquel, de Esquel; La Gaceta, de San Miguel de Tucumán; Jornada, de Trelew; La Nueva Provincia, de Bahía Blanca; Los Principios, de Córdoba; El Territorio, de Posadas.

Corresponsales: Alfonso Coletti (Rosario), Juan M. Duhalde (Mar del Plata), Bernardo Feldman (Trelew), Tiburcio López Guzmán (Tucumán), Héctor R. Paygós (Córdoba) y Félix H. Renón (Posadas).

Servicios exclusivos del exterior: L'Express y Le Monde (Francia), Newsweek (USA), El País (Uruguay), Vita (Italia). **Corresponsales:** Mario Vargas Llosa (París), Armando R. Puente (Madrid), Alberto Giovannini (Roma), Curt Domig (Berlín Occidental), Elina Berro (Montevideo).

Publicidad y Relaciones Públicas: Jorge Querco (Gerente), José Derasner (Subgerente), Margarita Irigoyen, Gregorio H. Lamuedra, Juan C. Toer y Eva S. de Alsina.

PRIMERA PLANA es una publicación semanal —que aparece los martes— de la Editorial Primera Plana SRL (Capital \$ 10.000.000) Perú 387, pisos 10 y 12, Buenos Aires, T.E. 33-8576 y 34-8018/10, Dir. Telegráficas: PRPLA. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP) y de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas. Precio del ejemplar: 60 pesos. En Uruguay 12 pesos oro; en Paraguay, 60 guaraníes. Número atrasado: 70 pesos. Suscripción anual: Argentina, \$ 3.000. Exterior (vía ordinaria): 25 dólares. PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL HECHO EL DEPÓSITO QUE MARCA LA LEY. REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL N° 874.816.

PRIMERA PLANA

Año IV

Buenos Aires, 28 de diciembre de 1965

N° 164

CARTA AL LECTOR

Por primera vez desde la aparición de esta revista, la portada no resume o simboliza una nota central. No hace falta: la gracia de Flax ha conseguido transformar uno de sus dibujos —uno de sus finos comentarios sobre la actualidad argentina— en portada y nota central al mismo tiempo. Pero cumple otro papel no menos importante: el de entablar una pausa, una transición, la misma que procuran las clásicas tarjetas de fin de año.

También el agonizar 1964 pretendimos que esta simbiosis se produjera; entonces, el último número de Primera Plana debió ser presidido por una alegoría de alcance mundial. Ya estaba lista la tapa cuando una crisis interna del Ejército la desplazó: así fue cómo la imagen del todavía general Enrique Rauch ocupó la carátula. La siguiente —comienzos de enero— se dedicó a Juan Carlos Onganía y el cartón de la alegoría terminó en un cajón del archivo.

Sin embargo, la edición de hoy contiene una segunda portada: es la que corre a continuación de la página 32 y abre un nuevo suplemento dedicado a los automotores (el anterior se publicó en noviembre). Su temario y sus artículos —desde una seca lista de precios hasta el humor de Miguel Brascó— pretenden algo más que un mero amontonamiento de datos técnicos o de atrayentes divagaciones. Su objetivo es el de incorporarse a la corriente informativa de Primera Plana y atender un renglón donde las noticias abundan casi en la misma medida que sus destinatarios. Con este suplemento, los cuatro ya editados de Primera Plana y los 52 números regulares de la revista, Primera Plana ha puesto en circulación, durante 1965, 4.240 páginas y un total de 3.112 notas y comentarios. Una síntesis valorativa de ese contenido es la que se intenta en la sección Calendario.

En los últimos meses, la situación económica del país volvió a repercutir sobre la prensa. Los diarios aumentaron sus precios y una suba general de costos se verificó en la mayoría de las ramas que integran la industria periodística. Primera Plana, que a mediados de 1965 debió incrementar su precio, consiguió mantenerlo sin modificar sus normas de trabajo y sin quitar a los lectores un solo material; antes bien, amplió sus dimensiones físicas, prodigó más historias exclusivas y servicios especiales. Pero 1966 entraña nuevos aumentos de costos y salarios que nos obligan a variar nuestro precio para que no se fracture el ritmo profesional y para que se acreciente nuestra capacidad informativa. Por eso, a partir del número 165, el ejemplar de Primera Plana se venderá a 80 pesos. Hasta el martes próximo.

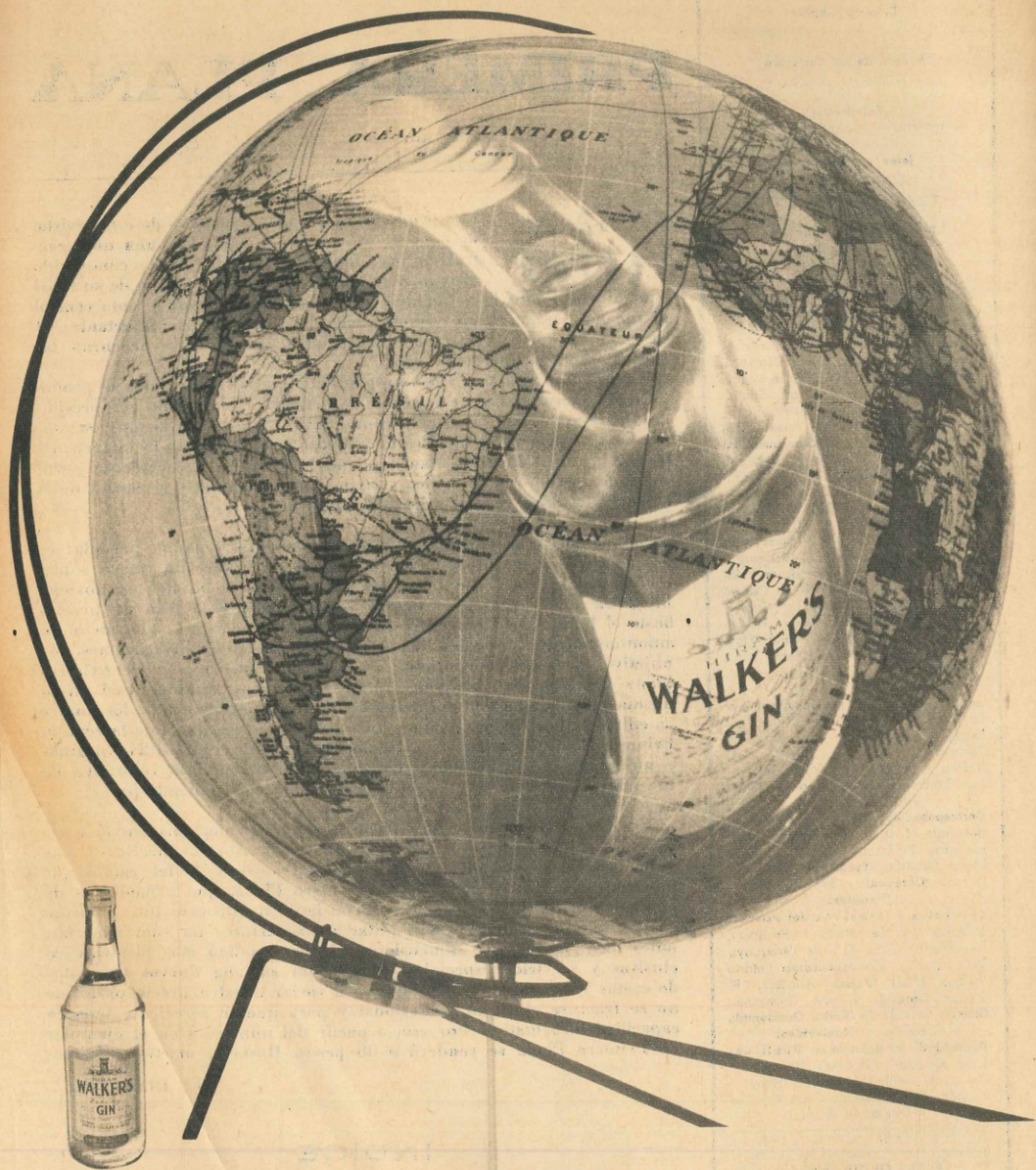
EL DIRECTOR

INDICE

El País	10	Artes y Espectáculos	42
El Mundo y América	20	Economía y Negocios	52
Kennedy, VI	30	Cartas	59
Señoras y Señores	33	Transiciones	61

PRIMERA PLANA





CON GIN WALKER, EN 1964 EN EDIMBURGO (ESCOCIA) SE CONQUISTO LA COPA MUNDIAL AL MEJOR COCTEL! CON GIN WALKER, EN 1965 EN BUENOS AIRES SE GANO EL CAMPEONATO MUNDIAL DE COCTELERIA POR EQUIPOS. ELABORADO CON FINOS ALCOHOLES DE CEREALES ARGENTINOS Y HIERBAS AROMATICAS IMPORTADAS.

Archivo Histórico de Revistas Argentinas

VIDAS PARALELAS

Por

Mariano Grondona *



Todos los regímenes políticos contienen fuerzas de reserva que aparecen solamente en las horas de crisis. En las naciones estables, estas fuerzas son apenas conocidas. En las naciones inestables, ocupan el centro del escenario. Las fuerzas de reserva pueden ser institucionales o humanas: pueden consistir en organizaciones más o menos impersonales y permanentes, o en "hombres" rodeados de expectativa y de prestigio.

En los últimos años, la Argentina de la inestabilidad ha conocido fuerzas de reserva institucionales y humanas. Entre 1955 y 1965, las Fuerzas Armadas han operado manifiesta y evidentemente como factores institucionales de reserva. Entre 1958 y 1962, un hombre, el teniente general Aramburu, reforzó esa reserva institucional con su prestigio personal.

A partir de 1962 comienza una profunda revisión en la estructura de nuestras fuerzas de reserva. En el plano institucional, el Ejército reemplaza a las Fuerzas Armadas como conjunto, luego de la derrota político-militar de la Marina de Guerra. Y en el plano personal, el teniente general Onganía crece y se afirma hasta desplazar al teniente general Aramburu.

Las condiciones; la estrategia; la virtud: Las condiciones objetivas para el ejercicio de la reserva personal son, básicamente, dos: la "representatividad" y la "disponibilidad". El hombre de reserva debe ser "representativo": no tiene que estar identificado con ningún partido y, por consiguiente, todos los sectores deben ver en él a un aliado potencial.

El hombre de reserva debe estar, también, "disponible", es decir, abierto a "cualquier" eventualidad política o institucional. En los países inestables, el golpe y la legalidad son dos vías simultáneamente abiertas a la ambición y a las aspiraciones. El hombre de reserva no debe identificarse con ninguna de ellas: su situación debe ser tal que pueda imaginárselo sin dificultad y al mismo tiempo al frente de un gobierno defacto y al frente de un gobierno constitucional.

Dueño de estas dos fuentes de poder, el hombre de reserva debe trazarse una estrategia: la estrategia de la omisión. El capital político de la representatividad y la disponibilidad decrece con el uso. El hombre de reserva, entonces, debe evitar con infinito cuidado los combates menores para tener sus fuerzas intactas en la batalla central.

Finalmente, esta estrategia reclama una suprema virtud política: la virtud de la espera. Saber esperar supone, en efecto, no solamente un claro discernimiento y un perfecto dominio de sí mismo, sino ese "algo más" en que la vida de un hombre se

pone a prueba: el acatamiento anticipado del destino. Porque, con su omisión, el hombre de reserva enfrenta la posibilidad de que el momento decisivo no llegue nunca. El hombre de reserva debe estar dispuesto para este sacrificio: aquí residen la clave de su carácter y la atracción que ejerce sobre los demás.

Dos hombres: Si aplicamos estos principios generales a las figuras paralelas de Aramburu y Onganía, notaremos importantes diferencias.

Las condiciones de representatividad de Aramburu nunca fueron plenamente satisfactorias. Un sector decisivo de la vida nacional —el peronismo— estuvo separado de él por el abismo de la Revolución Libertadora y de todo lo que vino después. Y su dominio de las fuerzas armadas nunca fue total: en primer lugar, porque solamente "parte" del Ejército lo miraba con simpatía; y en segundo lugar, porque el Ejército, en ese entonces, "compartía" el poder militar con las otras fuerzas. Onganía lleva aquí apreciables ventajas. Su prestigio en el Ejército es enorme. Y si bien no cuenta con la "adhesión" expresa de los peronistas, nada hay que lo separe definitivamente de ellos.

La debilidad de sus bases de representación impulsó a Aramburu a abandonar la estrategia de la omisión durante la presidencia de Frondizi, debilitando gradualmente su poder de reserva. Si la legalidad continuaba, necesitaba de Frondizi para la sucesión presidencial. Y si la crisis se precipitaba, no tenía el dominio pleno del esquema militar. Su situación lo llevó así a complicarse en el juego del poder para reforzar su posición mediante un constante y agotador "arbitraje" entre Frondizi y las Fuerzas Armadas.

Onganía, a su vez, no necesita complicarse con el Gobierno: su figura se deslinda aún más de él con el retiro. Por otra parte, su retraimiento y su escasa actuación política anterior lo liberan de la causa más frecuente de los errores de los hombres de reserva: la actividad de los amigos. Los amigos presionan y urgen: no pueden esperar.

Dos modelos: El modelo alternativo al de Aramburu es, obviamente, el de de Gaulle: aquí, la espera rindió frutos y al silencio siguió el poder. Pero, mientras la actitud de Aramburu debía llevarlo, fatalmente, a la derrota, la actitud de de Gaulle no promete, necesariamente, la victoria: cambiemos retrospectivamente algún detalle, y el general seguiría en Colombey-les-deux-Eglises. Esta posibilidad cubre el futuro de Onganía con un velo que, hoy, nadie puede levantar. ♦

* Copyright by PRIMERA PLANA



ILLIA — ¿Quién dijo que él me sostenía? Ya ven, se fue y no pasó nada.

El Pats

Funestos augurios para 1966

"Para nosotros, esta semana Tucumán lo es todo". La frase fue dicha el miércoles, en la Secretaría de Guerra, por un general de brigada. Pero Tucumán ya lo era todo desde el 7 de diciembre, cuando un reguero de disturbios —resumido en el asesinato de un líder sindical— sacudió la provincia y el país entero (ver N° 164). El acto de la FOTIA, suspendido el lunes 20 y postergado al jueves 23, prolongó su suspenso creado en torno de tan virulento conflicto. Aunque no sólo el Ejército se preocupaba por el caso tucumano: ese revulsivo social estuvo instalado en las esferas de gobierno, en el Parlamento, en la Central Obrera.

Los últimos días de 1965 desataron reveses gremiales contra la Administración Illia y trazaron funestos augurios para el año próximo. Mientras la Casa Rosada pregonaba los alcances de su epopeya antiinflacionaria, 300 policías retirados desafiaron la llovizna en la Plaza de Mayo, el lunes, para quejarse por el atraso en el pago de sus sueldos.

El martes, la Suprema Corte de Justicia producía una acordada —que esa noche giró al Presidente Illia— en la cual solicitaba la regularización de retroactividades no abonadas y el pago de una

beres de diciembre para una fecha anterior a la prevista: mediados de enero. El miércoles, la CGT desarrolló en toda la República su Día de Protesta: en la capital fue un paro de 10 a 11, ya que el Ministerio del Interior denegó la autorización para una concentración pública.

El miércoles, los trabajadores gráficos cumplieron un paro de 24 horas, decretado por la asamblea general extraordinaria del gremio, el domingo 19. Luz y Fuerza montaba un enérgico plan de acción —que culminaría con el abandono total de los servicios— ante el insuceso de las negociaciones entabladas con la comisión paritaria.

Hasta parecía naufragar en el desastre la sibilina división del campo sindical que la Administración Illia alentó desde fines de 1963. En efecto, la asamblea de los Gráficos, en su declaración del domingo 19, se compromete a pedir al comité central de la Federación Argentina de Trabajadores de la Imprenta "que se dirija públicamente a todas las organizaciones sindicales del país, sin excepción alguna, para que se condene la política salarial del gobierno y procuren unar esfuerzos para derrotarla".

de un gremio independiente para hacer causa común con la CGT. Si el Poder Ejecutivo, como tienden a indicarlo algunas afirmaciones formuladas en privado por el Presidente Illia, está resuelto a mantener el tope del 15 por ciento para los aumentos de salarios, se desmoronaría la paciente maniobra de escisión de los sindicatos patrocinada por el Jefe del Estado.

Chocos en el Parlamento

El belicoso panorama gremial coincidía con las alarmas que circulaban en las propias esferas del gobierno, donde no dejaron de vislumbrarse los problemas sociales que acarrearían, en 1966, las dificultades económicas. Por de pronto, las reformas impositivas y el Presupuesto quedaron para ser tratados en marzo por el Parlamento. Existe, además, la posibilidad de que entonces la UCRP no cuente con quórum propio en el Senado: pesan las deserciones de Santiago Bassi y Ramón E. Acuña, enemigos desembozados del Presupuesto y el equipo que lo redactó.

El Presidente de la Cámara de Diputados apuntó, inclusive, la posibilidad de que no haya Presupuesto para 1966: el martes, durante un almuerzo que le ofreció la Cámara de Anunciantes, Arturo Mor Roig recordó que la Ley de Contabilidad permite el uso del viejo Presupuesto mientras el nuevo continúa sin aprobación. Estos problemas inquietan a la Casa Rosada por una razón lateral pero enjundiosa: los votos.

Según fuentes oficiales, el gobierno se negó a negociar con el peronismo una ley de amnistía para los procesados por la ocupación de fábricas (Plan de Lucha). El peronismo había ofrecido un suculento apoyo parlamentario a las iniciativas del Ejecutivo a cambio de esa ley que sacaría de manos de los jueces a los dirigentes encausados. Como el gobierno considera cerradas esas tratativas, descuenta que el Presupuesto, la reforma impositiva y otros proyectos de vital importancia chocarán con la oposición justicialista y la de los bloques que se le sumen.



Europa Press

No es aventurado suponer que, en ese caso, los proyectos sufrirán gruesas modificaciones y el Poder Ejecutivo se verá obligado a podar sus inversiones en obras públicas y ferrocarriles, deteniendo así el proceso previsto de desarrollo económico (ver página 53). Si el gobierno rechazaba negociaciones con el peronismo en Buenos Aires, las buscaba en Madrid. El Canciller, Miguel Angel Zavala Ortiz —que regresó a la Argentina el martes pasado—, se entrevistó en la capital española con un emisario de Juan D. Perón; su cometido: lograr que el ex Presidente "apacigué" al sector sindical. Esta noticia, propagada por círculos de la UCRP, no tiene en cuenta la situación de tirantez que distancia a Perón de los líderes sindicales de su movimiento.

El talón jujeño

Acosado por los pleitos sociales, con un Ejército deliberativo (o "anárquico y por eso más peligroso", como lo definió un alto funcionario del PE) que no le pierde pisada, el gobierno enfrentaba un nuevo obstáculo: las elecciones generales de Jujuy, convocadas para enero 9.

Ricardo Balbín, jefe de la UCRP, y el Ministro del Interior, Juan Palmero, aseguraron la semana pasada que los comicios habrían de realizarse. Los dos, no obstante, agregaron un "pero" a sus declaraciones. El partido oficialista solicitó al Presidente Illia que postergue las elecciones y las haga coincidir con las de 1967 o, al menos, que se efectúen después de las de Mendoza (abril de 1966). El Poder Ejecutivo no halló ningún argumento plausible para apuntalar esa prórroga: las dobles afiliaciones, el empadronamiento de bolivianos, eran pretextos menores.

La semana pasada, por si aparecían motivos más convincentes, Balbín y Palmero esparcieron la sombra de una duda. Y el hermano del Presidente, Ricardo Illia, se trasladó a Jujuy por segunda vez en 15 días, quizá para encontrar el argumento faltante. Un triunfo del peronismo en Jujuy —y ese triunfo se da por seguro— es una perspectiva que no place a los radicales, pues además repercutiría desfavorablemente entre las Fuerzas Armadas, que juzgan a Jujuy, provincia fronteriza y pegada a la borrascosa Bolivia, como un peligroso teatro político.

El año se cerraba con dos anuncios: 1) Los enemigos de la conducción local peronista juraban que una carta de Madrid, de arribo inminente, impondría nuevas autoridades; 2) Luego de una cena a la que concurren Arturo Frondizi, Horacio Domingorena, Olegario Becerra y Julio Oyhanarte, entre otros, se conversó sobre la posibilidad de orquestar un frente UCRI-MID para los comicios de 1967, con el fin de restar voto al justicialismo y al partido oficialista. Por su parte, rumoreaban dirigentes de UDELPA que el general Aramburu, deseoso de crear una nueva fuerza, quizá se uniera al pacto UCRI-MID, si esa alianza se consolida. El objetivo es el mismo: derrotar la polarización, introducir entre peronismo y antiperonismo (UCRP) una cuña poderosa. ♦

Sus amigos lo esperan...



...lo esperan para regalarle la generosidad de su paladar y bouquet. Y hablando de regalos: ¿qué mejor que hacerse presente con estos exquisitos vinos en la mesa o en las fiestas de sus amigos? Son todos productos de Bodegas Esmeralda S.A.: Jerez y Oporto Pera-Grau; vinos finos Viña San Ginés, Valderrobles y Vieja Estiba; los típicos vinos Freisa, Nebiolo, Barbera y Gamba di Pernice Esmeralda; Cognac Landó Gran Reserva; Moscatel Esmeralda "Frizzante" y Champagne Montpellier. Ud. puede también solicitarlos en atractivos estuches, cajas y maletines. Bodegas Esmeralda S.A., Familia de Grandes Vinos, Córdoba - Mendoza - San Juan - Buenos Aires - Guatemala 4555 - Cap. Fed. - Tel. 72-3086/89





Regale

SONY®

Nuestro secreto la investigación
GRABADOR PORTATIL



RAFAEL

4 HORAS DE GRABACION

GRABACION DE ALTA FIDELIDAD CON MICROFONO DINAMICO

Sumamente compacto, Gabinete plástico de atractivo diseño.

Juego completo de accesorios... Y ELEGANTE MALETIN PARA SU TRANSPORTE!

SONY
símbolo de calidad



Fabricantes y Distribuidores:

CONTINENTAL S. A.

Alsina 3255/57 - T. E. 93-1226 y 4776 - Bs. As.

Parlamento

Los senadores entre la Sirena y la Gorgona

Ya reposa en el Senado Nacional la zarandeada iniciativa sobre Contrato de Trabajo que la Cámara de Diputados sancionó en los tramos finales del período ordinario, hacia octubre pasado. Más tarde, el *proyecto en revisión* —falsamente llamado "reformas a la ley 11.729": se trata de normas generales sobre contratación y despido que antes reguló, por extensión, aquella Ley para empleados de comercio— fue morosamente apartado por los Senadores, del plan para 1965. Sólo la presión gremial consiguió que Arturo Illia lo incluyera en las Sesiones Extraordinarias y obligara a la Cámara alta a considerarlo.

Desde su reingreso al Senado, a principios de diciembre, la ofensiva gremial y empresaria en torno de la sanción —por motivos opuestos— es casi permanente; la primera apunta al Vicepresidente de la Nación, y la segunda a los Senadores oficialistas.

El código fue redactado en el bloque radical del Pueblo, por el Diputado Roberto Pena y el gremialista Bernardo Morera, pero Carlos Perette fue quien alentó a los gremios independientes para que promovieran su aprobación desde la calle; en lo fundamental establece un nuevo sistema de indemnizaciones por despido. Si el empresario despide por *falta de trabajo*, el obrero percibirá una suma equivalente a la mitad de su remuneración mensual por cada año de servicio; el total de la indemnización no podrá superar un salario mensual "mínimo y móvil". Pero si el despido no tiene causa justificada la indemnización montará a un mes por cada año de servicio, sin que esa suma pueda superar el importe de tres meses de salario vital mínimo y móvil.

Cuando el Senado enterró la *media sanción* de los Diputados en el Senado en 1966, los Independientes pusieron el grito en el cielo: denunciaron que el sector patronal utilizaba la Ley 11.729, vigente aún hoy —5.000 pesos de indemnización por año de trabajo— para desprenderse de cierto número de personal antes de la aprobación del proyecto sobre Contrato de Trabajo. Por su parte, las entidades empresarias, alarmadas, intuyeron un avance de la "industria del despido", en los operarios más negligentes, si la decisión de Diputados prosperaba. "El proyecto de Ley es absolutamente inoportuno, totalmente inadecuado", descerrajó la Unión Industrial.

Ahora, el dilema que enfrentan los Senadores de la UCRP reside en saber si deberán prestar oídos al influjo político, producir dictamen antes de la hora de la sidra y el pan dulce, o bien abandonar el tema hasta el segundo período de las Sesiones Extraordinarias que se cumplirá no antes de febrero de 1966. "Si la ley no se promulga antes de finalizar 1965, las patronales producirán un mar de despidos luego de las ventas de fin de año", argumentaban, desesperados, los dirigentes independientes de la Confederación de Empleados de Comercio.

En cambio, no se duda que habrá importantes variaciones a la legislación votada por los Diputados: todos los Senadores integrantes de la Comisión de Legislación del



Diputado Pena

Gremialista Morera

Las conquistas gremiales producen votos...



Senador Fassi



Banquero Cantilo

... pero no hay que irritar a los empresarios.

Trabajo prometían, en la última semana, estudiar detalladamente el caso; una encuesta realizada por Primera Plana permite vaticinar el siguiente cuadro:

- El tópicó de las indemnizaciones por despido injustificado sería mantenido; el monto de 5.000 pesos por año de trabajo se elevaría al importe de tres veces el salario mínimo actual. A instancias del núcleo empresario, se rechazaría la movilidad de esa compensación.
- En el capítulo vinculado específicamente al Contrato de Trabajo habría cambios en el sistema de vacaciones: los operarios con menos de 20 años de antigüedad computarían sus licencias en días corridos (ver N° 155), pero quienes sobrepasen ese límite tomarán 30 días hábiles.
- Existe la tendencia a exonerar al empresario que trabaja por intermedio de contratistas o subcontratistas, de las responsabilidades de éstos: lo había establecido la sanción de los Diputados.
- Sería eliminado el preaviso por vencimiento de plazo o terminación de obra, caso en el que, según la Cámara joven, se preveía una indemnización especial equivalente a la mitad de la remuneración mensual por cada año de servicio o fracción mayor de tres meses, si el empresario no lo comunicaba en el término de ley.

La brasa ardiente

Quando los Senadores recibieron la brasa ardiente desde la Casa Rosada, no sólo la inquietud obrera tocó a sus puertas: hace diez días, el presidente del bloque radical, Santiago Fassi —preocupado aún por el robo de un reloj de oro que perteneció al Presidente Roberto M. Ortiz, su mentor—, almorzó con el titular del Banco Industrial, José Luis Cantilo, que tal vez canalizó ante él la inquietud de los empresarios. Y al iniciar sus estudios, la comisión especializada recibió un detallado memorial de la Unión Industrial puntualizando discrepancias, especialmente con el artículo 62 de la media sanción que retrotrae la aplicación de las disposiciones por despido injustificado al 15 de setiembre de 1965.

Apremiados por el tiempo, ciertos legisladores indicaron la posibilidad de que el dictamen de Diputados fuera desdoblado: aprobarían ahora sólo la modificación de los montos indemnizatorios (así satisfacerían a la agitación obrera) y dejarían para el año próximo los demás puntos relativos al contrato. Hasta mediados de la semana anterior los gárrulos Senadores decían no poseer la versión íntegra del debate producido un par de meses atrás en Diputados, aunque cualquiera de ellos pudo haberlo adquirido por pocos pesos en la sección "Publicaciones" del Congreso.

En tanto los sectores obreros jugaban su propia partida: la CGT callando y los Independientes exigiendo la consideración del tema. La explicación resultó sencilla: si vencieran los Independientes le habrán quitado una bandera a la central obrera, peronista. De lo contrario, la CGT provocará un acercamiento con los Independientes para ayudarles a lograr lo que solos no consiguieron. Pero cada vez más cerca del fin de año, pareció que los empresarios lograrían, por lo menos, la postergación: atiborraron de legajos explicativos a los Senadores, que se columpiaban en sus sofás entre el canto de la sirena gremial —computable en votos— y la prisión de los empleados.



RADEL S.A.

camisa

Condal
 vive sin plancha

CON CUELLO
TENSOFLEX

EN VESTIR

Y SPORT

ALTA

COSTURA

- BANDA NEGRA**
Fibra Poliéster Acrocel
- BANDA VERDE**
Algodón Super
- BANDA AZUL**
Tela tricot Poliamida 100x100
- BANDA BORDEAUX**
Algodón Super Wash and Wear

Y con todos me la entiendo

Cuarenta y ocho horas antes del comienzo en la UCRP de la Capital, el domingo 19, arrebujado en la noche, Segundo Naredo, de Intransigencia y Renovación de la Sección Octava, pintó en una pared del barrio de San Cristóbal: "Apoye a Balbin, votando a Naredo". Poco después, su protector, Ricardo Balbin, lo derrumbaba, declarando que no adhería a ninguna de las tres listas que competían para elegir delegados al Comité Nacional: Intransigencia y Renovación; Unión Radical, ente de los viejos caudillos —el Intendente Municipal Francisco Rabanal (Intransigencia Popular) y el palermitano Julián Sancerni Giménez (Unionismo)—; Movimiento Independiente, capitaneado por Juan Trilla, de la Sexta, presidente de la Caja de Servicios Sociales para Bancarios.

El esforzado Naredo logró alrededor de doscientos votos; los mismos que obtuvo a principios de año, cuando se eligieron candidatos a Diputados nacionales por el distrito. Sus ingenuas peripecias resultaron patéticas el domingo, comparadas con los recursos de sus oponentes: una hilera de 30 taxis recorría las calles de Pompeya haciendo sonar bocinas y desplegando banderines que proclamaban en triunfo a Rabanal.

Detrás de esa euforia pudo atisbarse una sencilla explicación: la Dirección de Tránsito, por orden de *Don Pancho*, había liberado de multas a la Cooperativa de Taxis echando al olvido 80 boletas por infracciones. Tres semanas antes, 1.200 *punteros* de parroquias —los recolectores de votos— que tienen cargos municipales, fueron ascendidos; luego, 400 supernumerarios, confirmados.

En Palermo (la 17ª), el dirigente Salvador Di Carlo, que simpatizaba con los Independientes prometiendo allegarles mil afiliados, recibió el sábado un nombramiento como titular de la Dirección de Deportes de la Comuna y cambió de idea. Desde la Caja, Trilla repartió tam-



Eduardo Comensal

Trillas: Trenzas indigestas.

bién algunos puestos entre a láteres seccionales mientras basaba su propaganda sobre la necesidad de destruir las trenzas caudillescas y renovar el oxidado elenco de dirigentes metropolitanos, permeables a las artimañas comiteriles; pero sus métodos no eran distintos.

Los sueños de Sancerni

Los trillistas, que en la elección anterior tuvieron el 19 por ciento de los votos, alcanzaron ahora el 21 por ciento a expensas de la alianza, que pasó de 33.000 a 28.000 y de la abstención del minúsculo grupo sabatinista, que previendo el fracaso no quiso repetir su derrota anterior, cuando sacrificó al médico Dalmiro Coronel, de la vieja guardia de Intransigencia Nacional.

Con poco más de 7.000 votos, los Independientes perdieron el acceso al elenco de delegados que en enero elegirá autoridades del Comité Nacional. Unión Radical encumbra a dos rabanalistas (Santiago Fassi y Reinaldo Elena) y a un par de unionistas (Raul Zariello y Francisco Chicho Romano), por mayoría y minoría. Le queda ahora la posibilidad de terciar en los comicios para elegir autoridades del comité metropolitano, que cesan en marzo, aunque esa disputa será postergada seguramente hasta fines de 1966 para hacerla coincidir con las elecciones de candidatos a Diputados nacionales.

Accediendo al comité, los trillistas ganarían algunos controles; estas aspiraciones son de tono menor frente a las pretensiones de Sancerni, que se imagina en el Ministerio del Interior, sustituyendo a Juan S. Palmero para el caso de que éste, por consejo del Presidente Illia, se convierta en candidato a Gobernador cordobés; descansa, además, en la vocación múnice de Rabanal con perspectivas de ser reelecto por acuerdo del Senado, en 1966.

Uno y otro necesitarán del apoyo de Balbin, ejercido desde el feudo del Comité Nacional, pero ese espaldarazo será una devolución de favores: el cuarto de delegados contribuirá en enero a convertirlo en presidente de la UCRP por un tercer período consecutivo de dos años. El esquema metropolitano puede romperse teniendo en cuenta que Raba-

nal y Sancerni son adversarios que se toleran: la lista común estuvo a punto de fracasar por el empeño paternalista de *Don Pancho* en ubicar a su hijo, Rubén, su secretario privado, en el primer puesto de la nómina.

UCRI: Sin sorpresas

Las elecciones internas de la UCRI coincidieron con las del partido oficialista; se designaron autoridades parroquiales (presidente y tres delegados al Comité de la Capital, que escogerán titular para cubrir el provisoriato del interventor, Diputado Tomás Arana). Fue un comicio desteñido, sin entusiasmo: sólo hubo puja de listas en la Sección 3ª entre la Verde, con Natalio Cozza, que se impuso por 469 a 129 votos sobre la Blanca, de Jorge Tortorelli. Esta última boleta fue proscripta por el Tribunal Electoral partidario, en las otras secciones, por no cumplir requisitos formales, pero el Diputado Angel Caggiano hizo valer otro argumento: amenazó con echarlos, a un grupo de empleados del bloque legislativo —a cuyo nombramiento contribuyó—, si apoyaban a los blancos.

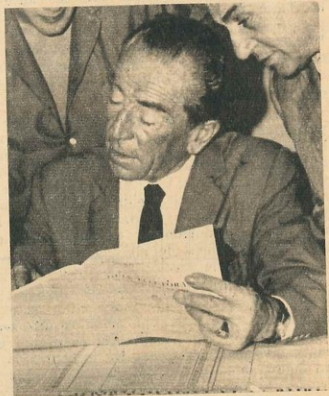
Los caudillos Manuel Fernández (1ª), José Frega (18ª) y Lucio Racedo (16ª) se pusieron de acuerdo para que el futuro presidente del Comité de la Capital sea el veterano dirigente de la 15ª, Rómulo Vinciguerra, descartando cualquier sorpresa. En algún momento pareció asomar una variante: hubo una tentativa del ornitólogo Alfredo Vezza, de la 2ª, para desplazar a Vinciguerra, pero Vezza es director general de la Municipalidad y de Relaciones Intercomunales del Concejo Deliberante, cargos que logró gracias a su amistad con Sancerni, y estos antecedentes promovieron sospechas de connivencia con el oficialismo en el plenario del Comité Nacional.

Entre tanto Oscar Alende, trató de dar el último golpe a planes de unidad radical alentados por dos amigos —Oswaldo Domingorena y Domingo Móccero— sin lograr esfumarlos, a pesar de ciertos ajustes en la plataforma partidaria que endurecen la oposición al oficialismo, a través de la bancada de Diputados que rechazará los proyectos impositivos y el de Presupuesto. ♦



Primera Plana

Rabanal (jr.): Lo que no fue.



Jaime González Cociña

Vinciguerra: Comité propio.

200 club.
450 deario
300 uc.
300 alu

VALIANT el gran coche

DE CHRYSLER
en el mundo entero, máxima jerarquía en automóviles

31000	41.000	17.000	40
10.000	32000	7.000	Res
41.000	9.000	2500	lit.
		6000	f.
		650	gase
		1000	auto
		2000	Usillo
		2000	gato
		<u>38.150</u>	



La elegancia de líneas del VALIANT III y la suntuosa terminación exterior armonizan con la belleza y los detalles de supremo confort de su amplio interior. Esa elegancia que lo destaca netamente, es digno complemento de sus notables características técnicas: potente motor "Slant Six" (seis cilindros inclinados), de 137 HP... poderosos frenos "Duo-Servo", con campanas de máxima superficie... extraordinaria suspensión... diferencial que permite mayor velocidad con elevado rendimiento... alternador que carga la batería en baja velocidad... tablero muy visible, con luz regulable y otros refinamientos que contemplan las mayores exigencias. Véalo en el Concesionario de su zona.



Nazis

Una muerte muy dulce

El metro noventa de estatura del abogdo Juan Dollberg se prolonga en la altivez de su declaración: "Las 24 carillas del fallo de primera instancia, son demasiado papel para tan poco contenido". Aguarda un instante y prosigue: "Mi defendido sólo cumplía órdenes de su gobierno, por lo tanto es netamente un delito político". La nueva pausa le permite, tal vez, calcular el efecto de lo que denuncia a continuación: "De todos modos, él no tuvo nada que ver con las 15 mil muertes de que se habla; en todo caso, fueron 4 mil, y él se limitaba a inscribir en el Registro Civil los certificados de defunción".

El defendido de Dollberg es su colega, el alemán Gerhard Johannes Bernard Bohne (63 años), a quien cuatro detectives de Coordinación Federal detuvieron el 27 de febrero de 1964, a las 10 de la mañana, en la esquina de la casa del barrio de Belgrano, donde vivía con su hermana, en el departamento F del primer piso de Arcos 2757. El día anterior, la Cancillería argentina había dado curso, con cinco meses de atraso, a un pedido de extradición de Bohne enviado el 17 de setiembre de 1963 por el gobierno de Alemania Occidental, bajo la acusación de haber firmado 15 mil órdenes de muerte (entre 1939 y 1944) contra los internados en los campos nazis, donde se hacinaban inválidos y deficientes mentales.

Desde el momento de su detención, Bohne permaneció alojado en la cárcel de Villa Devoto, a disposición del Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Criminal y Correccional número 2. El 1 de marzo de este año se le denegó la excarcelación. El pasado jueves 16 de diciembre, Bohne —espesado y con doble custodia policial— se encaminó, entre la alharaca de camarógrafos y curiosos, hasta el juzgado, en el Palacio de los Tribunales, donde se le notificó, lo mismo que a su letrado, que el Juez Luis María Rodríguez concedía la extradición. En 20 minutos (de 11.30 a 11.50) se cumplió la diligencia; cuando Bohne fue escamoteado por un pasillo lateral, ya había pronunciado —siempre en unión con Dollberg— el voto de apelar de la sentencia ante la Cámara Nacional respectiva.

Es la primera vez que la Argentina concede un recurso de esta índole, con lo cual el caso Bohne añade una capa más a su espesa cáscara de espectacularidad, reticencias y presunciones (aunque algunos recuerdan que el Presidente Justo otorgó la extradición, en tiempos de Mussolini, de dirigentes gremiales italianos, entre ellos un tal Tramonti, organizador del gremio argentino de la construcción).

Las dilaciones (la de la Cancillería en diligenciar el pedido alemán, la de la Policía en notificar de la detención de Bohne, hecho que se conoció por un cable de Francfort del 2 de marzo de 1964), se entrelazan con golpes de efecto, como el informe "in voce" que Dollberg se empeñó en ofrecer, el 7 de agosto de 1964, ante el jurado de

Enrique Ramos Mejía y Ambrosio Romero Carranza —y 200 periodistas atraídos por lo insólito del recurso—, cuando el Juez Rodríguez denegó algunas medidas de prueba en el proceso Bohne.

Entonces, como ahora, Dollberg afirmó la calidad "política" y no común de los delitos de que se acusa a su defendido: Bohne actuó, sí, en los entretelones de la eutanasia practicada en la Alemania nazi, por decreto de Adolfo Hitler, del 19 de setiembre de 1939. Pero sus tareas habrían sido puramente administrativas, burocráticas y posteriores a la muerte de las víctimas (inscribir su defunción con certificados falsos); y, además, insiste el abogado argentino —haciéndose eco de palabras del propio Bohne cuando declaró ante un tribunal de Düsseldorf—, la eutanasia es un acto de misericordia, casi una dulce liberación, a partir de la experiencia acumulada en el conocimiento de manicmios y casas de salud. "El sistema eutanásico del Reich —aseguró Dollberg la semana pasada— era una maravilla de organización". Y agregó: "Bohne no tenía nada contra los judíos, trabajó aquí en una compañía de seguros judía".

El ex funcionario nazi entró legalmente a la Argentina en 1947, tras una odisea en la que se acumulan su expulsión del Partido Nacional-Socialista y de la SS (por algunas acusaciones y

revelaciones que hizo acerca del letal programa T4 de exterminio, en el cual participaba bajo las órdenes del doctor Joseph Mengele); su envío al frente ruso y su apresamiento por los aliados. A partir de 1949, Bohne (soltero, residente en Buenos Aires, con una hermana empleada en el Hospital Alemán) hace reiterados viajes a su patria, especialmente para facilitar la entrada en la Argentina de nazis perseguidos, vía Santiago de Chile-Mendoza. En 1955 retorna a Alemania, trabaja en el Ministerio de Agricultura, actúa como abogado en Düsseldorf, y hacia 1961 es investigado, encarcelado y liberado bajo palabra. Hasta 1960 había estado cobrando una pensión gubernamental. En agosto de 1963, con pasaporte a nombre de Alfred Ridiger Kart, retornó a la Argentina.

Todos estos hechos son evaluados por el Juez Rodríguez en las 24 páginas de la sentencia que Dollberg objeta. La defensa se atrinchera en dos frentes: por un lado, sostiene que el delito de Bohne ya ha prescrito, pues han transcurrido los 15 años que la ley argentina prevé para el cese de las acciones penales, y debería ser esa ley argentina y no la alemana la que se aplicara en el caso. Por otro lado, considera Dollberg que el delito es típicamente político: "Está internamente reconocido que cuando se hace algo que favorece a un régimen, es delito político".

El magistrado analiza extensamente ambos flancos de la defensa. En lo que hace a la prescripción, se remonta a Hugo Grocio y otros tratadistas, para definirla como una "cooperación y asistencia mutua entre los Estados, en su lucha contra el delito". En cuanto a la ley aplicable (alemana o argentina), sentencia el doctor Rodríguez: "Sería favorecer la impunidad si se diera la ocasión, al que transgredió la norma, para buscar refugio en el país donde sus leyes consultan menores plazos de prescripción de la acción penal, que en el país donde delinquiró". Y —prosigue la sentencia— la definición de delito "político" atiende única y exclusivamente al que representa un ataque a las condiciones de vida de un Estado, es decir, a su normalidad constitucional, y no a los "actos de barbarie odiosa".

La extradición, termina diciendo la sentencia, no abre juicio "sobre la culpabilidad y su grado, o sobre la inocencia del imputado", sino que es un simple procedimiento en el trámite jurídico. Al cabo de tantos vueltucos, el errante Bohne podría contemplar, en última instancia, la apelación a la Corte Suprema de Justicia. Más allá de ese paso está la posibilidad de que se enfrenten, por fin, con sus jueces germanos. No ha de temer la pena de muerte, porque fue abolida en Alemania en 1949, y porque un cáncer a la próstata lo corroe lentamente, implacablemente. Tan implacablemente como el fiscal Fritz Bauer, de Hesse, ha jurado perseguir a los administradores de aquellas cámaras de gas que debían proteger la pureza de la raza aria. La semana pasada, en el oscuro departamento de la calle Arcos, la hermana de Bohne (65 años) tartajó en un castellano tambaleante: "Yo no sé si es culpable o inocente, no entiendo de qué lo acusan. Todavía faltan dos instancias judiciales para decidir su destino". Y se puso a llorar, en silencio. ♦



Bohne en Tribunales: Instancias.



Dollberg. Apenas 4 mil



1966 se presenta incierto. Puede ser bueno. Puede ser duro. Hay que estar atento. En un año que es preelectoral habrá inquietud política, discusión, polémica, maniobras, torcejeos. Pero durante sus doce meses nacerán los hombres que dirigirán el país durante el siglo venidero. Y la Argentina seguirá creciendo. En lo económico social se señalan problemas serios cuya solución demandará preocupación, energía y desvelos. Pero mientras eso suceda habrá quienes emprendan cosas nuevas. Y la Argentina seguirá creciendo. Probablemente no será fácil moverse en el mercado. Todo será un poco más complejo. Pero habrá más hogares, más consumidores con nuevas necesidades y apetencias, con el deseo de vivir mejor. Y la Argentina seguirá creciendo. 1966 - como todo futuro - se presenta incierto. Puede ser bueno. Puede ser duro. Muchas empresas terminarán sus días. Otras se expandirán aún más allá de nuestras fronteras. Toda la diferencia está en quiénes y cómo las dirijan. Pero para los hombres con sensibilidad, imaginación, coraje, empuje y fe en su quehacer y en este tremendo país nuestro, el paso será en un solo sentido: hacia adelante.

MORENO MAC DONELL S.A.

compañía de marketing, publicidad, relaciones públicas y diseño industrial
VIAMONTE 542 - 2º PISO

ferrania
argentina

SOCIEDAD ANÓNIMA INDUSTRIAL Y COMERCIAL

adoptó
los servicios de

**Música
Funcional
Muzak**



Beneficia
al personal y disminuya
los costos de su Empresa
"SOLO MUZAK ES
MUSICA FUNCIONAL"

CONSULTENOS

Música Funcional S.A.C.
Av. Callao 1046 2° Piso
Tel. 42-4588 / 89 / 80
44-0937

**Sanatorio
de**

**CIRUGIA
ORTOPEDICA
Y
FRACTURAS**

Atención permanente
día y noche
por
médicos especialistas

Director Prof. Dr. José Valls

MAIPU 757
T.E. 31-5321/26

PARALIPOMENOS

LA VUELTA AL PAGO

Por Jordán de la Cazuela *



Tan pronto don Mor Roig cruzó el arroyo Ramallo, la banda arrancó con los acordes del himno "Adelante, don Mor", de autor local. El Intendente Parodi se adelantó y, entregándole la quinta llave de la ciudad, dijo: —Bienvenido a la patria chica. Vuestro nombre figura ya entre los grandes de esta tierra: Solano Lima, Mussacchio y Hormiga Negra.

Don Mor regresaba oficialmente a San Nicolás. Suele regresar de otras maneras. La caravana reanudó la marcha y se aposentó en el primer palco.

—¡Que cuente qué cosas interesantes le han ocurrido por esos mundos de Illia! —clamaron los correligionarios.

—Ha sido un gran año —se avino don Mor—. Comenzamos aprobando el presupuesto y luego el régimen impositivo; en este momento estamos aprobando otra vez el presupuesto y el régimen impositivo.

—¡Qué monótona vida! —se condló una profesora.

—¡No vaya a creer, hay leyes interesantes! Recuerden la 16.668, certificado prenupcial para futuras señoras, y la ley 16.666 —varias damas tosieron. Don Mor cambió entonces de ley—; por ley 16.670 donamos a Chile espolvoreadores de mano.

—¡Muy bien, un espolvoreador apacigua una frontera!

—Y hay más —continuó, entusiasmado, el presidente de Diputados—. Dictamos leyes para que varios ciudadanos acepten condecoraciones.

—¡Seguro, hubo pensiones!

—¡Poquíssimas, pero hubo... En una palabra, no quedó nada.

—¿Qué nos dice de la ley 16.724?

—No la recuerdo... Sí, es cierto, le aumentamos los sueldos a los jueces.

—¡A los Diputados! La 16.724 les aumentó a ustedes.

—A ver, sí; creo que presidía

Tercera del Franco; no se puede desear sistemáticamente lo que proyecta la oposición.

—¡Muera la ley de locaciones! —gritó un resentido.

—De acuerdo —se adhirió don Mor—. Cómo será de anti-pática que tuvimos que dictarla varias veces.

—Vea, Diputado —acotó un representante del centro socialista—. Me parece que aún no han nombrado nada trascendente.

—¡Cómo le dice eso al doctor! ¿Y las enmiendas a la Carta Orgánica de las Naciones Unidas? ¿Y los tres puentes? ¿Y la donación de la turbina a Bolivia...?

—Hermandos —dijo, suavemente, don Mor—. Sólo he venido a pasar nicolefiamente las fiestas. Y entre nicoleños no nos vamos a desmerecer la Casa del Acuerdo.

—¡Y las transferencias de inmuebles! —se solidarizó Mussacchio—. Podríamos abrumarlos enumerando las transferencias de inmuebles.

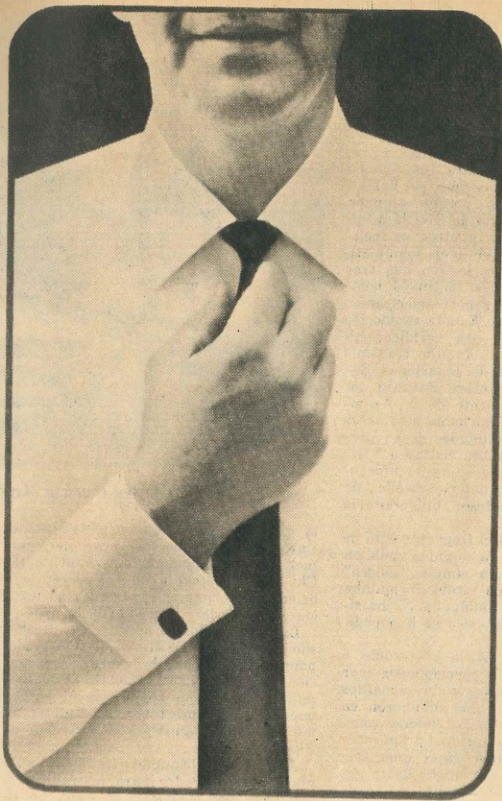
—No, por favor; no quiero que crean que vengo a darme corte. Pero vean qué interesante es esto: por ley le perdonamos a Santa Fe los materiales desaparecidos de la lucha contra la langosta. Además, aceptamos donaciones de cuadros, bustos, terrenos... En una palabra, hemos incrementado el patrimonio del Estado.

—¿No cree, Diputado, que las leyes sancionadas resultan de alto costo funcional?

—Señor —dijo, serio, Mor Roig—. Su insinuación me da derecho a plantear inmediatamente una cuestión de privilegio en la Cámara. Pero no lo haré, porque hemos acordado que las cuestiones de privilegio no deben ganarle a los homenaes, y ahora están 24 a 31.

—Doctor —acudió el Intendente Parodi—, ha llegado la hora de dar vueltas a la plaza. ♦

* Copyright by PRIMERA PLANA



*Ninguna de estas dos camisas Perfecta Lew fue planchada nunca
Una es nueva, la otra es una veterana de más de 40 lavados*

*puede ud.
 decir
 cuál es cuál?*

La de 40 lavados tiene la misma presencia que la recién comprada. Y esto es posible porque Perfecta Lew cuida su prestigio y para ello utiliza en la confección de sus prendas solo materiales nobles y en sus mezclas más justas. Para cuidar su prestigio Perfecta Lew elabora íntegramente sus propias telas y entretelas, supervisa el teñido y las confecciona en propios talleres en donde el tiempo no tiene importancia, solo se trata de cuidar cada prenda al máximo pensando que

**PLANCHADO
Permanente**
Permanent Press

Esta prenda está planchada para toda la vida, gracias al nuevo proceso
PLANCHADO PERMANENTE
Permanent Press - exclusivo de
Perfecta Lew

la va a usar una persona exigente. El blanco de Perfecta Lew jamás se amarillea, siempre el blanco es más blanco y todos los colores son firmes garantizados. Las telas no encogen. Los cuellos de la camisa Perfecta Lew son "Extensibles", es decir que Ud. puede usar la medida justa que "su" cuello necesita y la medida que su cuello necesita en cada momento del día o de la noche. Su diseño elegante hace ver la calidad Perfecta Lew en cualquiera de sus 135 tipos y colores distintos.



La Perfecta Lew cuesta más que cualquier otra camisa de su tipo, pero Ud. tiene la seguridad que compra la mejor. 60 controles de calidad nos permiten dar las máximas garantías.

Archivo Histórico de Revistas Argentinas

PERFECTA LEW SHOW, TODOS LOS SABADOS, DE 12.30 A 20.30 HS.

DICK VAN DYKE SHOW, TODOS LOS DOMINGOS

LOS 5 LATINOS, TODOS LOS SABADOS

Como los dientes y los labios

*El Oriente estalla, arde la violencia,
las balas silban;
tú eres bastante joven para matar,
pero no para votar;
si no crees en la guerra,
¿qué haces con ese fusil?*

Es Bob Dylan, 22 años, con el cabello derramado sobre su saco de cuero, y en sus ojos un furor que se apacigua en la camisa guayabera abierta sobre el pecho. Un día tomó la guitarra eléctrica y se plegó al frenesí del rock. Pero donde los cantores de su generación gimen: "Tú que te vas" o "Cuando ella vuelva", Bob pellizca su guitarra y cuenta de los arroyales del Vietnam, de muchachitos norteamericanos que mueren allá lejos y de otros que luchan en su país contra la guerra.

Millares de ellos, en sus manifestaciones callejeras, entonan las canciones de Bob Dylan o de sus discípulos, que ya los tiene.

El movimiento pacifista continúa embraveciéndose en los Estados Unidos y ya se observa en el comportamiento del gobierno cierta preocupación por eludir sus ataques. Ningún hecho más revelador, en ese aspecto, que la historia del pedido de negociaciones lanzado por Ho Chi Minh y luego desmentido por Radio Hanoi.

Los cuatro puntos

El 17 de diciembre, un influyente diario de provincias, el *St. Louis Post Dispatch*, indicaba veladamente que existieron "contactos secretos" entre USA y el gobierno de Hanoi; pero añadía que la Casa Blanca había "rechazado" las proposiciones de paz. La posición de Johnson —que públicamente no cesó de ofrecer negociaciones "incondicionales"— se tornaba incómoda.

Los consejeros del Presidente estudiaron el caso y decidieron que conve-

nia hacer frente sin tardanza a la ofensiva "pacifista". Antes fue preciso allanar las diferencias que se habían suscitado entre ellos, porque algunos pretendían que la oferta de Ho Chi Minh era pura propaganda, y otros se inclinaban a pensar que el líder comunista comprendió por fin la lección que trataban de inculcarle los continuos bombardeos y desembarcos norteamericanos.

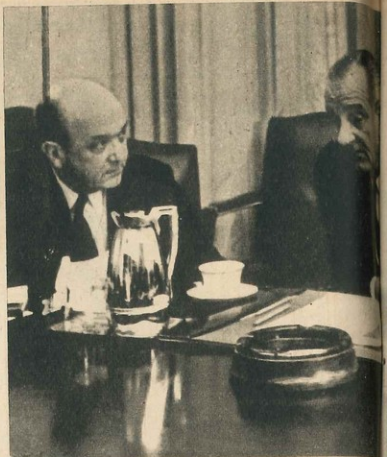
El Departamento de Estado reconoció, pues, que la noticia era verídica. La propuesta de Hanoi había sido transmitida por el Ministro de Relaciones Exteriores italiano, Amintore Fanfani, en su carácter de presidente de la Asamblea de la UN. Fanfani había sido abordado por dos personalidades de su país que en el mes de octubre visitaron Vietnam del Norte: el ex alcalde de Florencia Giorgio La Pira, notorio católico de izquierda, y un profesor universitario de la misma ciudad.

Después de lo cual el Departamento de Estado advertía a la opinión pública que se trataba de un simple "sondeo" y que la comunicación estaba formulada en los términos más ambiguos. No ha sido rechazada, agregó: sólo se han pedido aclaraciones.

Se deseaba saber si la referencia a los "cuatro puntos" mencionados por Ho Chi Minh, relativos a los acuerdos de Ginebra (que en 1954 dividieron en dos al Vietnam), debía entenderse como una ratificación de anteriores propuestas del gobierno de Hanoi. Hace unos meses, la propaganda comunista había recordado ya esos cuatro puntos: uno de ellos significaba, a su juicio, la retirada previa de toda fuerza extranjera.

El espíritu de Navidad

Esta decisión de Washington tuvo una consecuencia no prevista, salvo por algún consejero verdaderamente astuto:



Johnson entre Rusk y McNamara

la agencia de prensa norvietnamita declaró de pronto que todo era "mera impostura sin fundamento". Obviamente, Ho Chi Minh pretendía que el secreto cubriera los primeros pasos de la negociación; viéndose descubierto, la negó.

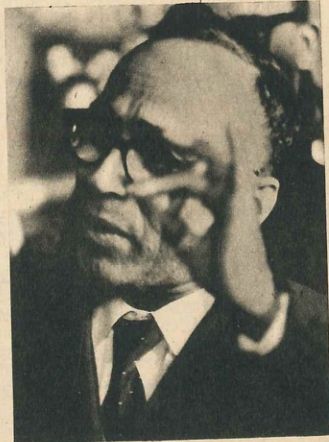
Los partidarios de acentuar la presión sobre el régimen de Hanoi, hasta que deponga su exigencia de la previa evacuación por las fuerzas norteamericanas, pudieron lanzar un suspiro de alivio. Los pacifistas se aprestaban a explotar al máximo una angustiosa exhortación de Paulo VI.

Ante la muchedumbre reunida en la plaza de San Pedro para la tradicional bendición del mediodía, el Papa no titubeó en hacer valer su autoridad moral, riesgosamente probada con su aparición en la tribuna de la UN, el 4 de octubre.

Los comunistas habían ofrecido sutilmente una tregua de Navidad, fiesta de escasa relevancia en un país de mayoría



Bob Dylan y una compañera: El rock se ha vuelto pacifista.



La Pira: La alabansa papal.



El momento "óptimo" no ha llegado.

budista. Era, en cierto modo, una muestra de aprecio a los soldados norteamericanos. El Pontífice recomendaba "a la sabiduría y compasión de los jefes de Estado responsables —esto es, al Presidente Johnson— que ofreciera una prueba de acatamiento al "espíritu de Navidad"; proponía, además, que al cese del fuego siguieran las negociaciones para un armisticio duradero. Mientras continúen las hostilidades, que cuestan tantas vidas militares y civiles, "crece el peligro de una guerra más vasta".

En Italia, la actitud de Fanfani —y, sobre todo, la de La Pira— habían desatado el furor de los círculos conservadores. Pero Pablo VI los detuvo en seco. "Aplaudimos —dijo— a aquellos que laboran lealmente por poner fin al conflicto". El jefe liberal Giovanni Malagodi, que había calificado de "estúpido" a La Pira, prefirió esta vez guardar silencio.

El mensaje del Papa —al que se asoció explícitamente el secretario general de la UN, U Thant— representa el punto culminante de un proceso internacional que destaca el considerable aislamiento en que se encuentra la política vietnamita del Presidente Johnson.

Dos de los tres estadistas que lo visitaron la semana anterior formularon sus reservas: el Primer Ministro Ayub Khan, de Pakistán, y el Primer Ministro Inglés, Harold Wilson. (En cambio, el Cancellor Ludwig Erhard, de Alemania, prefirió omitir el tema de la guerra en el Vietnam.)

Conviene recordar que de Gaulle sostiene, imperturbable, la necesidad de neutralizar el sudeste asiático, y que el martes 21 Wilson anunció en los Comunes un viaje suyo a Moscú para fines de febrero.

Sin duda, el jefe laborista insistirá ante los dirigentes de la URSS para que se unan a Gran Bretaña —ambas potencias, co-presidentes de la reunión ginebrina de 1954, se atribuyen una responsabilidad especial en Vietnam— en un nuevo esfuerzo de paz. La reciente visita de su Ministro de Relaciones

Exteriores, Michael Stewart, habría revelado algunas hendiduras en la aparente intranquilidad soviética.

El furor chino

La interpretación de la actitud de Ho Chi Minh dejó de ser incierta cuando el Primer Ministro chino, Chou En-lai, censuró rudamente a los pacifistas. Imposible, a su juicio, tratar con USA; su alegada disposición a discutir condiciones de paz es una treta, sólo se trata de disimular sus preparativos para ampliar la guerra.

En cuanto al pueblo chino, "está preparado desde hace tiempo. Si el imperialismo norteamericano insiste en tener otra prueba de fuerza (con nosotros), China aceptará resueltamente el desa-

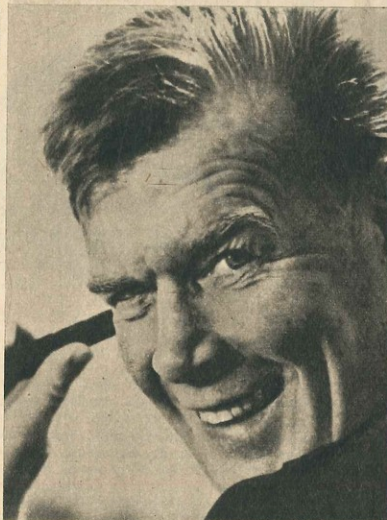
fío y luchará hasta el fin. Como vecinos fraternales, estrechamente unidos al pueblo vietnamita como los labios y los dientes, el gobierno chino y 650 millones de almas apoyan firmemente al Vietnam en su lucha contra la agresión de los Estados Unidos".

Estaba claro que el caudillo de Hanoi intentaba negociar subrepticamente, a espaldas de su poderoso aliado y tal vez instigado por la URSS. Chou En-lai le recordaba que Vietnam no es vecino de Rusia sino de China: "como los dientes y los labios".

Para no morderse los labios, quizá, Ho Chi Minh ha vuelto a callar.

Esta podría ser una nueva copia de Bob Dylan; pero los pacifistas no suelen estar fuertes en política. ♦

Certina DS el reloj más resistente del mundo



CERTINA-DS

Es la hora del Certina-DS. Por su construcción revolucionaria resiste choques que romperían cualquier otro reloj. Está herméticamente cerrado. Tanto que con el Certina-DS en su muñeca usted puede bucear y

nadar todo el tiempo que quiera. Es un reloj excepcional. Por su protección singular. Por su extraordinaria precisión y seguridad de marcha. Automático. Con calendario. Hecho para hombres que viven al ritmo de hoy.

Concesionarios Certina en todo el país.

Informes: Maestros Relojeros Asociados S. A. - Diagonal Norte 616 - Tel.: 33-5911 - Buenos Aires

Francia

Un rey en el exilio

En 1924, cuando Charles de Gaulle era un oscuro capitán de infantería, su coronel lo retrató así en un informe: "Toma actitudes de rey en exilio". Quizá la frase pudiera repetirse hoy. La afrenta que Francia le infligió al no brindarle mayoría absoluta en la primera votación ha dejado en su ánimo, tal vez, una amargura que puede ser una pista cierta para rastrear su probable evolución política en el nuevo mandato septenal.

Es esa singular e inagotable altanería lo que convirtió en fracaso relativo, a los ojos del público, su prosaica victoria del domingo 5. Con el sistema electoral que Francia estrenaba esa día, nadie, en ningún país del mundo, podía obtener mayoría absoluta. En USA, un

cillo, más paternal. En vez de intimar a los franceses que cumplieran su deber para con él, accedió a solicitar sus sufragios.

Mitterrand, cediendo tal vez a su temperamento aguerrido, no pareció entender en el primer momento qué debía, a su vez, despreocuparse de los votos que ya eran suyos —y que ya no podían abandonarlo— para ganar cuántos pudiera entre los que Jean Lecanuet y los otros dejaban vacantes. Cuando dijo que ahora se trataba de "un duelo entre la izquierda y la derecha", confirmaba su sinceridad y complacía a sus aliados comunistas, pero se privaba de los votos antigauillistas de la derecha y el centro, cuyo estimulante debía ser, obviamente, el "europeísmo". En los últimos días, ese es el concepto que acentuó el jefe de la oposición, y fue un acierto.

El domingo 19 votó un 5 por ciento menos del cuerpo electoral, pero los progresos de Mitterrand fueron mayores (pasó del 32 al 45 por ciento) que los del vencedor (del 44 por ciento al 55).

Generalmente se olvida que el éxito no siempre ha sonreído a de Gaulle: durante una década acosó en vano a

pios fines —más que a servirlo— el declinante carisma del Jefe del Estado. Es improbable que el Presidente, para disponer de colaboradores más solidarios con su paneuropeísmo, quiera o pueda insuflar nueva vida al gaullismo de izquierda que encabezaron Louis Vallon y René Capitant hasta que su partido (la UDT, o Unión Demócrata-Laborista) hubo de disolverse en la UNR.

Quienes lo conocen bien, presumen que su amor propio no le permitirá renunciar a esa política a largo plazo, por atrevida y ambiciosa que sea para su edad (76 años). Es dudoso que desande el camino de estos últimos tiempos, que se deje estar dentro del estrecho marco que le fijan la alianza atlántica, la Comunidad Económica Europea y el tratado franco-alemán. Si Francia es menos celosa de su soberanía, de su prestigio, menos emprendedora, menos nacionalista, es Francia quien se equivoca, no él.

Pero en las mismas fuentes se sugiere la hipótesis de que el Presidente, en su amargura, ha perdido interés por lo que suceda después de su desaparición. Quizá permanezca en su puesto hasta las elecciones legislativas de principios de 1967, y luego, confiando las riendas del gobierno a uno de sus favoritos, se retire nuevamente a completar sus *Memorias*, un monumento literario que, si el país "dimite", si se resigna al mecanismo supranacional que tiende a envolverlo, llegaría a ser en el futuro un acta de acusación contra Francia, un reproche lanzado desde una tumba. Ningún proyecto más adecuado que éste para nutrir, aún más allá de la muerte, el monstruoso orgullo del general de Gaulle.

El pronóstico más atendible, quizá, es el que se cifra en estos términos: "De Gaulle tratará de asegurar la sobrevivencia del gaullismo; pero el gaullismo, para él, no es la Constitución de la V República; son los hombres que formó a su imagen y semejanza".

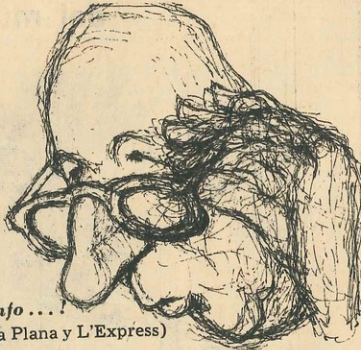
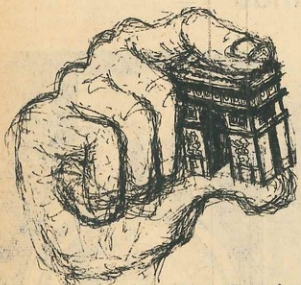
¿De quiénes se trata?

Cuarenta hombres, de los cuales quince constituyen la crema, forman el *gabinete fantasma* y cooperan en todas las decisiones adoptadas por de Gaulle. Su función oficial es la de aportar asesoramiento y planes; pero, como algunos monarcas del siglo XVII, el Presidente los utiliza para debilitar el poder del gabinete y aumentar el suyo propio.

Luego de reducir la Asamblea Nacional a poco más que un órgano decorativo, y de sustraer a los Ministros su peso en la confección de la política interna y externa, de Gaulle transformó a su equipo privado en un verdadero gobierno paralelo, responsable ante él únicamente. Un sistema sin parangón, hasta hoy, en los países occidentales.

Cada uno de los fantasmas tiene asignada un área dentro de los negocios del Ejecutivo; ellos preparan los memorándums que el general emplea para instruir a los Ministros; también redactan las críticas y objeciones con las que el Presidente contrarresta las sugerencias de los Ministros. Rapidez y claridad son las bases de esos documentos: Charles de Gaulle desprecia el teléfono y sólo absorbe información visual.

Astutos, brillantes, productos de las grandes écoles, ex funcionarios públicos, los fantasmas prestan una absoluta fidelidad; su edad promedio



¡Extraño triunfo...!

(Tim - Copyright by Primera Plana y L'Express)

presidente no tiene mayores dificultades para hacerse reelegir porque enfrenta a un solo rival; es muy distinto cuando la oposición presenta tantos candidatos como precise para, sumando sus votos en el primer escrutinio, frustrar al candidato gubernamental.

La opinión nacional y extranjera se equivocó —y también de Gaulle— al suponer que podría realizar la hazaña de vencer en la primera vuelta. El error se explica por el carácter plebiscitario de sus triunfos anteriores. La ocasión no era comparable: contra lo que él sostuvo, Francia no corría esta vez un riesgo mortal; podía optar, sin exponerse a un colapso, a la disolución. En 1958, por ejemplo, votar contra de Gaulle era desatar la guerra civil. Paradójicamente, el éxito mismo de su obra lo ha debilitado como fuerza electoral.

Los observadores señalan que, "en la final", los dos competidores rectificaron su tiro. Ambos se situaron en una posición nacional, por encima de toda parcialidad, porque ello les permitía conservar su electorado propio y extenderse a los costados.

De Gaulle, ocultando a duras penas su desengaño, quitó a su propaganda el tono desafiante y competitivo de su breve campaña anterior. Fue una o-

la Cuarta República como jefe de un partido neofascista, el *Rassemblement du Peuple Français*, y el país, aun otorgándole, como ahora, la primera minoría, rehusó confiarle la suma del poder. De Gaulle no conseguía identificarse con Francia: era una parte, no el todo. Ha vuelto a la misma situación, moralmente disminuida, con la diferencia de que ahora posee, de hecho, el poder íntegro.

¿Cómo lo ejercerá en adelante?, se preguntan los comentaristas, circunscribiéndose a la política exterior, la única que a él le interesa. ¿Tratará, en vista del vigor de la corriente "europeísta", de mejorar sus relaciones con Bonn, con Londres, con Washington, o insistirá en su "paneuropeísmo", que presupone un acuerdo a largo plazo con una URSS ex comunista?

Pero esta política, claramente objetada por el pueblo francés, tampoco cuenta con el respaldo de la mayoría del grupo gubernamental y parlamentario, donde la derecha conservadora retiene importantes posiciones —con vistas a la sucesión de de Gaulle— dentro y fuera de la UNR (Unión por la Nueva República o partido gaullista propiamente dicho). El fuerte grupo de los Independientes, que rodea al Ministro de Finanzas, Giscard Valéry d'Estaing, pa-



es de 40 años. Entre los miembros más importantes figuran: Georges Galichon, de 50 años, encargado de las citas y asuntos personales de de Gaulle; el vicealmirante Jean Phillipon, de 56, supervisor de la fuerza nuclear de disuasión y otros temas de defensa, y Jacques Foccart, de 52, un ex paracaidista y fanático gaullista que nominalmente dirige el departamento de asuntos africanos y malgaches, pero cuya labor real consiste en dirigir los servicios secretos.

Foccart maneja unos 600 agentes, muchos de ellos extraídos del hampa, y ha orquestado golpes tan riesgosos como el secuestro de Antoine Argoud (Munich, 1963), el incendiario coronel antigauillista envuelto en un complot contra el Presidente.

Pero en la cima del Olimpo se encuentra Etienne Burin des Roziers, de 52 años, quizá el segundo hombre de Francia gracias a su íntimo contacto con Charles de Gaulle y su conocimiento de cuánto sucede en las esferas del gobierno. Educado en Oxford, gaullista desde 1940, Burin ha sido llamado "el plexo solar del Eliseo".

Los opositores ven, en el equipo privado, el símbolo del liderazgo autocrático al que aspira Charles de Gaulle; otros, menos hostiles, lo juzgan antidemocrático. Desconocidos para la opinión pública, "si hay una maquinaria que fabrica la política de la Quinta República, esa maquinaria son los hombres invisibles del Eliseo", dice un periodista.

El Presidente demostró, a menudo, que no le preocupa demasiado la suerte de la UNR; después de todo, es un partido más. En los quince meses, aproximadamente, que lo separan de su última elección, de Gaulle, insistiendo en los principios cardinales de su política exterior, haría lo necesario para consolidar a este grupo en el poder. ♦

URSS

Los idus de marzo

La división se ha vuelto aguda entre los krenlinólogos: ¿Es verdad que el joven e inquietante Alexander Chelepin cayó relativamente en desgracia, como se imaginó en el primer momento, o bien debe entenderse que ha consolidado su posición? La respuesta puede ser decisiva para evaluar el panorama internacional.

El 10 de diciembre, cuando el Diputado Leonid Breznev —que es también secretario general del Partido Comunista— se levantó para pedir al Soviet Supremo que accediera a liberar de sus funciones al macilento Anastas Mikoyan, Jefe del Estado soviético, y después de consagrar unas palabras de elogio y reconocimiento al septuagenario bolchevique que a través indemne todas las purgas, recomendó para sucederlo al ingeniero Nikolai Podgorny, un técnico de la industria alimentaria antes de su ascensión a la cumbre del aparato partidario, todos comprendieron que esa ceremonia sólo servía para disimular la trascendencia del otro cambio que se anunció ese mismo día. Esa segunda sustitución se hizo en privado.



Para que usted
brinde su mensaje
de amor y paz
en estas fiestas...
ahora motivos de
plantas con flores.

Son creaciones
exclusivas de:



SUIPACHA Y VIAMONTE
TEL. 35-0815-4531-9268-3546 y 9126

EN MAR DEL PLATA
RIVADAVIA 2194

PRIMERA PLANA

ES EL HILO QUE UNE LA ARGENTINA
CON EL MUNDO

Suscriba a sus amigos lejanos

CHEQUES o GIROS

a la orden de

EDITORIAL PRIMERA PLANA S. R. L.

Perú 367 - Piso 12

BUENOS AIRES

REPUBLICA ARGENTINA

TARIFAS ANUALES	Dólares	Dólares
	Vía ordinaria	Vía aérea
Bolivia, Brasil, Chile, Pa- raguay, Perú, Uruguay	25	35
Otros países de América	25	50
Europa, Africa, Asia, Oceanía	25	55

Se trataba de Chelepin, con cuyo curso —como jefe de todos los organismos policiales de la URSS— fue defenestrado Nikita Kruschev catorce meses atrás. Desde entonces, este hombre demasiado joven (46 años) para integrar el minúsculo grupo que detenta el poder en la URSS, estaba presente en todas partes: en la secretaría del Partido, en el presidium del Comité Central, en la dirección del gobierno. Sobre todo, en su carácter de presidente de la Comisión de Vigilancia (del Estado y del Partido), tenía derecho a impugnar cada nombramiento. Chelepin acumulaba todas estas funciones, mientras la propaganda oficial celebra los méritos de la "dirección colegiada" y del reparto de responsabilidades.

De pronto, el presidium del Comité Central resolvía que abandonase sus funciones de Viceprimer Ministro. Chelepin sufría en apariencia una reducción de facultades. Si ello era así, sufría su primer contraste a una carrera meteórica que parecía orientarse al poder supremo.

Pero el pretexto —y fue el Primer Ministro, Alexei Kossygin, quien lo invocó— era que Chelepin debería contraerse por entero a su trabajo en el Comité Central; exactamente, la misma fórmula empleada en marzo de 1953 cuando Kruschev asumió la secretaría, y en julio de 1964 cuando Breznev abandonó la dirección del Soviet Supremo. En ambos casos, el Partido había encontrado un nuevo jefe. La secretaría es tan poderosa que basta ocuparla unas semanas para abrirse camino hasta la cúspide.

La secretaría del Comité Central comprende actualmente once miembros. Cada uno se encarga de un sector: agricultura, industria, relaciones con los "partidos hermanos". Pero sólo el primer secretario y su adjunto inmediato tienen una competencia general, y el segundo puede ejercer una influencia decisiva si la posición del primero se ha debilitado por falta de éxitos en la economía o en la política exterior. Ese puesto es el más codiciado cuando el Partido prepara un Congreso. Es lo que ocurre en este caso: el XXIII Congreso se reunirá, según parece, en marzo de 1966. Si Breznev debiera retirarse, el segundo secretario pasaría a ser primero.

¿Está Chelepin en ese puesto? Nadie ha logrado saberlo todavía. La revista *Newsweek* opina que Podgorny lo dejó vacante al ser promovido a Jefe del Estado, y que la posición inmediata la ocupaba Chelepin.

Otros observadores señalan que no es el cargo de Viceprimer Ministro el más importante de los dos que él cedió hace dos semanas, sino el de presidente de la Comisión de Vigilancia. Hacen notar que, en su discurso ante el Soviet Supremo, Breznev había objetado el trabajo de este organismo. ¿Se trataba de una desautorización, de una censura?

Dos diplomáticos con asiento en Moscú confrontaron recientemente sus impresiones. "Si el trabajo de Chelepin dejaba tanto que desear —opinó uno—, su asistente (Paul Kovanov) hubiera sido despedido junto con él. No ha sido así; ese hombre fue ascendido, y Chelepin lo controla." Su interlocutor respondió: "Usted razona con lógica occidental: los comunistas, cuando se enfrentan a un

destruyen primero la lealtad del que le estaba más próximo".

Esta discusión proseguirá hasta la inauguración del Congreso, dentro de un trimestre. ¿Serán reelegidos Breznev como jefe del Partido y Kossygin como Primer Ministro? ¿O ambos cargos volverán a una sola mano, como en tiempos de Stalin y de Kruschev? En esta segunda eventualidad, seguramente se oír hablar nuevamente de Chelepin.

Hace unos días declaró Kossygin: "No se puede pensar en una reunión con el Presidente Johnson mientras no cese la guerra en el Vietnam". Algunos interpretan estas palabras como un pedido de auxilio a Washington. El Primer Ministro, de quien se supone que representa la tendencia más moderada del Kremlin, habría indicado que la mordiente propaganda china —o quizá los cejijuntos jefes militares de la URSS— abrigan inspiraciones adversas a la estabilidad política en la primera potencia comunista. Breznev y él sólo podrían mantenerse si iniciasen negociaciones del



Chelepin: Las brevas maduran.

más alto nivel con Occidente: el presidium no se decidiría a interrumpirlas, desautorizando a quienes fueron capaces de entablarlas. Pero Kossygin está inhabilitado para reunirse con Johnson antes de un armisticio vietnamita.

En una reciente entrevista con el periodista norteamericano James Reston, el Primer Ministro atacó a USA en términos extremadamente severos, no sólo en relación con el Vietnam sino también con el rearme alemán. Apparentemente, quiso poner término a las especulaciones que alentara el Ministro inglés Michael Stewart, a su regreso de Moscú, con frases alusivas a cierta "flexibilidad" de la política exterior soviética. También es posible que haya querido, en esa forma, desmentir las afirmaciones de la propaganda china, según las cuales el Kremlin empujaba al Vietnam hacia una negociación "deshonrosa" con USA.

En Washington, algunos consejeros del Presidente Johnson se inclinarían a pensar que esta mayor rigidez de la actitud no sólo depende de Kossygin y

Gromyko —jefe de la diplomacia soviética— se desvelan por hacer entender a Occidente la necesidad que tienen de algún éxito espectacular, y que en caso contrario serían sustituidos por una dirección más agresiva.

Otros estiman que las cuestiones internas rusas no pueden interesar a Washington. Se trataría de la misma táctica que empleara Kruschev para mantenerse diez años al frente de la URSS. "Traten conmigo —sugería, por todos los medios posibles— o tendrán que hacerlo con gente menos tranquilizadora que yo." En realidad, se añade, la caída de Kruschev no agravó la tensión internacional; simplemente, puso en evidencia la creciente desorientación de los dirigentes soviéticos.

La suerte del binomio Breznev-Kossygin está vinculada, por otra parte, a la viabilidad de la nueva política económica. Ellos han ampliado las experiencias "liberales" iniciadas por Kruschev, cediendo, sin duda, a la presión popular en favor de mayores inversiones en la producción de bienes de consumo. Esa tendencia contraviene el principio stalinista de la prioridad de la industria pesada.

El Soviet Supremo escuchó sendos informes del Viceprimer ministro Baibakov, responsable del Plan, y del Ministro de Finanzas Garbuzov, sobre sus proyectos para 1966, que fijan objetivos más modestos que los del año pasado. Será el primer ejercicio del nuevo Plan Septenal. A la espera de los resultados de las grandes reformas en la agricultura y la industria, prepararon un presupuesto provisional; con todo, las estimaciones oficiales consignan cierto debilitamiento del ritmo de expansión.

Ningún ciudadano soviético podrá esperar un tierno tratamiento del gobierno, al menos durante 1966. Es lo que se desprende del presupuesto nacional, cuya lectura, según *Newsweek*, "es desalentadora".

Entre otras cosas, el presupuesto reclama apenas un 6,7 por ciento de aumento en la producción industrial, el objetivo más bajo que se haya trazado la Unión Soviética desde 1946, cuando navegaba en las ruinas de la guerra. A su vez, la producción de bienes de consumo deberá incrementarse en un 6 por ciento (en 1965 fue el 7,7 por ciento).

Los planificadores, comprensiblemente, se han concentrado en algunos rubros suntuarios: más vivienda, televisores, heladoas. Pero parece claro que la URSS sufre un estancamiento industrial pese a que el presupuesto de 1966 alcanzará un record de 105,4 millones de rublos (unos 117,000 millones de dólares).

¿Por qué los líderes rusos han reducido su énfasis sobre el crecimiento industrial? En parte —es evidente—, para destinar más fondos a la agricultura. Pero en parte, también, para mantener los gastos de la defensa, cuya cuota ascenderá un 5 por ciento, en 1966, hasta redondear la suma de 13,4 millones de rublos.

Si el XXIII Congreso no pudiera aplaudir con entusiasmo los discursos de Breznev y Kossygin, habría llegado tal vez la hora de Chelepin y de una nueva generación soviética. ♦

Perú

Los Andes no fueron una Sierra Maestra

“Los focos guerrilleros han sido dominados”, notificó el Presidente del Perú la semana pasada. Puede que esta declaración sea ligeramente prematura, pero la verdad es que el ejército peruano consiguió extirpar una insurrección agraria que se desató el día mismo en que Fernando Belaúnde Terry asumió al poder, hace dos años y medio.

El ejemplo de Cuba —y en particular los libros y discursos del teórico de las guerrillas Ernesto Che Guevara— habían seducido a la juventud revolucionaria de todas las repúblicas iberoamericanas. Al parecer, minúsculos grupos de hombres audaces podían resolver por su cuenta las luchas sociales. Los campesinos sin tierras esperaban una señal para tomar el fusil; abrigados en la intimidad del paisaje, resistían hasta que el ejército, desmoronado, se desbandaba; entonces entraban en acción los obreros y el resto de la población.

En el Perú se demostró que esto es una ilusión. En la historia militar, nuevas armas y nuevos métodos de lucha se neutralizan indefinidamente. La guerrilla engendró su enemigo —la contraguerrilla— y Guevara contribuyó a la destrucción del sistema. Los militares de cada país de América —particularmente el Pentágono— lo leyeron con mayor provecho que los estudiantes de izquierda. Desde 1959, los ejércitos iberoamericanos se han puesto en condiciones de reprimir la subversión interna. Persistir en esa forma de lucha es condenarse al fracaso.

Ningún país tan apropiado como el Perú, ciertamente, para la aventura que intentaron Luis de la Puente Uceda y su flamante partido, el MIR (Movimiento de Izquierda Revolucionaria). La tradición rebelde de los comuneros está viva en las desoladas serranías que el Inca organizó con sólido criterio productivo e igualitario; más de 5.000 agrupaciones indígenas forman una imponente reserva de resentimiento étnico y social. A mediados de 1963, esta masa se lanzó espontáneamente a la reconquista de la tierra, seducida por el triunfo de Belaúnde, que había prometido una reforma agraria radical y acelerada.

De la Puente, un intelectual aprista emparentado con Haya de la Torre y decepcionado por la evolución del viejo líder, logró superar las formas elementales de lucha que había fraguado el trotskista argentino Hugo Blanco, cuya guerrilla, aislada en un valle del Cuzco, degeneró en el cuatrismo y el asalto a los bancos. El MIR abrió simultáneamente seis frentes, obtuvo cierto apoyo campesino y luchó con bravura, aun después de la muerte de su jefe, el 23 de octubre en Mesa Pelada. Uno de sus lugartenientes, Máximo Velando, se suicidó a principios de diciembre, y un tercero, Guillermo Lobatón, se cura sus heridas en algún lugar de la sierra.

Jaqueado por la oposición conservadora de Haya de la Torre, y el general



De la Puente: Luchó con bravura.

Odría, que intentaron servirse del MIR como elemento de provocación para el golpe de Estado, el gobierno peruano siguió adelante con su política de reforma agraria. Belaúnde apreció correctamente las tendencias populistas que caracterizan al ejército de su país. ♦

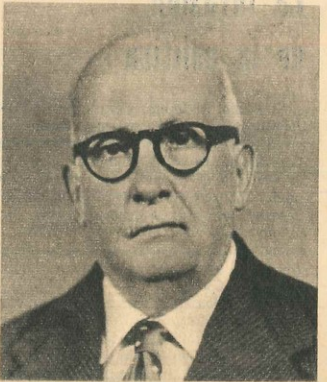
Paraguay

Una victoria que turba a los argentinos

—Perdone, señor. ¿No hay un museo histórico, por aquí?

El anciano —de saco y corbata dentro de su propia casa— miraba pasar la vida, una vida todavía lenta y llena de antiguo encanto. Caía, serena, la tarde en Asunción, y los dedos azules del jarcarandá se tendían hacia él, macizo en su ancho ventanal con barrotes de hierro.

Sordo, o tal vez absorto en sus recuerdos, el viejo no entendió la pregunta. Hubo que repetírsela una y otra vez. Por fin meneó la cabeza, confuso, y farfulló:



González: La obra de su vida.

—¿Museo? De eso no tenemos por aquí, pues.

El periodista anduvo hasta la esquina, volvió, miró la numeración: estaba otra vez ante la misma casa. El viejo, intrigado, seguía sus movimientos. Entonces se sintió obligado a explicar:

—Mire, estoy buscando al doctor O'Leary (y trató de pronunciar en inglés). Debe ser director de museo, o cosa así. Pero aquí no veo ningún edificio público.

—O'Leary soy yo y ésta es mi casa, dijo sonriente.

Pero su casa es un museo. Desborda de libros, reliquias: una cascada de papeles cubiertos de polvo se escurrió del solemne escritorio de caoba. La puerta se abrió, el cielo diáfano recortó la silueta de una chinita descalza con su mate espumante, y tras ella, en el íntimo patio criollo, un loro desvariaba.

Es difícil que un argentino menor de cuarenta años llegue al Paraguay sin que trate de conocer —curioso o admirativo— a Juan E. O'Leary, el escritor paraguayo que dotó de una historia nacional a su patria: hasta entonces, la que se enseñaba en las escuelas era burdamente antinacional, la que escribieron los políticos que llegaron a Asunción detrás de los Ejércitos de la Triple Alianza. Cuando él comenzó a escribir, medio siglo atrás, el mariscal Francisco Solano López era todavía el “monstruo”; ahora descansa en el Panteón de los Héroes, venerado por todo un pueblo.

A él le alcanza también esa veneración: es el único paraguayo vivo que tiene estatua.

—Creo que está en la calle Palma —bromeó—. La vi una vez, hace tiempo, y no he vuelto más. También le pusieron mi nombre a una calle, como usted habrá visto. ¿Qué podía hacer yo para evitarlo! Dijeron que tenía derecho a descansar, que todos me querían mucho, y desde entonces aquí estoy, entre mis libros.

Entre sus libros, fuera del tiempo. Don Juan fue presidente del Partido Colorado en épocas heroicas, cuando pagaba con el ostracismo político su lealtad a la memoria del mariscal. También fue Embajador, por espacio de muchos años, en España, Italia, Francia, la Santa Sede. Pero sus compatriotas honran sobre todo al historiador, al autor de *El mariscal Solano López, de Nuestra Epopeya, de la Historia de la guerra de la Triple Alianza* y tantos otros libros que les devolvieron el orgullo patriótico, sin el cual no existirían como nación.

El no comprende bien por qué, un día, terminó abruptamente su vida pública. Un dejo de malicia criolla, sin embargo, le hace sospechar que algo tuvo que ver la efímera presidencia de Juan Natalicio González.

—Era un muchachito cuando yo le dije: “Usted nació escritor”. Lo tomé en mi diario y después le conseguí un destino diplomático en Buenos Aires; allá estudió mucho y al volver era un sabio. ¡Los libros que escribió, compañero!

El nacionalismo emocional de Natalicio lo condujo a una fe desmedida en la eficacia de la fuerza: su fracción, el “Guión Rojo”, aterrorizó no sólo a los partidos de oposición, sino también al Partido Colorado, que lo depuso. Strosser le reservó una embajada en México —donde ha vuelto a ser un polígrafo eminente y un editor de mérito— y se esfuerza todavía por establecer un re-



López: De "monstruo" a héroe.

gimen interno equitativo, algo nunca visto en el Paraguay desde hace un siglo. O'Leary había vivido en el extranjero, pero no podía privar de su solidaridad a Natalicio, su discípulo, el continuador de su obra. Entonces bautizaron una calle con su nombre, le erigieron el monumento, y ahora, convertido en reliquia viviente, recibe de tarde en tarde la visita de bandadas de colegiales.

Los recuerdos brotaron trabajosamente de su cabeza calva ("tengo más de ochenta años, no es broma"), mientras la tarde se espesaba entre los barrotes de hierro de su ventana. Es una historia que comienza con dos hermanos irlandeses nacidos en Buenos Aires a mediados del siglo pasado.

—Mi padre era argentino, ¿no lo sabía? El mayor de los dos hermanos. Vino aquí después de la guerra, hizo una fortuna y la perdió. Ha muerto pobre hacia 1910.

Su madre fue paraguaya: Dorila Gómez, mujer hermosa y brava.

—La sangre de la madre es la que decide; por eso soy lo que soy, un paraguayo loco de amor a su tierra, a su madre.

El otro hermano se quedó en Buenos Aires y heredó mucha tierra.

—¡Gente platuda, mi amigo! Fui una vez a visitarlos; me asusté de ver tantos bienes, tanto lujo.

En una vieja foto es un joven poeta que viaja a París, con moñito y bastón; en 1902 ya era célebre; lo alabó Manuel Domínguez, el primer escritor paraguayo de su tiempo ("Fui enemigo a muerte del modernismo; no hay más belleza que la belleza clásica"). Durante medio siglo escribió sonetos en gran escala; aún muestra sus manuscritos, declama con pasión; poco a poco, la épica barre su romanticismo. "Pompeyo González"—un seudónimo—desaparece detrás de O'Leary, el poeta nacional.

En las fotos que siguen—con lentes, corpulento—se ve entre su esposa y numerosa descendencia, o bien junto a ilustres amigos extranjeros: Hipólito Yrigoyen, Luis Alberto de Herrera. Ya es líder político, hombre de Estado, historiador. Unos años más y entra en la viudez; conduce el ataúd de su hijo mayor;

resiste a duras penas un infarto. Y cada vez se parece más a este hombre de aire ausente, de ropa holgada, cuyas manos sarmentosas se hundían entre olas de papel amarillento.

El tiempo que construye

Detrás de su lentes, la mirada inerte se enciende apenas cuando suena el nombre del mariscal; pero Juan O'Leary ya no sabe explicar por qué tiene su casa llena de bustos de Alberdi, de retratos de Guido y Spano, los primeros argentinos que combatieron—por antiargentina—la política de la Triple Alianza. Tampoco acertó a proclamar su alegría ante el hecho de que todos los libros que se apilan sobre su mesa—y que ya ni siquiera corta—allegan un formidable manantial de documentos a las tesis que él, intuitivamente, expuso en sus obras, todas agotadas hace mucho tiempo. Don Juan accedió a una obra del inglés Phelham Horton Box, otra del argentino José María Rosa, y sonrió, pero su mano aleteaba en el aire, impotente, para decir su júbilo.

Quizá le agradaría saber que el año 1965—centenario de la Guerra del Paraguay—termina sin que los argentinos hayan conmemorado una victoria que hoy parece turbarlos. Quizá se irá, un día de éstos, ignorando que sólo un acto se celebró en Buenos Aires, y con una finalidad tan limitada como legítima: rendir homenaje a los argentinos caídos heroicamente en tierra guaraní.

El director del Museo Histórico Saavedra, Carlos María Gelly y Obes, descendiente de uno de los jefes de las fuerzas aliadas, fue modesto, y sólo pidió un recuerdo para los soldados anónimos "que yacen en la injusta indiferencia de la ciudadanía" (*La Nación*, 5 de diciembre). Esa "frialidad", que el orador se señaló—injusticia, sin duda, porque "las vidas rendidas en holocausto de la Nación son sagradas"—no les parece a otros argentinos tan "inexplicable" como a él. El carácter más o menos clandestino de esa demostración mitrista obliga a concluir que la obra reparadora de Juan O'Leary no ha sido escrita en vano. ♦

Vaticano

La invasión de la política

Si Pablo VI había logrado sortear las complicaciones políticas que podían acarrear sus tres viajes ultramarinos (Tierra Santa, India, Naciones Unidas), y el Concilio, a su vez, pudo absolver al pueblo hebreo del cargo de decidido sin desatar las graves reacciones con que amenazaban los gobiernos árabes, el hecho es que la Iglesia se ve, a su pesar, engolfada en todos los problemas políticos de la época.

La ortodoxia griega anuncia que se opone al levantamiento de los anatemas, "porque el Papa León IX pretextó que la Iglesia de Constantinopla incubaba en su seno todas las herejías cristianas".



El levantamiento del anatema. * AP

En aquella época, el Patriarca Miguel Cerulaira había lanzado, a su vez, anatema contra Roma, por haberse "alejado de las enseñanzas del apóstol Pablo". Quien ocupa hoy su silla es el Patriarca Athenágoras, ganado por el ecumenismo: como se recordará, este prelado acogió con un abrazo a Su Santidad, en Jerusalén, y ahora acepta conmovido la reanudación de las relaciones con la Iglesia Católica. Pero la rama griega de la ortodoxia criticó vivamente esa actitud.

"Al suprimir su anatema—dijo un vocero en Atenas—, el Vaticano admite que aquellas acusaciones carecían de fundamento; confiesa, pues, que se había alejado de los dogmas, y entonces reanudemos el diálogo. Para hacerlo, el Papa no necesita pedir autorización a nadie; la Iglesia ortodoxa, en cambio, se gobierna democráticamente, y no puede resolver en esta materia sin la aprobación de un sínodo de todas las Iglesias ortodoxas."

En cambio, el Episcopado polaco expresó su satisfacción por la respuesta de los Obispos alemanes a su llamado del 18 de noviembre: el año próximo, cuando la comunista Polonia festeje su milenio de vida católica—quizá con la presencia del Pontífice—, no faltará una delegación episcopal germánica (del Este y del Oeste). Ciertas designaciones permiten suponer que la Santa Sede reconoce—al menos *de facto*—la frontera del Oder-Neisse, inaceptable para el gobierno de Bonn y para los católicos alemanes; sin embargo, en la carta de sus Obispos, "resplandecen—según los prelados de Varsovia—la humildad y el deseo de reparar las injurias infligidas a Polonia en el pasado".

Las decisiones del Concilio pueden tener repercusiones políticas en España, insinuó, por su parte, Fernando M. Castiella, jefe de la política exterior del gobierno de Madrid. En un discurso que pronunciara en Roma, ante los Obispos españoles que asistieron a la magna

* Pablo VI abraza al metropolitano Meliton de Heliopolis, emisario de Athenágoras.

asamblea, declaró: "Una luz tan esplendorosa como la que brotó del Concilio nos desconcierta un poco, sin duda; pero estamos dispuestos a incorporar, lo más pronto posible, a nuestra legislación, las normas ecuménicas, si sentimos que vosotros estáis realmente de nuestro lado."

Entre tanto, comienza el diálogo entre católicos y comunistas, autorizado por el Concilio. La Agencia Tass, de Moscú, encomió "las nuevas tendencias que aparecen en el catolicismo moderno". El filósofo Roger Garaudy, miembro del comité central del Partido Comunista francés, ya publicó un libro titulado "Del anatema al diálogo", y un dominico, el padre Gardey, comenta en *Le Monde*:

"Estamos en el terreno de las confesiones. Garaudy reconoce que el pensamiento comunista —soviético, sobre todo— ha sufrido largos años de esclerosis intelectual. Tengamos nosotros el mismo coraje que él. Una de las tareas que hemos descuidado los católicos es la de construir una moral política. Hasta ahora abordábamos la acción colectiva según los criterios de la moral personal." ♦

Uruguay

Alguien rompió una vidriera

La renuncia simultánea del Ministro del Interior, Adolfo Tejera, y del Jefe de Policía de Montevideo, coronel Ventura Rodríguez, fue la única solución que encontró la mayoría del Consejo Nacional de Gobierno (6 blancos, 3 colorados) para sortear su más aguda crisis interna. Tejera y Rodríguez habían disendido públicamente acerca de la supuesta ingerencia rusa en la ininterrumpida agitación gremial que es causa y consecuencia, a la vez, del grave deterioro de la economía uruguaya.

Este episodio aparece como la culminación de un largo proceso que llevó al gobierno, por segunda vez en sesenta días (ver N° 155), a suspender las garantías constitucionales. Pero su aspecto más significativo consiste en que la crisis fue desatada, de hecho, por el consejero herrerista Alberto Heber, en una extraña maniobra en la que aparece junto al Diputado Jorge Batlle (ver N° 161), a quien se supone su más inflexible adversario.

Tratar de entender la política uruguaya es procurarse un surmenaje, según los uruguayos mismos; más vale —añaden— confiarse al palpito, a la corazonada, como hacen los propios jefes políticos. Lo que falta por ver es si hay algún corazón que aguante.

El martes 7 de diciembre, hablando por radio y TV con voz que comenzó suave y acabó tonante, el presidente del Consejo, Washington Beltrán (de la Unión Blanca Democrática, que —como

TERMINAMOS DE GASTAR UNA PEQUEÑA FORTUNA... PARA QUITAR MODERNIDAD A NUESTRO HOTEL!



SHERATON RUSSELL PARK AVENUE

En toda Nueva York, esos grandes hoteles de 2.800 habitaciones eliminan sus salones de recepción. En nuestro hotelito, de 186 habitaciones, acabamos de reinstalarlo, gastando en ello una pequeña fortuna.

Razones? Hemos "descubierto" que en ningún otro ambiente, nuestros huéspedes podrían disfrutar más del cordial té de la tarde...

Hemos contratado, incluso, un conserje —al estilo europeo—, quien habla en castellano familiar, y se encarga de procurar al viajero sus pasajes aéreos, flores, entradas para los espectáculos, etcétera.

También una chimenea, de hogareña sugestión, guarda en la mayoría de las habitaciones, recién renovadas.

En suma, hemos vuelto a inaugurar nuestro hotel "volviéndolo antiguo", con muchos detalles para una inolvidable permanencia.

Y algo más, especialmente interesante: tampoco hemos modernizado las tarifas.

Para reservas e informes, consulte al Agente General de SHERATON Corp.:



Diagonal Norte 852 - Buenos Aires



URGE PROTEGER AL "REY DE LA CASA"

Si su niño tiene menos de 2 años, debe vacunarlo, ahora. Para ello, acuda a los vacunatorios oficiales o a ALPI.



PRIMERA PLANA

ES EL HILO QUE UNE LA ARGENTINA CON EL MUNDO

Suscriba a sus amigos lejanos

CHEQUES o GIROS

a la orden de

EDITORIAL PRIMERA PLANA S. R. L.

Perú 367 - Piso 12

BUENOS AIRES

REPUBLICA ARGENTINA

TARIFAS ANUALES	Dólares	Dólares
	Vía ordinaria	Vía aérea
Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay	25	35
Otros países de América	25	50
Europa, África, Asia	25	55

cuatro de los seis puestos de la mayoría), explicó que las llamadas Medidas Prontas de Seguridad eran, una vez más, el recurso salvador para enderezar al país, paralizado por huelgas de funcionarios públicos, entes autónomos (ferrocarriles, teléfonos, energía eléctrica) y bancos oficiales y privados. Tres días más tarde, Heber, del sector herrero ortodoxo (el otro es Alejandro Zorrilla de San Martín), decidió que la culpa de todo la tenían los rusos; no bastaba mandar a la cárcel a los gremialistas; también habría que retirar de la circulación a los agentes soviéticos que, según él, pululan en Montevideo bajo disfraces más o menos diplomáticos. El sábado 11 cundía la noticia de una inminente ruptura de relaciones con Moscú, aunque Luis Vidal Zaglio, ministro de Relaciones Exteriores (de la misma fracción que Heber), alegaba no estar informado de nada.

Algunos diarios pretendían que una delegación sindical, algunos de cuyos miembros eran buscados por la policía, después de entrevistar al Ministro Tejera sobre las condiciones de la vuelta al trabajo, se había introducido en la embajada soviética, la cual —se presumía— los exhortaba a la prudencia, para evitar una ruptura que desmantelaría el más poderoso centro de propaganda rusa en América latina. La policía rodeó la sede diplomática, esperando que los gremialistas salieran para tomarlos presos; no faltó, inclusive, quien anunciase una brusca irrupción del coronel Ventura en el inmueble amparado por la hoz y el martillo. Unas horas más tarde se supo que los dirigentes dormían en sus casas, menos algunos que fueron fotografados en amenos parajes.

En momentos de iniciarse una sesión del Consejo que debía resolver sobre la ruptura de relaciones, Primera Plana visitó en su despacho al Consejero Heber, quien, de modo poco protocolar, cruzó sus pies sobre una silla, sin duda para indicar que en homenaje a la entrevista renunciaría brevemente a su singular dinamismo. A su lado, su hermano Mario (Diputado herrero) se instaló con estilo más ortodoxo en una poltrona.

A los 47 años, *Titito* Heber (divorciado, dos hijos varones de 17 y 14 años, el mayor ya dedicado a la política) mantiene en su *nonchalance* algo de la apostura juvenil que hizo estragos en Carrasco, cuando el año 40 moría. Era el mayor del clan de los Heber: la única mujer, *Titita*, casada con un ex Ministro; él y los otros varones, Gustavo, Guillermo y Mario, todos exhibían el prestigio de un parentesco con el último caudillo blanco, Luis Alberto de Herrera.

El Consejero Heber declara que la política le gustó siempre y que echaba discursos —como su hijo, ahora— antes de poder votar. Lo cierto es que debió esperar hasta 1958 para salir Diputado por el grupo herrero que ganara las elecciones gracias a la alianza con los ruralistas de Benito Nardone. En 1963, a la muerte de Nardone, su gente rodeó a Heber, formando el ala más derechista de la coalición gubernativa, si bien él, que juega todas las cartas a la vez, se permitió votar contra la ruptura con Cuba y pronunciarse contra el desembarco norteamericano en Santo Domingo, de abril pasado.



Heber: Bajo el rostro de Aparicio.*

Casualmente, el famoso viernes en que Heber denunciaba las intrigas rusas, responsables de la porfía de los sindicalistas —o, más bien, de su moderación— una comida en la chacra de Mauro Saravia, presidente de la Cámara de Diputados, congregaba en torno al presidente del Senado Martín R. Etchegoyen —patriarcal figura del herrero— a un núcleo importante de figuras, que incluye a los hombres de Nardone. Esta circunstancia fue, para algunos observadores maliciosos, la causa de que Heber pretendiera acaparar la atención con su iniciativa de ruptura con Rusia. Es preciso saber que Etchegoyen trabaja por atraer los votos ruralistas hacia su propio sector del herrero, que no es el de Heber, y que los adictos a Nardone no han olvidado las tesoreras campañas de su jefe por extirpar del suelo uruguayo la cizaña soviética.

El Consejo estimó que no había pruebas de un desempeño irregular de los agentes del Kremlin; según Heber las había, pero no eran necesarias; bastaba con "las mismas de siempre". "Lo difícil es romper la vidriera", dijo; "después que alguien tiró la pedrada, todos se acercan y se llevan algo". Con esto quería indicar su satisfacción por haber tomado la iniciativa; la mayoría, alguna tendría, que seguirlo. "Alguna resolución habrá que adoptar. Yo la espero."

* Aparicio Saravia, último jefe de monteperras, muerto en 1904.

Pero se abstuvo de presentar su propuesta al Consejo.

El lunes 13 las huelgas se habían levantado y la fiebre de la semana anterior comenzaba a ceder. Los detenidos salían en libertad. El Consejero Heber, socarrón, se atribuyó el mérito de ese repliegue sindical. "¿Ha visto?", enfrentó nuevamente a Primera Plana. "Yo no sé lo que pasó, pero lo cierto es que todo el mundo empezó a aflojar." La subversión debe ser detenida con toda energía. "Los comerciantes, cuando hay lío, bajan la cortina metálica. El Estado no tiene cortina; pero los hombres de gobierno deben saber dónde se puede negociar, cuándo es preciso defender la autoridad a todo trance."

Dijo también que cree en Dios: "El no quiso que esto sucediera después del 1º de marzo, porque después de esa fecha no habría tantas deliberaciones. Yo no lo permitiría." En esa fecha, Heber asume por un año —el año de las elecciones— la presidencia del Consejo; estas palabras llevan implícita una censura al titular actual, Washington Beltrán.

El nuevo jefe de la llamada lista 15, Diputado Jorge Batlle, abogó por la libertad de los sindicalistas y contribuyó a demostrar que no estaban en la embajada rusa; así y todo, se le ha visto a menudo en compañía del Consejero Heber y se aventura que ambos están interesados en una reforma constitucional que restablecería el gobierno unipersonal. Justamente porque uno es blanco y otro colorado, Heber y Batlle no se disputan los mismos votos; en cambio, ambos tienen interés en desbaratar lo que llaman la "doble oligarquía" (la UBD en el Partido Nacional, la vieja guardia batllista en el Colorado).

La hipotética alianza de los "jóvenes turcos" de ambos partidos no excluye el golpe de Estado, según sus enemigos; o por lo menos su amenaza, para lograr que el Parlamento admita la reforma constitucional. Tan pronto como se alude a un golpe, los uruguayos piensan en cierta logia militar que controla desde 1958 la Policía y otras fuerzas paramilitares, además, de los puestos claves de varios ministerios. Si el Ministro Tejera arrastró en su caída al coronel Ventura, es obvio que la Jefatura de Policía irá a manos de otro hombre de la logia, se anticipaba la semana pasada. Los seis Consejeros blancos se pusieron de acuerdo para ofrecer el Ministerio al abogado Nicolás Storace Arrosa y la Jefatura al coronel Rogelio Ubach, agregado militar en Asunción. Pero el aspecto más alarmante de la crisis fue el virtual "planteo" de todos los oficiales del estado mayor policial, quienes renunciaron en acto de solidaridad con su jefe.

El sábado 18, la Comisión Permanente del Poder Legislativo (órgano máximo de esa rama, cuando, como ahora, el Parlamento está en receso) levantó las Medidas Prontas. El gobierno le desconoció autoridad y resolvió mantener el estado de sitio. Entre tanto, el nuevo Ministro del Interior aceptaba las renuncias de altos funcionarios policiales.

¿Había llegado el momento que tantos oráculos presagían hace tiempo? Un observador más cauto negó: "¿Tomar el poder? ¡Si ya lo tienen!" ♦



ENTRETELONES

EMPEZAMOS DE NUEVO

Por Art Buchwald *

La última noticia de California es que piensan dividirla en dos Estados. La idea, que fue una broma hace algunos años, es mencionada ahora seriamente. Gente con la que he hablado manifiesta muy fuertes sentimientos sobre el tema. Uno de ellos me dijo:

—Siempre he creído que debería haber una California del Sur y una California del Norte. Desde luego, el gobierno debería apoyar a California del Sur, porque, después de todo, la amenaza comunista está localizada en Berkeley, hacia el norte, y si no los detenemos ahora podríamos perder también los Estados de Oregon, Washington e Idaho.

—¿Cómo sabe que la amenaza viene del norte?

—Tenemos pruebas de que estudiantes de la Universidad se han infiltrado desde el norte, especialmente durante los partidos de fútbol.

Me mostró una tarjeta de enrolamiento que habría sido quemada en Hollywood.

—Esta es una tarjeta de California del Norte, encontrada en el bolsillo de un estudiante de Berkeley, que integraba los piquetes alrededor del Teatro Chino de Grauman. Me parece que es bastante elocuente.

—¿Qué ganan ustedes con dividir el Estado?

—En primer lugar, nos libramos de Sacramento. El gobierno del Norte ha tratado siempre a California del Sur como a una hermana adoptiva. Entonces tendríamos nuestro propio gobierno, probablemente en Los Angeles. El Alcalde de Yorty acaba de visitar Vietnam, para estudiar cómo funciona allí el gobierno. Probablemente usemos al gobierno vietnamita del sur como un modelo para el nuestro.

—¿Cómo empezarían?

—Bueno, en primer lugar bombardearíamos San Francisco. Entonces diríamos a los californianos del norte que estamos dispuestos a detener el ataque si acceden a concurrir a la mesa de negociaciones.

—Pero, ¿por qué bombardear San Francisco primero?

—Si no lo hiciéramos, no tendríamos nada que detener cuando ellos accedan a escuchar nuestras condiciones.

—Ya veo.

—Mire, no queremos sacar ninguna ventaja. Sólo queremos que se nos deje tranquilos para prosperar. Son los californianos del norte los que están dispuestos a ser agresores.

—Pero, ¿cómo sabe que ellos serán los agresores si todavía no está dividido el Estado?

—Bueno, ahí tiene el caso de Corea del Norte y Vietnam del Norte. ¿Cree usted que California del Norte se va a portar en forma muy distinta?

—Supongamos que, después de la división, ustedes y California del Norte tienen diferencias y finalmente acceden a concurrir a la mesa de negociaciones, ¿cuál sería el objetivo mayor de ellas?

—Creo que sería la de integrar una California unida. Si el asunto fuera sometido a votación, los californianos del norte no querían nunca vivir bajo un sistema comunista.

—¿Me está diciendo que después de todo el trabajo para dividir el Estado quieren unirlo de nuevo?

—Sí, pero con una diferencia. En ese momento, California del Sur tendría la capital, y California del Norte debería obedecer nuestras órdenes.

—¿Y si no quieren?

—¡Entonces siempre tendremos a San Francisco!♦

* Copyright by PRIMERA PLANA and The New York Herald Tribune

JUNIOR EL AUTOELEVADOR ELECTRICO REALMENTE COMPACTO



1.30 m. de largo x 0.75 (horquillas excluidas) con económicas baterías de 12 volts.
1.000 Kg. de capacidad hasta 4.00 m. de altura

- Sin gases tóxicos
- Silencioso - sin riesgo de incendio
- Diferencial eléctrico
- Sin mantenimiento - dos piezas motrices móviles
- Desde \$ 1.500.000 - sin batería

Fabricantes:



H. Yrigoyen 1158 - Martínez (F.C.N.B.M.)
T. E. 792-8193 - 7026

DOCÉ RESPUESTAS PARA TODAS LAS PREGUNTAS

APARECIO EL TOMO XII
DE LA COLECCION DE

PRIMERA PLANA

Mil páginas donde caben la Argentina
y el mundo

El tomo I se vende a
5.000 pesos

Los tomos II y III a
2.000 pesos

Los restantes a 800 pesos

En Editorial Primera Plana, Perú 367,
piso 12, Buenos Aires

KENNEDY

Por Theodore C. Sorensen*



VI

EL ataque aéreo del lunes 17 de abril de 1961, postergado por el Presidente, asumió un papel menor en la aventura de la Bahía de Cochinos. A su vez, toda la historia llegó pensosamente a su fin el miércoles por la tarde.

Pero mucho antes del lunes estaba ya predestinada al fracaso. Algún tiempo después, Kennedy me dijo que si hubiera recurrido a su prudencia no bien advirtió que el proyecto llevaba al desastre, hubiera cancelado no sólo el segundo ataque aéreo sino también la operación completa. A esa altura era evidente que él había dado su visto bueno a un proyecto muy distinto del que pensó aprobar. En esa diferencia entre lo que el Presidente quiso y lo que en verdad se hizo está la clave de esta aventura. El plan ejecutado era imprudente como acto de diplomacia y torpe como concepción bélica. Kennedy había imaginado, en cambio, que prestaba su anuencia a una empresa militar casi infalible, a un juego diplomático aceptable.

Que una fisura tan grande entre pensamiento y acción haya sido posible a nivel tan alto y a propósito de un asunto tan riesgoso, era prueba de que existía un chocante margen de errores en todo el proceso de tomar las decisiones. Esos errores se cometieron para salvaguardar la burocracia, y dejaron desvaldida la conducción política.

1) El Presidente supuso que estaba aprobando una infiltración tranquila, aunque en gran escala, de 1.400 asilados cubanos. Se le había asegurado que el plan, revisado conforme a su criterio, era un desembarco pacífico y poco espectacular de anticastristas; se le dijo que, en lo esencial, la operación era cubana, y que el ataque aéreo iba a ser el único elemento ruidoso.

Pero el desembarco fue publicitado de antemano hasta el hartazgo. De manera deliberada, se lo presentó como una invasión. La opinión pública imaginó que estaba ante una opera-

ción gigantesca, porque es eso lo que hicieron creer los grupos de exilados y los funcionarios, quienes esperaban levantar al pueblo cubano y unirlo a su causa; ésa fue también la versión divulgada por Castro para hacer más pomposos su peligro y su victoria; así lo dijeron también los creadores de titulares, para quienes la *invasión* sonaba más emocionante que un mero desembarco de 1.400 hombres.

La CIA se permitió dictar partes de guerra a una empresa publicitaria de Madison Avenue que representaba a los exilados. Después de todas las limitaciones militares, impuestas sólo para mantener a los Estados Unidos en su papel de país protector, ese papel no sólo sonó a obvio, sino que también resultó abusivo.

2) El Presidente supuso que aprobaba un plan que permitiría a los exilados (si fallaban en sostener y expandir una cabeza de playa) volcarse a la guerra de guerrillas con otros rebeldes, en las montañas. Pero, contrariamente, se les dio instrucciones de replegarse hacia el mar en caso de derrota: las áreas vecinas no eran apropiadas para la guerrilla, como se le aseguró a Kennedy. Y, por lo demás, a casi ningún hombre de la brigada se le había entrenado para esa clase de pelea. La ruta de 130 kilómetros hacia las montañas de Escambray (donde, según el plan, ellos podrían refugiarse) era tan larga, tan pantanosa y estaba tan resguardada por las tropas de Castro que esa alternativa jamás se ajustó a la realidad. Algo peor: semejante posibilidad no había sido proyectada por los miembros de la CIA. Tampoco se le dijo al Presidente que esa opción quedaba descartada, ni se les avisó a los exilados cuál era la idea de Kennedy.

3) El Presidente supuso que estaba permitiendo al Consejo Revolucionario y a los jefes de brigada decidir si querían arriesgar sus vidas sin apoyo abierto de los Estados Unidos. Pero la mayoría de los exilados temían la equivocada impresión (obte-

nida a través de sus contactos con la CIA) de que las fuerzas armadas norteamericanas los asistirían abierta y directamente. Imaginaban que, si era necesario, iban a protegerlos desde el aire, quizá con jets; que verificarían sus municiones y prevenirían su derrota.

También se equivocaron al creer que una más poderosa fuerza de exilados desembarcarían con ellos, y que los rebeldes cubanos o las guerrillas anticastristas se les unirían: de ese modo, un segundo desembarco en las isla desviaría las fuerzas de Castro. En verdad, se había previsto un pequeño desembarco desviatorio, pero fue suspendido luego de dos discusiones.

Nadie hizo conocer estas presunciones al Presidente. A la vez, el Consejo Revolucionario fue escasamente informado del desembarco; también se lo mantuvo desconectado de la brigada. Su titular, el doctor José Miró Cardona, quien sabía que sólo los norteamericanos armados eran capaces de derrocar a Castro, no pasó el mensaje que recibió de los emisarios de Kennedy: allí se informaba que no habría ayuda militar de los Estados Unidos.

4) El Presidente supuso que estaba aprobando un plan que garantizaba el éxito y descontaba la ayuda de los rebeldes cubanos, que aseguraba deserciones militares y que preveía un levantamiento de la población anticastrista. Pero la popularidad de Castro, su medidas políticas estatales, y los arrestos en masa consumados inmediatamente después del bombardeo y el desembarco, probaron ser más poderosos que los proyectos.

Los planificadores no contaban con medios para alertar a los anticastristas sin alertar simultáneamente a las tropas de Castro. La cooperación entre residentes e invasores fue dañada porque algunos exilados izquierdistas eran sospechosos para la CIA, mientras que los jefes de la derecha y los miembros de la brigada eran inaceptables para los rebeldes de la isla.

Aunque la brigada fue auxiliada



LA BAHIA DE COCHINOS, II

luego del desembarco por algunos desertores y aldeanos, ningún levantamiento coordinado o esfuerzo subterráneo fue realmente planificado, sobre todo en el escaso tiempo que duró la lucha.

En resumen, el Presidente había dado su aprobación creyendo que había sólo dos salidas posibles —una revuelta nacional o una huida a las colinas—, y en verdad ninguna de las dos era imposible, ni siquiera remotamente.

5) El Presidente supuso que estaba aprobando un plan velozmente ejecutado. Creía que Castro iba a tardar un tiempo todavía en adquirir la capacidad militar necesaria para conjurarlo.

Castro, de hecho, poseía ya esa capacidad. Se le dijo a Kennedy que Castro contaba con una fuerza aérea obsoleta e inefectiva, no en condiciones de combate; que carecía de comunicación en la Bahía de Cochinos y en el área del Pantano Zapata, y que no había establecido ninguna fuerza cercana.

Todos estos informes estaban equivocados; las esperadas deserciones en masa no se materializaron; los entrenadores de los jets T-33 de Castro eran mucho más efectivos que lo pronosticado; y las fuerzas de Castro se movieron hacia la cabeza de playa y aplastaron a las fuerzas exiladas con potencia, equipos y velocidad mucho más poderosos que todas las estimaciones anticipadas. En verdad, los entrenadores de jets —que causaron las graves pérdidas de municiones— habían sido muy pasados por alto por los planificadores.

El Presidente, al aprobar el plan con la certeza de que sería clandestino y exitoso, se encontró ante el hecho de que era demasiado amplio para ser clandestino y demasiado pequeño para ser exitoso.

Diez mil o 20 mil exilados podrían haberlo llevado adelante, pero no 1.400, a pesar de haber luchado tan valiente y brillantemente.

La revisión posterior del general

Taylor descubrió que todo el plan había sido militarmente una catástrofe: había muy pocos hombres en la brigada, muy pocos pilotos en el brazo aéreo, muchos segundos-con-mando para aliviar a los fatigados jefes, muy pocas reservas para reemplazar las pérdidas de batallas y demasiados obstáculos no previstos.

La brigada confió, por ejemplo, en un desembarco nocturno a través de arrecifes no marcados en los mapas, en botes con motores fuera de borda. Pero aun con muchas municiones y control aéreo, aun con otros dos ataques de la aviación —doblemente más violentos—, la brigada no podría haber pasado de su cabeza de playa o sobrevivido mucho tiempo sin una ayuda sustancial de las fuerzas norteamericanas o del pueblo cubano. Ninguna de ellas estaba prevista, y por lo tanto, tampoco lo estaba una victoria de la brigada en la bahía de Cochinos.

Estas cinco brechas fundamentales entre lo que el Presidente aprobó y lo que pensó que estaba aprobando, surgieron de, por lo menos, tres fuentes:

a) Kennedy y su administración eran unos recién llegados, él no conocía completamente las fuerzas y debilidades de sus varios consejeros. No sentía todavía que podía confiar en sus propios instintos contra los juicios de reconocidos expertos. No se había entregado todavía a la costumbre de decidir para satisfacer sus propias necesidades, para aislar los puntos sin salida, para asegurarse de que estaba completamente informado y para prevenir que los planes preparados de antemano le fueran presentados demasiado tarde como para comenzar de nuevo. Tampoco fueron sus consejeros tan francos con él, o tan libres para criticar el trabajo de cada uno, como llegaron a ser más tarde.

b) En parte, estas brechas surgieron porque supuestas presiones de tiempo y de secreto permitieron que los autores o propulsores del plan lo examinaran a las apuradas. Sola-

mente la CIA y el Estado Mayor Combinado tuvieron oportunidad para estudiar e insistir sobre los detalles del plan. Apenas un pequeño número de funcionarios y consejeros supieron alguna vez de su existencia, y en encuentros con el Presidente y este limitado número, los datos de la operación fueron distribuidos al principio de cada sesión y recolectados al final, con lo que se hizo virtualmente imposible cualquier crítica.

Todo el proyecto parecía moverse misteriosa e inexorablemente hacia su ejecución, sin que el Presidente pudiera obtener un control firme sobre él o revocarlo. Bajo Eisenhower y Kennedy, el plan creció, cambió y forzó las decisiones sin ninguna declaración clara de política o procedimiento.

Ninguna fuerte voz de oposición se levantó en cualquiera de las reuniones clave, y ninguna alternativa realista fue presentada (se consideró postergar la acción hasta que un verdadero gobierno en exilio pudiera ser formado, para darle un sabor más genuino de "guerra civil").

No se hizo ninguna apreciación realista de las oportunidades de éxito o de las consecuencias que sobrevendrían luego de la derrota. Dar la espalda a un proyecto preconcebido, listo para efectuarse, y al parecer sin un abierto compromiso norteamericano, parecía mucho más difícil que seguir adelante.

c) Finalmente, estas brechas surgieron porque la nueva administración no se había organizado completamente para una crisis semejante, permitiendo así a la CIA y al Estado Mayor Combinado ejercer una influencia dominante.

A pesar de que todos sus consejeros estuvieron de acuerdo, Kennedy pensó que, no obstante lo mucho que había sondeado personalmente a cada funcionario en la reunión decisiva, ni siquiera otros mil encuentros formales entre la Junta Coordinadora de Operaciones y el Gabinete, habrían modificado el curso de los hechos.



KENNEDY

(Cabe advertir que el plan jamás había sido considerado en un gran encuentro oficial).

“Los ejecutivos llamados para aconsejar —comentaría secamente Kennedy, año y medio después— estuvieron unánimemente equivocados.” Pero esos consejos no fueron en verdad tan unánimes o tan bien sopesados como parecía. Los comandantes en jefe, cuyo apoyo a las posibilidades militares del plan amargó tan profundamente a Kennedy, entregaron sólo estudios parciales de la situación y difirieron individualmente en la manera de encararla. Pese a que la responsabilidad final fue de la CIA y, por lo tanto, no dependió directamente de sus fuerzas, los comandantes no acertaron en sus análisis tanto como podría suponerse, y hasta dependieron de la CIA para sus estimaciones de la potencia política y militar de Castro.

Además, habían aprobado el plan original, que proponía un desembarco en la ciudad de Trinidad, al pie de las montañas de Escambray. Cuando se descartó a Trinidad porque era un punto desembozado hasta la exageración, eligieron la bahía de Cochinos sin informar a Kennedy o al secretario McNamara, que, en su opinión, Trinidad seguía siendo preferible.

La CIA, por otra parte, si bien contaba con muchos oficiales capaces, no tenía el personal militar completo que este tipo de operación exigía. No había sido creada o equipada para manejar grandes planes que exigían un absoluto secreto. A la vez, tanto la CIA como el Presidente descubrieron demasiado tarde que era imposible dirigir desde Washington —paso por paso— todo el proyecto: la capital estaba a más de mil quinientos kilómetros de la escena, y carecía de comunicaciones adecuadas, directas y seguras con ella.

Pero como la CIA mantuvo sobre la operación un control casi excluyente, el Presidente y los cubanos exilados no estuvieron informados sobre sus pensamientos recíprocos. La CIA, por exceso de entusiasmo, no tomó en cuenta algo que era muy evidente: la considerable fuerza política y militar de Castro. Sin embargo, hubiera podido conocerla perfectamente a través del servicio de inteligencia de la Cancillería, del Foreign Office y hasta de lo que narraban los diarios. Tanto la CIA como el Estado Mayor Combinado estuvieron movidos más por la necesidad de actuar rápidamente contra Castro que por la necesidad de tener cautela y asegurarse el éxito.

Todas las dudas del Presidente fueron disipadas por expertos que estaban muy comprometidos en llevar adelante el plan; a su vez, Kennedy no contó con ningún asesor propio de inteligencia militar. Lo normal hubiera sido que el Presidente ordenara actuar e indicara a los organizadores que preparasen los me-

dios adecuados para encarar esa acción; sucedió, en cambio, que se le impuso a él un plan donde ya todo estaba proyectado: para peor, se le hizo aparecer su aprobación como una prueba de temple.

Ahora es erróneo esperar (como fue erróneo entonces) que la CIA y los militares proveyeran la objetividad y el escepticismo necesarios acerca de su propio plan. Por desdicha, entre quienes estaban informados del plan tanto en el Departamento de Estado como en la Casa Blanca, hubo dudas pero jamás presiones, por miedo a aparecer como blandos o poco audaces ante los ojos de sus colegas o bien por falta de familiaridad con el nuevo Presidente. Otro motivo, quizás, era su satisfacción por las restricciones impuestas a la colaboración norteamericana en la aventura. La CIA y el Estado Mayor Combinado tenían también dudas de que el plan fracasase a causa de esas restricciones, pero jamás hicieron nada por eliminarlas.

Sin embargo, nada de lo que explique altera el veredicto final de Kennedy: para él, la culpa era exclusivamente suya. Kennedy no fue quien compró, cargó o disparó el arma, pero dio su consentimiento para que fuera disparada. De acuerdo con sus principios, pero al responsable ejecutivo sólo una confesión de culpable era posible.

Además, el Presidente había cometido muchos graves errores.

Nunca debió creer que sería arrogante y presuntuoso postergar los planes de los famosos expertos y de los valientes exilados.

Nunca debió permitir que el proyecto se ejecutara tan pronto, en su primer año de gobierno, antes de conocer a los hombres que lo asesoraban y mientras estaba lleno de arraigadas dudas. Nunca debió permitir que su propia y profunda aversión a Castro —algo tan raro en él— y su temor de que la opinión pública lo atacase por suprimir un plan destinado a arrancarse el dolor de cabeza cubano, se sobrepusieran a sus legítimas sospechas.

En cambio, debió tratar de mantener a la brigada en otro lugar, vista la imposibilidad de mantenerla en Guatemala, mientras consideraba más cuidadosamente su futuro. Y aunque las tropas se hubieran desbandado, las consecuencias habrían sido mucho más benignas comparadas con el camino que él eligió.

Puesto que no quería conducir una operación abierta a través del Departamento de Defensa, su obligación era desecharla por completo, al advertir que estaba más allá de la capacidad de la CIA. Tendría que haber exigido más escepticismo de sus colaboradores. Tendría que haber evitado que los organizadores del plan no cuestionaran en ningún caso su coraje.

Debió darse cuenta de que sin la

imprescindible censura de guerra, su esperanza de mantener en silencio una operación paramilitar de esta magnitud era imposible en una sociedad democrática. Tendría que haber examinado el plan completo antes de que la gran invasión empezase a publicitarse. Eso era casi imposible, porque los refugiados de Miami, la prensa norteamericana y el gobierno de Castro venían hablando de los campos secretos de entrenamiento mucho antes de que esos planes fueran definitivos.

Y finalmente, debió prestar más atención a sus sanos instintos políticos y a los expertos que presentaron objeciones directas (tales como el Senador Fulbright y el consejero Arthur Schlesinger) sobre la política de USA en Cuba y Latinoamérica, en vez de atender sólo al juicio de los asesores latinoamericanos como Adolf Berle jr. y Thomas Mann. Mientras sopesaba con Dean Rusk las consecuencias internacionales de un plan que se imaginaba disimulado y exitoso, debió haber calculado también las consecuencias que acarrearía ese mismo plan si no había éxito ni disimulo. Así hubiera percibido que tales consecuencias eran inaceptables. Pero por una vez, John Fitzgerald Kennedy permitió que sus esperanzas derrotaran a sus dudas.

Un jueves por la mañana caminábamos juntos por el jardín de la Casa Blanca. Me pareció entonces un hombre deprimido y solitario. Me contó, con un tono que se volvía cáustico a ratos, sobre las actitudes asumidas por algunos de los padres de aquella catástrofe. Al atribuirse toda la culpa, ganaba la admiración del público y de quienes estaban junto a él. Así evitaba los ataques y las investigaciones partidarias y descorazonadas a la gente complicada en el error, quien de otro modo hubiera hecho valer su resentimiento.

Pero esa responsabilidad que él asumía no fue un mero instrumento político o una obligación constitucional. La sintió intensamente, sinceramente, y volvió a enrostrársela mientras caminábamos. “¿Cómo pude estar tan fuera del asunto? —se preguntaba en voz alta—. Durante toda mi vida supe que no podía depender de los expertos. ¿Cómo pude ser tan estúpido? ¿Cómo les permití seguir adelante?”

Su angustia tenía razones para ser tan honda. Porque en ese momento, las preguntas del mundo eran iguales a las preguntas de Kennedy.♦

La semana próxima: El Apocalipsis del Caribe

* Copyright 1965, por Theodore C. Sorensen. Extractos de su libro *Kennedy*, publicado por Harper & Row. Derechos exclusivos para la Argentina adquiridos por Editorial Primera Plana S.R.L.

A vibrant, high-angle photograph of a city street filled with cars. In the foreground, several classic cars are parked, including a dark green sedan with license plate 6134523, a red car with license plate 659025, and a light green car. The middle ground is packed with more cars of various colors and models. In the background, there are several buildings, including a tall, modern skyscraper with a grid-like facade and a shorter, older building with a classical architectural style. The scene is set under a clear sky with some trees visible.

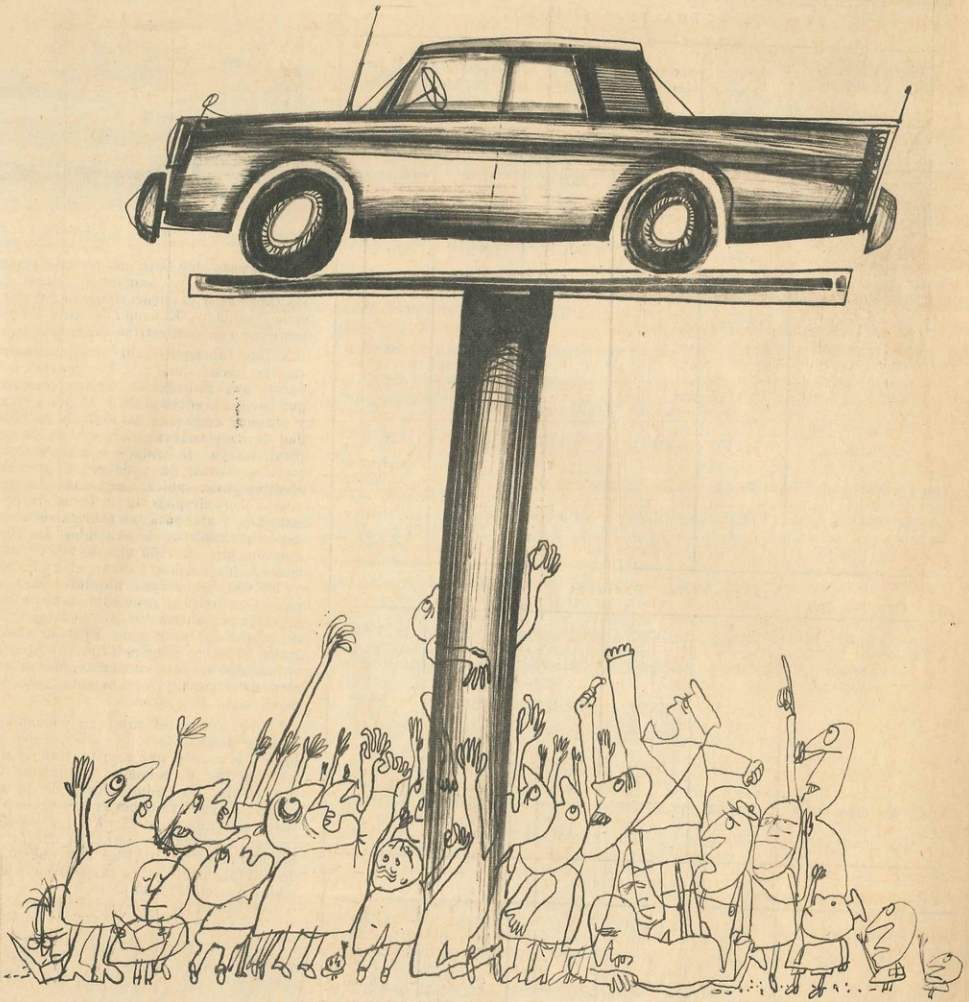
**AUTOS:
¿AL ALCANCE DE CUANTOS
EN 1966?**

**ESTACIONAMIENTO:
UN LUGAR BAJO EL SOL**



Todo se hace más Navidad

Porque... este año se regala más Champagne GRAN CREMANT **Gancia**
Archivo Histórico de Revistas Argentinas



AUTOMOVILES

¿AL ALCANCE DE CUANTOS EN 1966?

El apuro con que los compradores retornaron a las agencias, en las últimas semanas, interrumpiendo una contracción cuyas causas aún permanecen, es el síntoma más visible de que los automóviles se pondrán lejos del alcance de muchos, el año próximo. Ciertamente, el fantasma principal es el gravamen a la transferencia de unidades nuevas que infligiría a los interesados en los coches llamados grandes un desembolso adicional del 12 por ciento, pero aun cuando

PRIMERA PLANA MOTOR

PRECIOS ACTUALES Y FUTUROS

MODELOS	Precio actual	Incremento por costos	Precio aumentado	Incremento por impuesto	Precio total posible
Automóviles grandes					
Chevrolet super	1.427.000	285.000	1.712.000	171.200	1.883.200
" Special	1.246.000	249.000	1.495.000	149.500	1.644.500
Ford Falcon Standard	1.245.900	249.000	1.494.900	149.500	1.644.400
" " De Luxe	1.286.600	257.000	1.543.600	154.400	1.698.000
" " Futura	1.364.000	272.000	1.636.000	163.700	1.799.700
Rambler de Luxe	1.171.800	234.000	1.405.800	140.600	1.546.400
" Classic	1.287.900	257.000	1.544.900	154.500	1.699.400
" Cross Country	1.305.900	261.000	1.566.900	156.700	1.723.600
" Ambassador	1.543.500	308.000	1.851.500	185.200	2.036.700
Valiant III	1.480.000	256.000	1.736.000	177.600	1.913.600
" Coronado	1.750.000	350.000	2.100.000	210.000	2.310.000
" Gran Turismo	1.795.000	359.000	2.154.000	215.400	2.369.400

Automóviles medianos

Di Tella traveller	1.038.600	207.700	1.246.300	83.000	1.329.300
" " Magnette	1.178.000	235.600	1.413.600	94.200	1.507.800
Fiat 1500 C.	1.045.000	209.000	1.254.000	83.600	1.337.600
" " Gran clase	1.045.000	209.000	1.254.000	83.600	1.337.600
" " Familiar	1.070.000	214.000	1.284.000	85.600	1.369.600
Peugeot 404 Común	1.160.000	232.000	1.392.000	92.800	1.484.800
" " Especial	1.235.000	247.000	1.482.000	98.800	1.580.800

Automóviles chicos

Citroën Standard N.	571.700	114.300	686.000	22.900	708.900
" " C.	582.700	116.500	699.000	23.300	722.300
Citroën De Lujo N.	587.700	117.300	705.000	23.500	728.500
" " " C.	597.700	119.300	717.000	23.900	740.900
De Carlo 700	620.000	124.000	744.000	24.800	768.800
DKW 1.000 S.	863.000	173.000	1.036.000	34.500	1.070.500
" 4 puertas Sedan	869.000	174.000	1.043.000	34.700	1.077.700
" Rural	875.000	175.000	1.050.000	35.000	1.085.000
Fiat 600 E	616.000	133.000	749.000	24.600	773.600
Isard T 700	620.000	124.000	744.000	24.800	768.800
" Kombi	670.000	134.000	804.000	26.800	830.800
Renault R 4L	599.800	119.900	719.700	24.000	743.700
" Dauphine	623.500	125.000	748.500	25.000	773.500
" Gordini	685.700	137.000	822.700	27.400	850.100



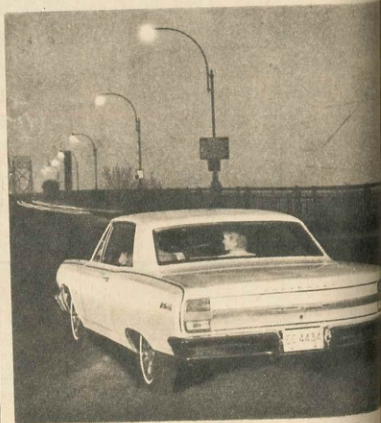
Lo que vendrá: El American Rambler

este zarpazo del fisco no se concretase, quedan en pie los aumentos cíclicos de las fábricas, y el enrarecimiento del mercado financiero. El sueño del auto propio amenaza con convertirse en pesadilla.

Ni los fabricantes, ni los concesionarios se hacen ilusiones. En general, esperan una contracción de las compras que oscilaría entre el 20 y 25 por ciento, y algunas empresas barajan la posibilidad de hacer nuevas radicaciones de capital, no ya en equipos o instalaciones para aumentar la producción, sino en efectivo para espolear las ventas. La tormenta llega después de un boom sin precedentes, y atrapa a las fábricas con sus depósitos repletos de vehículos. La producción, que en 1960 era de 90.000 unidades, alcanzará al cerrar el año 1965 a 195.000, un record absoluto para el país. Con todo, el promedio local de habitantes por automotor, 18, está lejos del de países europeos como Francia (5,4), Italia (11,2) y Bélgica (7,1). Aunque es el más elevado del continente, con excepción del Uruguay, que ostenta un automóvil cada 10 personas.

Los compradores tampoco podrán especular demasiado con la perspectiva de los autos usados, que registrarían, según los expertos, un aumento mínimo del 20 por ciento. Los admiradores de la industria extranjera deberán pagar 600.000 pesos por una cupé Ford 47, y los que buscan algo más moderno, alrededor de 800.000 pesos por un Fiat 1100 que cuando se fabricaba en la Argentina podía adquirirse en 525.000 pesos.

Los aumentos de precios volverán a



...y el Chevelle (General Motors).

PRIMERA PLANA MOTOR



(Kaiser), el Vignale (Fiat), el Simca 1000 (Chrysler Fevre Argentina), el Fairlane (Ford)...

ocasionar desplazamientos en la composición del mercado del automóvil. En 1961, los llamados chicos atraparon a casi el 57 por ciento de los compradores, los medianos el 25 y los grandes el 18. Pero después las unidades grandes comenzaron a avanzar hasta adueñarse, este año, de casi el 43 por ciento del mercado, a costa de los chicos que quedaron reducidos al 31 por ciento. En 1966, si se aprobara el gravamen escalonado a la transferencia (chicos, 4 por ciento; medianos, 8 por ciento, y grandes, 12 por ciento) volverían a perder terreno los Chevrolet, Falcon, Rambler y Valiant, en beneficio del Fiat 600, los Renault 600, el Citroën y el Auto Union.

La conducta de los consumidores es vigilada atentamente por las fábricas, que tratan de descubrir los principales móviles de compra, y es posible que esa atención se agudice con el mercado deprimido. Una encuesta practicada por los investigadores de una empresa de origen norteamericano sirvió para descubrir la propia imagen, y la de los principales competidores, en amplios sectores del público. Los cómputos proyectaron al Rambler al tope de la lista de coches con mejor apariencia y líneas futuristas, mientras el Di Tella 1500 quedaba en la cúspide de los modelos más económicos; el Peugeot resultó el automóvil más barato de mantener, y el Valiant, el "de carrocería mejor construida".

El Rambler fue considerado, por la mayor parte de la muestra compuesta por 1.000 usuarios, el coche con menos ruidos, y el más confortable, y compartió con el Falcon el pelotón de los que constituyen un símbolo de prestigio. La pregunta: "¿Cuál es el automóvil más seguro de conducir?" fue una de las más reñidas, ya que el 44 por ciento de los encuestados manifestaron no tener preferencias en este aspecto; del resto, un

10 por ciento se decidió por el Valiant, seguido de cerca por el Falcon. El Peugeot resultó ser la marca que tiene mayor valor de reventa.

Estos resultados tienen mucho que ver con la publicidad. De todos los slogans lanzados por las fábricas en 1964, el de más penetración es, según la misma encuesta, "La calidad que no se discute", tarjeta de presentación del Peugeot, aunque un alto porcentaje de la muestra recordaba también "La nueva línea: calidad", de Industrias Kaiser Argentina, "Un producto de calidad del centro de calidad", de la Ford, y "Vino, vio y venció", por el Valiant, de la Chrysler. Una nueva encuesta, que se prepara en estos momentos, tratará de desentrañar otras objeciones de los usuarios de las distintas marcas: qué detalles habría que mejorar en cada modelo, si el espacio para equipajes no alcanza, y qué piensa de las ventanillas accionadas eléctricamente, la incorporación de equipos de aire acondicionado y cristales de color.

Sean o no rigurosamente válidos los resultados de esta encuesta, las empresas se aprestan a librar la dura batalla de 1966 con algunas modificaciones de sus actuales modelos. En general, el año próximo no albergará cambios sustanciales: las matrices suponen una inversión considerable para las fábricas, amenazadas por una contracción de las ventas. Pero se descuenta un duelo de primorosos tableros, de nuevos colores, de asientos y parrillas. También se aguarda una confrontación en el campo de los equipos para aire acondicionado, que costarán alrededor de 100.000 pesos. Una investigación de Primera Plana arrojó las siguientes conclusiones:

- General Motors no introduciría modificaciones de fondo. Los cambios externos irían desde un nuevo diseño de la

parrilla del Chevrolet Super, con lo que el modelo tendría un aspecto más agresivo, sin perder su sobriedad, y la adopción de los colores metalizados. También serían rescatados algunos tonos, como el azul oscuro y el bordó, que habían sido abandonados por la fábrica, y se modificaría el tapizado. La empresa esperaría al 67 para lanzar su famoso Chevrolet 300, con motor de 6 cilindros y 120 CV.

- Chrysler Argentina-Fevre Basset cifra sus mayores esperanzas en una nueva gama de colores suaves, y tapizados más lujosos. Los consumidores mimuciosos podrán extasiarse ante un diseño novedoso de las tazas, del tablero de instrumentos y de los ceniceros de los Valiant. También adoptaría Chrysler los colores metalizados, sin abandonar los tonos mates. Entre los proyectos más ambiciosos, figura un convenio con DKW que permitiría producir, en la planta de esta última empresa, en Santa Fe, el Simca 1000. Pero es difícil que la criatura nazca antes de 1967.

- El Falcon de la Ford también asomaría, el año próximo, con un nuevo diseño de la parrilla, del tablero y, quizás, un zócalo en el borde inferior de la carrocería. Entretanto, los técnicos de General Pacheco repasan los planos del Fairlane, un modelo con motor de 6 cilindros y 122 CV, con miras a un posible lanzamiento en 1967.

- En el coto de Industrias Kaiser Argentina podrían despuntar novedades mucho antes: la empresa estaría estudiando la posibilidad de fabricar el American Rambler, en el que no se alojara el motor Tornado de 6 cilindros, sino el block Tornado, cortado, de 4 cilindros. Con esta unidad, de menos de 1.000 kilogramos de peso, IKA entraría a competir con marcas como el Fiat 1500 y el



PUNTO CULMINANTE EN AUTORADIOS

El incomparable sonido, la calidad y perfección que culminan en BLAUPUNKT — creada por la técnica alemana — están ahora a su alcance al precio de una autoradio común.

ENCIENDA SU AUTORADIO

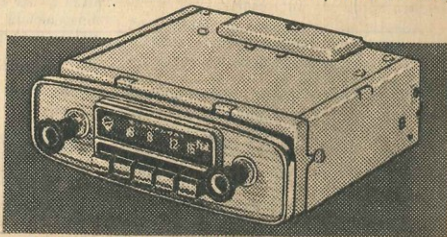
BLAUPUNKT

Fabricada y distribuida exclusivamente en la Argentina, bajo licencia de BLAUPUNKT WERKE G.M.B.H. (Alemania) por

BORENSSTEIN S.C.A.

POTOSI 4459/65 - TEL 88-0839/5089 - Bs. As

SALON EXPOSICION: CORDOBA 1178



PRIMERA PLANA MOTOR

Peugeot. En el mercado ya se baraja el precio del American: entre 1.050.000 y 1.200.000 pesos. También se introducirían algunas modificaciones en las carrocerías de dos de los modelos Renault, el Dauphine y el Gordini, aunque esta posibilidad podría ser aplastada por la contracción de las ventas.

• La Fiat se adelantó a sus competidores, y en los planes presentados a la Secretaría de Industria incorporó dos novedades: el Vignale 770 y el Vignale 1500. Ambos se montarían sobre chasis de Fiat 600 y 1500, y serán lanzados el año próximo.

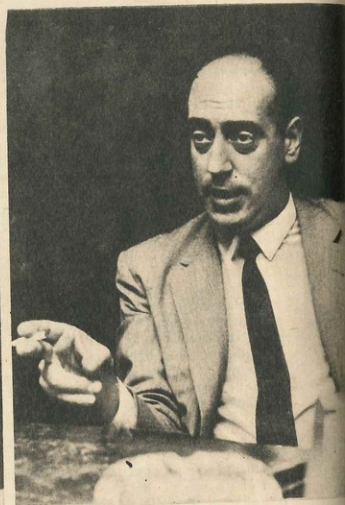
• Peugeot, por su parte, volvería a agregar a su catálogo la rural, y modificaría algunos detalles del actual 404, que se volvería más lujoso. Citroën se apuró, y sobre el filo de 1966 acaba de depositar en las agencias el nuevo modelo AZA M, con un motor de 18 HP en vez de 14. La carrocería también registra algunos cam-

ten que la disminución de la producción acarreará la incidencia de mayores gastos fijos por unidad, lo que agregado a las alzas de salarios y del costo de las materias primas impedirá concretar la política de bajos precios que alientan las fábricas.

Aunque los precios lograran mantenerse dentro del 20 por ciento de aumento, dos modelos del Valiant, el Coronado y el Gran Turismo, atravesarían igualmente la barrera del millón: el primero pasaría a costar 2.100.000 pesos, y el segundo, 2.154.000 pesos. En la otra punta, el Citroën Standard treparía hasta alcanzar 686.000 pesos. De aprobarse el gravamen a las transferencias, habría que desembolsar 2.369.000 pesos por un Valiant Gran Turismo, y 709.000 pesos por un Citroën. Aunque en materia de precios puede haber sorpresas: en 1964, la Ford mantuvo inamovible el del Falcon, para espolear las ventas. No bien se tonificó el mercado, cambió brusca-

Roberto Berlingieri S. A., concesionaria de Industrias Kaiser Argentina, es más terminante: "En 1966 la demanda se contraerá en un 25 por ciento. Las fábricas rebajarán su producción a 145.000, cuanto más a 160.000 unidades". Pero los automóviles grandes recibirán un impacto mayor, que Berlingieri calcula en un 30 por ciento, no sólo por la contracción general, sino porque se operará un nuevo desplazamiento hacia las unidades medianas y chicas.

"La iliquidez de la plaza, y el alza del precio del dinero oscurecen el panorama de la financiación, el año próximo", opina Alfredo Salinas, de C. E. Salinas S.A., concesionaria de Peugeot y Citroën. Pero se espera que las fábricas aporten alguna solución, para mejorar las actuales condiciones: 65 ó 70 por ciento al contado, y el resto a 24 meses, como máximo. Las empresas que tienen financieras subsidiarias, como IKA (Permanente) y Fiat (Fiat Concord) están



Concesionarios en alerta: Alfredo Salinas, Gabriel Berlingieri, Alberto Armando y Eduardo González.

bios: el traslado de la rueda de auxilio del baúl trasero a la parte delantera, junto al gato, permitió obtener un mayor espacio para equipaje. También ha sido dotado de asientos acolchados, marcador de nafta, un nuevo tablero de instrumentos y volante de líneas más modernas. La velocidad de crucero del Citroën AZA M es de 95 kilómetros por hora, contra 85 de sus antecesores.

Además de aguijonear al público con novedades, las fábricas pueden utilizar otras armas para espolear las ventas, y seguramente lo harán. Una de ellas es la contención de los precios, que si bien no pueden permanecer en los actuales niveles, tenderían a registrar aumentos menores en relación con 1965.

Los expertos prevén que, a un aumento que en 1965 osciló entre el 38 y el 45 por ciento, los fabricantes opondrán un incremento que no pasaría del 22. Pero no todos opinan así: hay quienes advie-

mente de posición y juntamente con la Chrysler encabezó un aumento general.

La otra clave de 1966 está en la política de financiación. Eduardo N. González (39 años, casado, 5 hijos), director gerente de Eduardo N. González S. A., concesionaria de General Motors, observa que "desde hace un par de meses no se han producido nuevos aportes de capital a las empresas financieras, y en consecuencia no habrá substanciales modificaciones de montos y plazos, en 1966, salvo que parte del crédito bancario se canalice hacia este sector". Además, no admite que se haya producido un substancial aumento de las ventas en diciembre, como reacción a la amenaza del nuevo impuesto: "Es verdad que la facturación creció en un 30 por ciento, pero en los dos meses anteriores había bajado el 25".

Gabriel Berlingieri (italiano, 49 años, casado, un hijo), director general de

mejor colocadas para lanzar nuevos planes, aunque se descuenta que las restantes tratarán de llegar incluso a la importación de capitales para aliviar el mercado. Los más optimistas vislumbran una financiación que abarcará entre el 35 y el 45 por ciento de la unidad, a amortizar entre 30 y 36 meses.

Para sortear el escollo impositivo, algunas fábricas vislumbraron la solución desesperada de hacer bajar de peso a sus modelos grandes, para convertirlos en medianos y reducir el gravamen del 12 al 8 por ciento. Ford casi estuvo a punto de lograrlo: Su Falcon Standard necesitaba adelgazar 27 kilos, y bastaba con suplantarlo algunas piezas de hierro por otras de aluminio. Pero la Secretaría de Industria demostró que el trámite era tan pesado como convencer a los compradores de pagar el 4 por ciento de diferencia, y la metamorfosis debió ser abandonada antes de empezar. ♦



EL MEJOR SERVICE PARA
LOS MEJORES VEHICULOS

ESTA ES LA PICK-UP QUE
MAS SE VENDE
Y ES LOGICO!



LA PICK-UP CHEVROLET BRINDA MAS GANANCIAS, MAS RAPIDO... POR MAS TIEMPO.

Una pick-up es un vehículo de trabajo. Su utilidad se cuenta en dinero, por eso es lógico que la mayoría prefiera una pick-up Chevrolet.

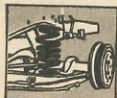
Tiene un motor para el que no pasan los años. Unico con cigüeñal montado sobre 7 cojinetes de bancada, que eliminan vibraciones y desgaste.

Su suspensión es la suavidad hecha resistencia. Unica totalmente montada sobre espirales. Atrás amortiguadores de doble efecto.

Le hace ganar más viajes. Despreocúpese del camino. La pick-up Chevrolet tiene bastidor tipo escalera para servicio pesado. ¡Invencible resistencia!

Lo capitaliza al máximo. A medida que pasa el tiempo, cada vez se valoriza más.

Y además, la pick-up Chevrolet, tiene la calidad General Motors, que no se cobra. Un respaldo de seguridad y perfección, no incluido en el precio. ¿Comprende ahora por qué la mayoría elige una pick-up Chevrolet?... Evidentemente es un gran negocio.



Repuestos y Service asegurados en todo el país.
Cerca de Ud. hay un Concesionario a sus órdenes.
Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.

MANEJE PROGRESO!... AVANCE CON LA PICK-UP

CHEVROLET

65



USA: LOS DEVORADORES DE AUTOS

“**N**O podemos conseguir autos nuevos a la velocidad que quisiéramos”, dijo Jerry Meyers, gerente de ventas de la agencia Z. Frank Chevrolet de Chicago. “Compran de todo”, agregó entusiasmado el vendedor de autos Ford, Ralph Williams, parado en su salón de exposición, casi despojado de los brillantes modelos 1966. “Es algo que está en el aire. Toda la atmósfera está afectada por el boom”, informó Charles Pyron,

gerente de ventas de Pontiac, en Atlanta.

En verdad, lo que estaba en el aire era el dulce aroma del éxito para los nuevos productos de Detroit. En un año sin precedentes para los autos, que sobrepasa todos los cálculos, las cifras de ventas, ganancias y producción nunca fueron tan buenas:

- Las ventas de los nuevos autos llegaron a un record durante el período del 11 al 20 de octubre. Con todos los modelos de 1966, por primera vez disponibles, las ventas en esos diez días totalizaron 303.063 unidades, a un promedio diario de 33.647. En los primeros veinte días de octubre, General Motors incrementó sus ventas un 72 por ciento en relación con el mismo período del año pasado (una comparación distorsionada a causa de la huelga de GM en 1964), mientras Ford dio un salto del 33 por ciento y Chrysler del 32 por ciento.

- General Motors anunció una ganancia de 1.500 millones de dólares, sobre una venta de 14.900 millones en los primeros nueve meses del año, y al disponerse a penetrar en el cuarto trimestre, el más importante, sus directivos comenzaban a paladear una cifra de utilidades jamás alcanzadas por una compañía norteamericana en doce meses: 2.000 millones de dólares. Las ganancias de nuevos meses de la Ford también marcaron un record: 540 millones (34 por ciento más que el año pasado) sobre un total de ventas de 8.300 millones de dólares. Las ganancias de Chrysler durante el mismo período ascendieron a 136,4 millones, con un aumento del 8,4 por ciento.

- Con la planta de ensamblaje trabajando horas extra en Ford, General Motors y Chrysler, la producción anual hasta el 30 de octubre totalizó 7.559.820 automóviles contra 6.191.920 del mismo período de 1964.

Mientras la industria avanzaba hacia su cuarto record de ventas, los concesionarios podían advertir cómo los gustos se inclinaban hacia lo costoso. En la importante División Dodge de Chrysler (las ventas aumentaron el 100 por ciento desde 1960), el gerente general Byron J. Nichols confirmó que el negocio era más brillante en los nuevos modelos de

las líneas Dart, Coronet y Dodge. En la División Lincoln-Mercury de la Ford, los pedidos por el veloz Comet GT, un super sport para grandes performances, triplican el total anticipado. Y el gerente general de Cadillac, Harold G. Warner, no pudo ocultar su entusiasmo: “Esta es la más grande introducción de nuevos modelos de la historia”. Se ha llegado a un promedio de ventas de 914 unidades diarias contra el tope previsto, de 795, el año pasado.

Para ponerse a tono con el boom de la demanda, los tres grandes se jactan de tener que mantener planes costosos de trabajo extra en la mayoría de las plantas de ensamblaje. La producción de los sábados fue decidida, a principios de noviembre, en nueve plantas de Chevrolet y en quince plantas de Ford. Cuatro de siete plantas de Chrysler estaban trabajando horas extra en noviembre. Los fabricantes de automóviles inundaron los diarios de Detroit con pedidos de operarios calificados y, por primera vez en el recuerdo de los veteranos de la industria, General Motors se decidió a reclutar personal sin experiencia. Sabedores de que el ritmo acelerado de la producción de los modelos 1965 trajo aparejadas muchas quejas de los clientes, la mayoría de las plantas han comenzado a implantar programas muy severos para eliminar defectos.

Pero los errores del año pasado no parecen haber afectado las ventas de esta temporada. Para aplacar la demanda de autos de este año (y para prepararse para las ventas de 12 millones de autos en la década del 70) los tres grandes están enfrascados en programas de expansión valorados en 4.900 millones de dólares. Chrysler anunció la construcción de una planta que empleará a 3.500 hombres en Perrysburg, Ohio, y Ford se apresuró a ultimar los detalles de una planta de estampado de 100 millones en Woodhaven, un suburbio de Detroit. En General Motors, 66 proyectos de expansión agregarán 15.644.400 pies cuadrados a las actuales instalaciones, a fines de 1966. Pero algunos concesionarios no pueden esperar. “La gente ha invadido las agencias —dijo Charles Pyron, de Atlanta—, y no hay signos de que esta marea retroceda”. ♦



LA OPORTUNIDAD
DE SU MEJOR INVERSION
ESTA EN...

QUINTANA S.A.C.I.
CONCESIONARIA FORD

RIVADAVIA 10180 / 200 - CAPITAL
TEL. 64 - 1132 / 2281



Lógicamente no se vende así

La hemos cortado para que usted pueda observar los Separadores Porvic con que está equipada la Batería ATMA, única que los tiene.

Estos separadores son de un material plástico especial cuya materia prima es elaborada exclusivamente para esta Batería. Microporosos y sinterizados, facili-

tan la reacción química de doble sulfatación a través de ellos. En otras palabras: no sufren con la acción del ácido y por lo tanto no se quiebran.

Pero... hable con su tallerista. Le explicará en detalle ésta y muchas otras ventajas de estas revolucionarias Baterías ATMA.

BATERIAS QUE DURAN - BATERIAS ATMA

CARGADAS EN SECO - COBRAN VIDA CUANDO USTED LAS COMPRA

Para la atención de su Batería ATMA, el Servicio Central de ATMA tiene una guardia de 6 a 22 horas de lunes a sábados, en Av. del Libertador 8100 esq. Ruiz Huidobro, Capital

Archivo Histórico de Revistas Argentinas



BUENOS AIRES: LA CONQUISTA DEL ESPACIO

"VAMOS a vaciar los dos depósitos y a trasladar la mercadería al último piso. Cuando los sótanos queden vacíos, construiremos una rampa y haremos habilitado dos magníficas playas de estacionamiento. Prepárese para una nueva tarea, García. Usted será el encargado de controlar esas playas." Cuando el jefe de tráfico de Las Filipinas escuchó esas instrucciones, hace seis meses, creyó que se trataba de una broma; pero a las pocas semanas Roberto M. García comprobó que sus patrones estaban decididamente resueltos a convertir los húmedos y sombríos sótanos de la tienda, ocupados durante 30 años por pesados rollos de alfombras y centenares de canastos con cristalería, en modernas estaciones para almacenar automóviles durante algunas horas del día. La semana pasada, cuando los propios miembros del directorio de Las Filipinas inauguraron la playa, alguien reveló el secreto: "No se trata sólo del negocio de explotar estos espacios; es también una manera de obligar a la gente a atravesar nuestro salón de ventas. Por algo, el ascensor desemboca allí..." Ciento veinte cocheras aseguran ahora el desfile de 200 clientes en potencia para ser captados por los vendedores de Las Filipinas.

El negocio del estacionamiento, que en los últimos años se convirtió en una inesperada fuente de ingresos para los dueños de baldíos céntricos y de amplios locales desocupados, nació en el momento en que las disposiciones para estacionar automóviles en las calles se limitaron al máximo. Hasta ese entonces, sólo algunas playas tradicionales albergaban los vehículos de quienes preferían asegurarse un cuidado especial, protegiéndolos contra raspones o hur-

tos. La primera de ellas, y todavía la más amplia, se esconde bajo la avenida 9 de Julio desde hace 30 años. Una concesión municipal permite allí la explotación privada de medio millar de cocheras. "No vaya a creer que éste es un brillante negocio. Sólo llenamos la playa dos horas por día, entre las 17 y las 19. Después hay lugar de sobra. Durante la mañana no pasamos los 150 clientes", se quejó Evaristo López, jefe de esa playa.

Para recuperar dividendos, la firma José Jorge Aelle La Motor Company, concesionaria desde hace ocho años, incorporó servicios de atención mecánica, engrase, lavado, gomería, tapicería y expendio de combustibles. Toda clase de repuestos son comercializados junto a las oficinas administrativas, detrás de los surtidores, como segundo rubro. Un seguro integral protege a cada unidad contra todo tipo de riesgo, mientras que el control de salida de coches, mediante un ticket con el número de patente y el horario de entrada, impide los robos. Al marcar esas tarjetas en el reloj de salida, la hora impresa certifica el tiempo de estacionamiento y determina la tarifa: 50 pesos por la primera hora y 25 por cada hora subsiguiente. En el horario nocturno, de 21 a 7, la tarifa se reduce a 5 pesos por hora. "Estos precios los determina la Municipalidad y los cumplimos religiosamente", aseguró López.

Difícilmente alguien se olvide de retirar su automóvil, pero los encargados de esta playa debieron avisar a la policía, más de una vez, para que se lleven "un coche estacionado hace cuatro días y que nadie viene a retirar". Se trata, en la mayoría de los casos, de unidades embargadas, con gruesos procesos judiciales, o de autos robados. La excepción

confirmó esta regla aquella vez que un señor retiró el suyo, aliviado, tras 48 horas de incansable búsqueda, y justificó así su increíble olvido: "Recién hoy supe que lo había dejado aquí, cuando encontré el ticket en un pantalón. Tomé unas copas de más y me olvidé del auto..." Al otro día no pude recordarla".

El lugar prestigiado

Tan vieja como la 9 de Julio, la playa subterránea Rex, habilitada dos años después de la construcción del cine Gran Rex (en Corrientes 867), concentra automóviles en sus dos subsuelos desde 1939. Una capacidad máxima de 120 cocheras le permitió ostentar, durante largos años, un cetro: ser el lugar más prestigioso. No sólo quienes iban al cine estacionaban allí sus autos; también lo hacían actores de teatro, políticos y deportistas, deseosos de volver a la superficie en un ascensor que los depositaba en el hall del Gran Rex en los momentos de mayor concentración. La estación de servicio instalada en esos subsuelos aplicó siempre tarifas superiores a las normales, pero que sirvieron para seleccionar a su clientela. Desde hace 22 años, la explotación de esta playa está en manos de un alemán naturalizado, Miguel Zwillinger, quien presume de haber convertido ese lugar en "el local mejor atendido de Buenos Aires".

Pero esa estación de servicio dejó de redituár ganancias cuando la expansión del mercado ensanchó la competencia e impuso otras tarifas y otras comodidades. Hace seis meses, Zwillinger liquidó ese servicio y redujo sus ingresos a la explotación del estacionamiento por hora, únicamente. Sus tarifas se co-

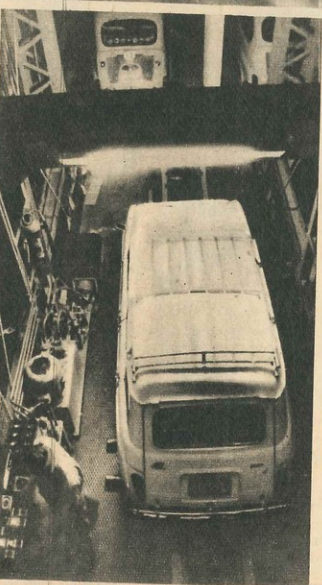
locaron por encima del nivel normal (50 pesos por hora), y especularon con la afluencia de espectadores cinematográficos durante los fines de semana: 100 pesos la primera hora y 50 las subsiguientes, los sábados, domingos y feriados. Esto no obsta para que Zwillingger se considere un elegido: "Hay que hacer una revolución para terminar con la pobreza. Somos muchos los que estamos en eso. Yo tengo el cuerpo forrado de heridas de la guerra del 14, y sé lo que es el hambre", gritó a un reactor de Primera Plana.

La caza del espacio

Sin embargo, los lugares más disputados están en la superficie de la avenida 9 de Julio, encima de los concesionarios, donde gratuitamente pueden alinearse millares de automóviles. Entre las 8 y las 8.30, estos espacios quedan íntegramente cubiertos y se vacían recién a las 8 de la noche. Sólo unos pocos abandonan el lugar al mediodía, y rápidamente son sustituidos por quienes circunvalan la zona a la expectativa.

Con el propósito de evitar este problema a sus empleados, algunas empresas habilitaron playas privadas cerca de sus edificios céntricos. La misma idea sugirieron los proyectistas del Teatro Municipal General San Martín cuando planearon la construcción de seis subsuelos en la parte posterior del edificio, sobre la calle Sarmiento, para guardar los automóviles de los empleados municipales que ocuparán las oficinas de los próximos 14 pisos que se levantarán en ese solar y donde se instalarán Radio Municipal, la Escuela de Arte y el Salón de Conferencias. Claro que esta obra, iniciada en 1961 y paralizada durante un año y medio, está aún a mitad de camino. "Habrá capacidad para 350 unidades", reveló uno de los técnicos.

Cerca de allí, en Sarmiento 1229, Industrias Kaiser Argentina habilitó, junto a sus oficinas centrales, un amplio garaje para guardar 70 coches. Pero al poco tiempo este local resultó chico y debió recurrir a los servicios de una playa instalada en esa misma cuadra, a la que arrendó 17 cocheras mensuales. Fernando Gómez, encargado de esta playa, dijo a Primera Plana que las 170 cocheras que cubren los dos pisos sólo se ocupan íntegramente entre las 5 y las

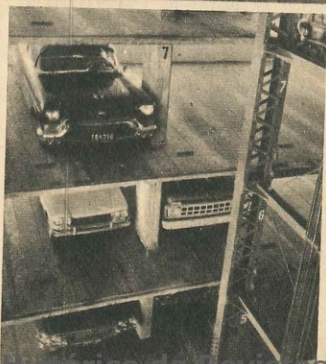
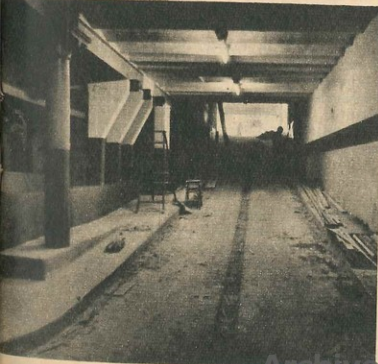


7 de la tarde, "a la hora de las compras y las citas". Instalado en el mismo lugar donde funcionó durante años la tradicional Pinturería Colón, este garaje heredó ese mismo nombre y logró acumular una clientela mensual de 110 abonados. "También hay algunos habitué que pagan 200 pesos por día por estacionar 8 horas", explicó Gómez.

El mismo negocio alcanza proporciones altamente competitivas en la zona sur del radio céntrico, sobre la avenida Belgrano, donde los locales se agrupan en una misma cuadra y se disputan la misma clientela. "Lo que todavía no puedo entender es que se prohíba estacionar en todas las perpendiculares a Belgrano y se autorice a hacerlo en Perú, que es la de mayor tránsito. ¿Habrá algún amigo del Intendente que estaciona en esa calle?", protestó Guillermo Crespo, dueño de El Refugio, un garaje ubicado en Belgrano 623, que se perjudica con esa disposición municipal. Su socio, Francisco Cores, lo acompañó en la aventura de alquilar el local e instalar la playa cuando juntos renunciaron a Catita, después de 30 años de trabajo. Lo hicieron cuidando todos los detalles: toilette para ambos sexos, teléfono, mafuegos y un servicio adicional de lavado y mecánica ligera. De los 50 coches que diariamente se acumulan allí, la mitad son abonados mensuales. "Algunos duermen aquí toda la noche", dijo Crespo.

La obligación de tener cocheras

Previendo la aglomeración de automóviles en el radio céntrico, el Código de Edificación establece en uno de sus artículos (el 7813) que, según sus características, los nuevos edificios tienen obligación de construir una playa de estacionamiento para el uso de sus ocupantes. "Se trata de edificios destinados a oficinas, viviendas colectivas, hoteles con más de 50 habitaciones, salas de espectáculos con mil butacas, clubes con más de 500 socios, estadios o auditorios —explicó a Primera Plana el arquitecto Nicolás Pantoff—. Claro que para que esta disposición sea exigida —agregó— deben cumplirse algunos requisitos: el edificio debe superar los 12 metros de frente y los 35 de fondo, y tener una altura mínima de 35 metros, en las avenidas, y de 26 ó 28, en determinadas calles." El radio donde se exigen estos





ESTACIONAMIENTO

requisitos cubre el rectángulo constituido por las avenidas Belgrano, Entre Ríos, Callao, Santa Fe, Leandro N. Alem y Paso Colón.

Cumpliendo con estas disposiciones, el monumental edificio que se yergue en Santa Fe y Suipacha acaba de terminar la instalación de tres subsuelos con 37 cocheras cada uno. Por su parte, el rascacielos que se construye en

“por incumplimiento de cláusulas contractuales”. El Concejo Deliberante fue el encargado de anular los decretos de Prebisch y hacer retirar los aparatos. “Conviene aclarar que los parquímetros no se instalaron con la intención de implantar un método de estacionamiento pago, sino que, compenetrada la Intendencia Municipal de las ventajas del sistema de estacionamiento limitado en horario y su aceptación pública, conforme a los ensayos realizados en torno a Plaza de Mayo y otras arterias, cuyo control fuera ejercido mediante el uso de discos en los que el conductor indicaba la hora de llegada y la terminación de su período, consideró oportuno facilitarlos y hacer que dicho control resultara menos gravoso para el erario municipal, ya que los gastos que demanda esa fiscalización serían cubiertos por la recaudación de los parquímetros. Estos aparatos sirven para simplificar el control, pero no pueden

so de pasajeros y carga o descarga de cosas. El estacionamiento en la vía pública es, pues, sólo una tolerancia que se acuerda cuando con ello no se lesionan intereses generales derivados del uso específico de la vía pública o de terceros.”

Considerando que un colectivo insume en su desplazamiento una superficie escasamente mayor que un automóvil particular, y que sería ideal para la Intendencia que sólo los primeros circularan por las zonas comerciales, la autoridad municipal promovió, últimamente, la construcción de grandes playas elevadas en la periferia de tales zonas o en la proximidad de terminales de líneas subterráneas, “con el propósito de erradicar la idea de llegar con los vehículos particulares hasta los lugares de trabajo”.

El resultado del censo preparado por la Dirección de Tránsito hace 10 años, cuyas variaciones no modifican las ci-



Maipú 942 ha destinado, en cambio, dos subsuelos y tres pisos para el estacionamiento de 350 automóviles.

Sin embargo, exigir esta obligación con carácter general no parece aconsejable para quienes deciden la organización del tránsito. La Municipalidad sostiene que “si todas las propiedades colectivas o edificios comerciales contaran con playas de estacionamiento, la capacidad de absorción de vehículos en las zonas céntricas o de gran densidad de población constituiría un problema mayor, pues el movimiento de entrada y salida de coches no sólo complicaría el tránsito de peatones por las aceras, sino también la circulación de vehículos por las calles”.

Es evidente que la Municipalidad no ha dado con la solución del problema, dejando en manos de la iniciativa privada esa misión. “Lo que verdaderamente nos preocupa es ordenar el tránsito”, admitió el secretario de abastecimiento y policía, doctor Horacio Hueyo, la tarde en que Primera Plana lo entrevistó en su despacho. La instalación de parquímetros, iniciada por el arquitecto Alberto Prebisch, durante su intendencia, quedó frustrado cuando se dejó sin efecto la licitación y concesión de esos aparatos, tramonedadas

imponer un sistema de estacionamiento”, explicó el doctor Hueyo.

Los permisos municipales

Pero la Municipalidad no obstruyó la iniciativa privada de intentar la solución del problema. Un decreto-ordenanza de 1943 autoriza a los propietarios de garajes a alquilar cocheras por hora. El mismo decreto permite la habilitación de playas de estacionamiento en terrenos privados, “siempre que se ajusten a las disposiciones que rigen para los garajes”. En cuanto a la regulación de tarifas, el municipio no tiene a su cargo controlarlas, hasta el momento (“La Dirección de Asuntos Legales está estudiando la adopción de esa medida”), y sólo se ocupa de ejercer sobre las playas autorizadas un control similar al de cualquier otro comercio.

“La Municipalidad —aclaró Hueyo— tiene el deber de proveer mayores facilidades para el estacionamiento, pero las dificultades con que se tropieza para obtener plazas en las zonas de gran demanda son problemas propios de sus propietarios o usuarios y no de la autoridad comunal. Esta tiene la obligación de facilitar el uso de la vía pública en sus funciones específicas: circulación y detención para operar en ascenso y descenso

de pasajeros y carga o descarga de cosas. El estacionamiento en la vía pública es, pues, sólo una tolerancia que se acuerda cuando con ello no se lesionan intereses generales derivados del uso específico de la vía pública o de terceros.”

Las preocupaciones municipales por ordenar el tránsito, además de contribuir a ahuyentar a los automovilistas de las zonas de congestión, suelen dejar jugosos dividendos. Entre el 1º de enero y el 30 de noviembre último, el Tribunal de Faltas recaudó 10.853.900 pesos en concepto de pagos voluntarios de 27.434 boletas por infracciones de tránsito (estacionamiento indebido, luces deficientes, bocinas, escapés abiertos y falta de chapas-patentes).

La campaña municipal para evitar los estacionamientos nocturnos en las calles ha conseguido, según la Municipalidad, canalizar los capitales privados hacia la edificación de cocheras y garajes de gran capacidad, para su venta en propiedad horizontal o explotación en alquiler. "El concepto de que la vía pública no es lugar destinado al depósito de vehículos y que sus dueños deben crear espacios privados para hacerlo, se difunde."

El estacionamiento en nichos

Quizá la proliferación de playas subterráneas y garajes por hora, sea producto de una necesidad más tangible que las campañas municipales, pero lo cierto es que la venta de cocheras como propiedad horizontal es la última forma de negocio sobre estacionamiento. El sistema británico denominado *pigeon hole* (palomar), funciona en Buenos Aires desde hace pocas semanas. Se trata de gigantescos edificios, donde cada automóvil descansa en su cochera individual. Una monumental estructura de hierro se desplaza horizontalmente, montada sobre cremalleras, y en su interior se eleva verticalmente un montacargas que ubica a cada automóvil en un nicho disponible. En el Pigeon Hole Parking, ubicado en Maipú y Charcas, se levantan 17 pisos, con 12 cocheras cada uno. "Por ahora alquilamos estos espacios, pero la idea es venderlos como propiedad horizontal en 440 mil pesos cada uno", explicó Guillermo Livingston, administrador de la empresa. El ascensor fue adquirido hace dos años en Londres y costó 13 millones de pesos.

Las ventajas del *pigeon hole* radican en la seguridad contra los robos y raspones. El dueño deja su coche en la entrada, herméticamente cerrado y cuidadosamente frenado. Allí lo atrapa un deslizador mecánico (*dolly*), que levanta suavemente sus ruedas traseras y mantiene enderezadas las delanteras hasta que lo introduce en el ascensor; éste se desplaza horizontal y verticalmente hasta colocar el auto frente al nicho y allí lo deposita con el deslizador. El retro de la unidad se realiza de la misma forma, pero depositando el coche en la playa de enfrente, sobre un disco giratorio que lo enfila hacia la puerta de salida. El conductor recién entonces lo abre y lo pone en marcha. Todo este proceso se realiza en escasos minutos, mediante un mecanismo de fácil manejo, que se comanda desde el montacargas. "Para contrarrestar imprevistos, hemos instalado un grupo eléctrico que supera la falta de electricidad. Y si falla este equipo, hay un tercer método: el montacargas está preparado para funcionar íntegramente a manija." Idéntico sistema fue instalado en el City Parking (Maipú 222). Cuando los autos adquieren definitivamente su cochera, se les colocará una calcomanía en el parabrisas, que identifica el piso y el número de nicho.

La aparición del *pigeon hole*, además de automatizar el estacionamiento, ha logrado ahorrar espacio: las playas se construyen ahora verticalmente. Y los automóviles quedan así asegurados al máximo, pues nadie se animaría a tirar un coche desde 17 pisos para robárselo y usarlo. ♦



MAR DEL PLATA: 40 GRADOS DE FIEBRE

Este verano, los automovilistas que recalcan en Mar del Plata encontrarán un cuerpo de jóvenes motociclistas, de maneras cordiales y elegantemente vestidos, que se empeñarán en dar consejos a los infractores, antes que aplicarles una sanción. Pero la desaparición de los "zorros grises" no bastará para aliviar a los que pretenden encontrar un sitio para estacionar, en el radio céntrico y a las horas de mayor aglomeración. Los problemas del tránsito desvelan al intendente municipal, Jorge Raúl Lombardo: "Aunque busquemos una salida definitiva a la invasión de automóviles que se consuma todas las temporadas, todavía no la encontramos. Hacemos todo lo posible, pero no podemos poner dos vehículos en el lugar de uno".

Hace cuatro años, el drástico intendente Teodoro Bronzini ("Mar del Plata c'est moi") hizo funcionar un verdadero aparato represivo que asustó a turistas y comerciantes, mientras sus vecinos de General Alvarado hacían correr sigilosamente un slogan que prendió: "Miramar, la ciudad sin grúa". Su sucesor, Jorge Raúl Lombardo (44 años, casado), viajó a Europa, visitó lugares de turismo y trajo un nuevo enfoque: aplicar las mejores técnicas de organización y asesoramiento, evitando hasta lo posible las sanciones. Carlos Alberto Tettamanti, Director de Policía Municipal (53 años, casado, 34 años de antigüedad) es el encargado de aplicar este criterio: "Imagínese que trabajamos con una sola grúa, cuando hacen falta diez". En un año se han anotado poco más de 4.000 infracciones por un monto global de tres millones y medio de pesos. "Además, cuando aplicamos una multa a un porteo, sabemos de antemano que las posibilidades de cobrarla son remotas", agrega Tettamanti.

Evidentemente, la policía caminera podría disponer de los números de patente de los infractores y obligarlos a pagar la

multa cuando se disponen a abandonar la ciudad. "Pero nos parece una despedida muy antipática para quien nos visitó y a lo mejor dejó en el Casino el importe de muchas sanciones." Al afirmar esto, Hugo A. Pérez Rojas, reorganizador de Policía Municipal (abogado, 30 años, 4 hijos), marca el espíritu que impera en la municipalidad marplatense, pese a la existencia de la originalísima policía particular municipal, resorte creado en 1960 por decreto provincial, pero puesto en práctica solamente en Mar del Plata. Se trata de un cuerpo de motociclistas que recibe instrucción policial y militar, adscripto a la comuna pero dependiente de la Policía Provincial, y con personal designado por el Jefe de la dependencia, aunque el Intendente disponga de la facultad de proponerlo. Y pagarlo. El comisario retirado Eduardo J. Gómez (casado, 3 hijos) actúa al frente de esta fuerza especial que ha terminado con la institución del "zorro gris".

La Dirección de Policía Municipal tiene clara conciencia de que la intervención de la grúa puede despertar verdaderos estallidos de indignación colectiva por parte de personas que en Buenos Aires apenas si giran la cabeza cuando ocurre algo similar. "Es que el espíritu de solidaridad suele aflorar cuando uno tiene tiempo libre", comentó Pérez Rojas entre serio y risueño. Las multas no son excesivas: por estacionar en lugares indebidos se cobra 500 pesos más 300 en concepto de traslado del vehículo. La misma cantidad se aplica para los escapes libres, con el agregado de que el vehículo no se entrega hasta el día siguiente, para evitar que continúe trayendo durante la noche. El exceso de velocidad significa 1.000 pesos, pero, según la municipalidad, esa infracción casi no se produce. Las "piradas" se han reducido notablemente, y tanto Tettamanti —aficionado al automovilismo deportivo— como Pérez



ESTACIONAMIENTO

Rojas creen que debe habilitarse un lugar especial para algo que "ya está impuesto". La rehabilitación del viejo automóvil es un proyecto que fascina también a Jorge Cohen, representante local del Touring Club.

"Estacionamiento y tránsito es una misma cosa", dijo el experto Enrique Rusconi (70 años, casado, dos hijos), "solucione usted un problema y tendrá arreglado el otro". Mar del Plata, por vía oficial y privada, intenta encontrar un lugar para cada auto, y la exención de impuestos, lograda para la instalación de playas de estacionamiento, ha determinado que ochenta parkings ocupen ya el lugar de otros tantos baldíos céntricos. Para los propietarios de los terrenos, el negocio es tentador. Un hotelero, dueño de un lote en Colón y Buenos Aires, ha cobrado ya los 300.000 pesos que solicitaba por su alquiler. Y todos los precios oscilan en eso, con rebajas de hasta 50.000 pesos cuando el terreno está ubicado en zonas de menor congestión.

En estos momentos, el Concejo Deliberante considera los precios que se autorizará a cobrar, pues durante el verano anterior se llegó a pagar 500 pesos por una plaza nocturna en las playas céntricas. Aunque el primer criterio era de no permitir más de 20 pesos por cada sesenta minutos, seguramente la tarifa será de 40 pesos la primera hora y 20 ó 30 pesos las siguientes. La noche costará 200 pesos cuando se trate de coches grandes y 180 pesos para los compactos. El Automóvil Club Argentino dispone de tres playas de estacionamiento, aparte de la ubicada en su edificio de Colón y Santiago del Estero. En Juan Bautista Alberdi pueden ubicarse 300 coches a la módica tarifa de 20 pesos las seis horas, por cada unidad. El aluvión de coches sepultará la hermosa piedra que Jorge Hugo Román labrara en homenaje a Coelho de Meirelles, primer poblador de la zona. En el parking de Playa Grande, con capacidad para 900 coches, los socios del ACA podrán guardar vehículos a razón de 80 pesos diarios o 4.000 pesos por temporada, y lo mismo ocurrirá con la que será habilitada en la Escollera Norte.

Cuando hace tres meses la Municipalidad dispuso a título experimental el estacionamiento a 40 grados, una verda-

dera tormenta estalló en Mar del Plata: "No sirve: cada vez que sale un coche se interrumpe todo el tránsito"; "A un amigo mío le abollaron el guardabarros"; "Es inútil, la punta de los coches largos molesta el tránsito de peatones por la vereda". Los argumentos fueron incontables, pero la Municipalidad insistió, modificando solamente uno de sus criterios: suprimió el estacionamiento de culata y ahora los coches deben entrar de frente para salir marcha atrás. El comité de seguridad en el tránsito, un grupo de vecinos de buena voluntad que trabaja sugiriendo y aleccionando, trata de educar a los conductores. "Lo que ocurre es que la gente no sabe manejar —explicó gráficamente a Primera Plana el subdirector Oscar A. Camaño—; necesitan toda la calle para salir de su lugar, cuando pueden hacerlo, molestando solamente su línea de tránsito". Un poco en broma y mucho en serio, el comisario Gómez agregó: "Ahora si los cuidadores de autos tendrán algo más que hacer que estirar la mano y amagar una pasada de plumero".

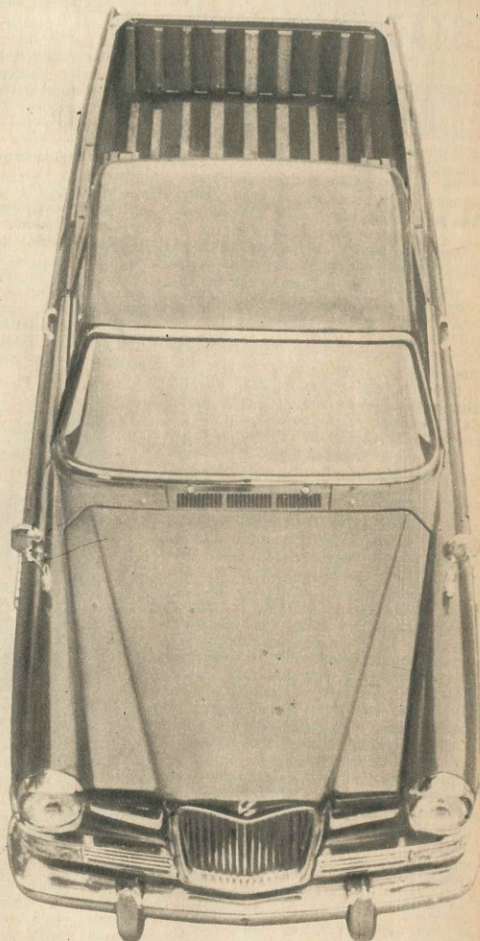


Fundamentalmente, el estacionamiento de 40 grados facilita la limpieza de las calles, ya que toda una acera queda libre de vehículos. Y no se reduce la capacidad de estacionamiento (antes, por acera, entraban 14 coches, y ahora 29). La maniobra es sencilla y no requiere tiempo; se evita el "sandwich" que destruye defensas; los proveedores tienen lugar para pasar entre los coches en lugar de hacer correr cajones y bolsas por sobre las indefensas carrocerías. El peatón no se ve expuesto al peligro que supone el movimiento de toda una fila por la acción de alguien que entra o sale, y se evita la excusa de "estoy estacionado en lugar prohibido porque me empujaron el coche". Naturalmente, el estacionamiento de 40 grados sólo debería implantarse sobre la derecha por aquello de "adelantarse por la izquierda", pero la norma se viola en las arterias con circulación de transportes colectivos, donde las paradas robarían un excesivo espacio al estacionamiento.

Los comerciantes de las calles céntricas se quejaron amargamente por el nuevo sistema de estacionamiento, "porque esconde los negocios", pero luego

abandonaron la campaña. El hecho es que, aunque con carácter experimental, durante esta temporada el turista tendrá que estacionar su automóvil en 40 grados. Si lo hace en lugares no marcados, seguramente recibirá la visita de la grúa, que en este orden de cosas actuará con el rigor que Bronzini quería para todas las intervenciones. Solamente se exceptuarán aquellos que deban pasar unos minutos descargando sus valijas, aunque sin cometer excesos. En Policía Municipal se comenta aún el caso del propietario de un departamento de la calle Santa Fe, entre Luro y San Martín, que pidió al policía municipal autorización para estacionar en doble fila mientras subía las valijas; cuando, luego de quince minutos, el funcionario subió a averiguar que ocurría, el feliz viajero lo atendió en bata: "Aproveché que usted estaba con el coche para darme un baño... ¿sabe?" Otro problema que desvela a la policía municipal es el de las mudanzas. A partir de diciembre, y hasta marzo, enormes camiones cierran las calles mientras caen cascadas de camas, televisores, mesas, colchones. "Lo único que podemos hacer —afirma Pérez Rojas— es pedir a las empresas que trabajen a primerísima hora y no entren con los semirremolques en las calles de mayor tránsito."

El intendente Lombardo baraja la posibilidad de construir edificios para estacionamiento, los primeros de los cuales se levantarían, por medio del sistema de consorcios, en el amplio terreno vecino al cine Ambassador, que va desde Córdoba hasta San Luis, a media cuadra de San Martín y Avenida Luro. Pero ya la iniciativa ha sido encarada resultantemente por particulares que, atentos al drama, han vislumbrado el filón. A la cochera del Automóvil Club, con capacidad para 1.380 vehículos (precios: 100 pesos diarios), acaban de sumarse otras. En pleno corazón del centro —Rivadavia al 2200— Israel Buchbinder y David Soprano Galea levantaron un edificio de 11 plantas y dos subsuelos, con cocheras para 515 autos. La terraza comenzará a funcionar como helipuerto "cuando llegue el momento", según Buchbinder. Naturalmente, la construcción no es la única inversión realizada: "Autoguard paga un millón de pesos anuales a Obras Sanitarias. Esta voracidad podría tal vez justificar los precios que se cobrarán: en diciembre y marzo, 5.000 pesos mensuales, y en enero y febrero 9.000 pesos. En cuanto al estacionamiento por horas, el precio será de 100 pesos para las dos primeras horas, y 50 pesos por las subsiguientes, cobrándose 250 pesos por la sección de día o de noche, de 9 a 21 o de 21 a 9. La tarifa de la jornada es de 400 pesos. "El Automóvil Club cobra más barato —explica Buchbinder— pero allí se pagan los cien pe-



Lleva carga

Acomode en la amplia caja de la pick-up Argenta 500 kilos de carga. Y pruébela. Elija el mejor asfalto o el terreno más abrupto. Sienta al volante de una Argenta la equilibrada potencia que hace fácil cualquier camino. La Argenta va a todas partes. Excepto al taller.

Trae negocios

Porque es económica: 20 litros de nafta rinden 240 kilómetros de marcha. Fuerte como un camión, linda como un auto, con mínimo gasto de mantenimiento. En todo sentido, un buen negocio. Pida una demostración a su concesionario Di Tella.

Pick-Up Argenta



ESTACIONAMIENTO

... sos cada vez que entra el coche. Aquí el auto puede entrar y salir cuantas veces quiera dentro del lapso convenido".

Otra cochera, el edificio Namuncurá, en Bolívar al 2400, tiene capacidad para 330 cocheras, que se venden por el régimen de propiedad horizontal. Precio: 485.000 pesos, con financiación. También se alquilan algunas de ellas al precio de 350 pesos diarios, pero ésa no es la actividad básica del negocio, que funciona como una casa de departamentos.

Ante estos montos, sorprenden las tarifas de José Casciotta, cuya cochera está ubicada en Córdoba y Bolívar: "¿Cuánto voy a cobrar?... Todavía no sé bien... Entre 2.000 y 2.200 pesos mensuales... Creo".

Ignoraba que a dos cuadras de allí, alguien había abonado ya 10.000 pesos para reservar el alojamiento de su coche durante el mes de febrero.

En Rioja y Avenida Luro, a una cuadra de la Municipalidad y cinco del centro, puede alquilarse una plaza —una cochera— a razón de 2.000 pesos mensuales. Y cobra 1.500 pesos la instalada en Mitre, entre 9 de julio y 25 de Mayo, a 130 metros de la plaza San Martín. Esta tarifa —1.500 pesos— es la que acostumbran exigir las cocheras diseminadas en el resto de la ciudad, y donde suele no resultar fácil encontrar un lugar libre, ya que en general trabajan durante todo el año con una clientela marplatense cada vez más amplia. Pese a las previsiones tomadas y a las inversiones realizadas —señalar y luminizar una intersección de dos calles perpendiculares cuesta 700.000 pesos—, los funcionarios municipales están armando una filosofía especial para afrontar el aluvión: "Tendríamos que practicar yoga todo el invierno, solamente para enfrentar la clientela de los carnavales", afirmó Tetamanti. Ninguna empresa se atreve a explotar los parquímetros, y solamente el disco horario de cartón —popularísimo en la Costa Azul— surge para Lombardo como una solución experimental en este verano.

En materia de tránsito puro se ha logrado aglazar notablemente la circulación en la zona correspondiente al Casino, pero los "corrales" que limitan la playa de estacionamiento frontal, impiden el acceso a la calle Rivadavia, obligando a un conductor que quiera llegar hasta Rivadavia y Entre Ríos —a tres cuadras del punto de partida— a recorrer no menos de 1.300 metros, luego de llegar hasta la diagonal Juan Bautista Alberdi. El concejal José David Botteri ha propuesto que se inviertan las manos de San Martín y Rivadavia, pero el cambio, según los técnicos, cortaría la fluidez de circulación en el área Casino. Botteri, que hace un año regresó de Estados Unidos y Europa, sonríe cuando afirma: "Finalmente, esta cuestión del tránsito de vehículos se arreglará como en Roma, Nueva York o Cannes: caminando. ♦"

PARIS: BIEN VALE UNA MULTA

El diagnóstico de los expertos fue terminante: dentro de treinta años, si todavía no se ha conseguido solucionar el problema del estacionamiento, habrá que demoler la cuarta parte de París. Pero las autoridades tratarán de evitar esta amputación: teniendo en cuenta los 5 millones de vehículos que se arrojan sobre la zona en el año 2000, han creado reglamentos para alentar la construcción de garajes particulares, han multiplicado las playas, y comienzan a adoptar, tímidamente, el sistema de estacionamiento pago en las calles.

Estas medidas no consiguieron, todavía, eliminar la amenaza: todos los días, alrededor de 100.000 automovilistas, cansados de rondar en procura de un sitio en las zonas no vedadas, terminan convirtiéndose en infractores. Los *parkings*, hasta ahora, no lograron totalmente su objetivo; para muchos

Los garajes de París, 1.800 en total, la mayoría construidos a principios de siglo, tampoco responden a las necesidades actuales. Con la incorporación de playas subterráneas, cada uno de estos establecimientos podría ganar un promedio de 50 plazas, pero hacen falta préstamos especiales, y el gobierno no se anima a concederlos. La utilización del subsuelo resulta conveniente, porque el costo de los trabajos se ve compensado con el bajo precio del terreno. Así, en julio pasado fueron retomados algunos proyectos realizados por un grupo de estudio en 1937: de bajo de la plaza Saint-Sulpice, del Panthéon y de la avenida de L'Observatoire, podrían cobijarse, en total, 1.100 vehículos. Para invadir el extenso subsuelo del Luxemburgo se ha pedido la autorización de Asuntos Culturales. Entretanto, el ingenio francés explora otras soluciones: en Alsacia, un arquitecto acaba de patentar un mecanismo que permite superponer dos vehículos en los garajes.

En Francia, al parecer, ha llegado la hora de los parquímetros, aunque algunos funcionarios todavía se resisten. El ejemplo de Londres no es del todo alentador, desde el punto de vista económico: siete años después de haber erizado las calles con parquímetros —hay 14.000 unidades en total—, los ingleses han descubierto que los artefactos son defectivos.

Mientras barajan las posibilidades de los *parkings* y del estacionamiento pago, en Francia se disponen a intensificar la caza de los automóviles en contravención. Todavía hay quienes se oponen al aumento de las multas, pero otros esgrimen el ejemplo de ciudades como Estocolmo, donde el estacionamiento ilícito es penado con una multa de 2.800 pesos argentinos; en Londres, los policías están munidos de una llave especial, y cuando el automóvil mal estacionado causa graves inconvenientes a la circulación, tienen derecho a *arrestarlo* sin miramientos. En Estocolmo, el estacionamiento ha sido estudiado prolijamente, distrito por distrito, hasta calle por calle, teniendo en cuenta las necesidades que plantean los comercios, oficinas de correos y edificios públicos.

El problema tiene dos vertientes: la del estacionamiento momentáneo, que suele atacarse con reglamentos y precios que desaniman a los automovilistas "ventcosas", y la del estacionamiento prolongado, cuya principal solución son los *parkings*. Aunque las dos suelen complementarse, y así los países acostumbran dedicar el producto de los parquímetros y otros sistemas de estacionamiento pago a la construcción de playas. Pero esta sola corriente no basta, y los llamados que hasta ahora se han hecho en Francia, para interesar a los capitales privados, no dieron resultado. Sucede que todavía Francia sufre una crisis de vivienda, y los inversores prefieren colocar su dinero en la construcción de casas y departamentos. Si el gobierno no se decide a enfrentar el problema, los *parkings* seguirán siendo los parientes pobres de la construcción francesa. ♦



resultan caros, ya que un puesto en la flamante estación George V, enclavada en el centro nervioso de París, cuesta como mínimo 1.600 francos al año (60.000 pesos argentinos), y nada cómodos. Además, las playas han complicado la situación, al alentar a una mayor cantidad de habitantes de los suburbios a viajar en automóvil a la capital. Tampoco el municipio ha obtenido los frutos que esperaba de la reglamentación que obliga a los propietarios de nuevos edificios para oficinas, a dedicar una determinada proporción de la superficie cubierta para *parking*. En vez de espacio, la medida está cosechando multas: el año pasado, los infractores dejaron en la alcaldía más de 2 millones de francos.

Los expertos calculan que si todas las personas que trabajan en París se decidieran, un día, a utilizar su automóvil, en vez de los medios colectivos de transporte, obligarían a la Comuna a construir, antes del año 2000, una cincuenta de autopistas de cuatro vías en cada sentido, y a despejar, para estacionamiento, un espacio equivalente a un cinturón de la ciudad de 500 metros de ancho.

Este!... es el nuevo 1112 Mercedes-Benz de 120 HP

Creado para el tránsito moderno

El chasis para colectivos, camiones y semirremolques fabricado por MERCEDES-BENZ ARGENTINA en su Centro Industrial de González Catán, Provincia de Buenos Aires, reúne las mayores ventajas para el transportista, jamás ofrecidas hasta la fecha por un vehículo de fabricación nacional.

NUEVO! por su poderoso motor Diesel Mercedes-Benz OM 321 de 120 HP.

NUEVO! por su diferencial y caja de cambios de avanzado diseño, ambos reforzados.

NUEVO! por sus frenos de más espesor y mayor superficie de frenado.

NUEVO! por su robusto bastidor, totalmente remachado, y por sus ejes delantero y trasero con notables innovaciones técnicas y elevada capacidad de carga.

NUEVO! por su lujosa cabina con "confort de coche de turismo", de doble suspensión independiente de la del chasis, parabrisas panorámico, aislación antisonora y antitérmica, asiento individual del conductor regulable en tres posiciones, tablero de instrumentos de fácil lectura, efectiva ventilación y calefacción sin molestas corrientes de aire.

NUEVO! por su gran agilidad de maniobra. Su columna de dirección, doblemente articulada, absorbe las irregularidades de la marcha y permite ubicar el volante en posición más cómoda para el conductor.

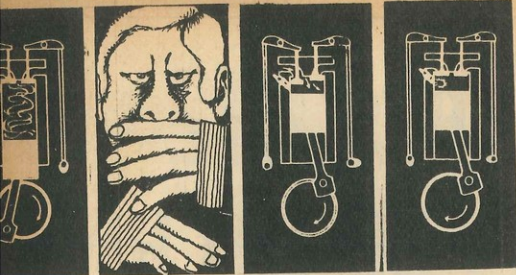
Su reducido diámetro de giro es de sólo 12,90 metros. Las sobresalientes características enumeradas, que se suman a una infi-

nidad de otros detalles, como por ejemplo: las tres clásicas distancias entre ejes: 3.60, 4.20 y 4.83 m, los elásticos reforzados para camión y suspensión especial con amortiguadores telescópicos en ambos ejes en el modelo LO para colectivos que brinda mayor confort al pasajero, hacen que este NUEVO modelo 1112, diseñado y fabricado bajo las más rigurosas normas tecnológicas y estrictos controles de calidad, reafirme los cuatro conceptos que han hecho famosa la marca Mercedes-Benz en el mundo entero: CALIDAD - SOLIDEZ - POTENCIA - ECONOMIA.



MERCEDES-BENZ





LOS MECANICOS NACIONALES

Por
Miguel
Brascó



La propiedad de un automóvil nos asegura una serie de ventajas bastante obvias, como, por ejemplo, la libertad de nuestros movimientos traslaticios. Una libertad típica de nuestro tiempo, o sea deteriorada por múltiples limitaciones y acechanzas (prohibición de casi todo, desde ceder a la ingenua tentación de la bocina hasta satisfacer la dramática necesidad de ubicar nuestro vehículo en alguna parte; zorreros grises; sadismo grual, etc.), pero preferible, sin embargo, al ultraje de los transportes públicos y al hecho descalificable de ser un mero peatón.

La automovilidad da brillo y esplendor a nuestro status social y mejora nuestra cotización en el Mercado Erótico de Buenos Aires. Ventaja menos obvia pero mucho más importante: el automóvil constituye un inapreciable instrumento para descargar las agresiones residuales, practicando una catarsis que nos permite soslayar un año más o un mes más —o, aunque sea, una semana más— el momento de La Caída. Denominábase así (la Caída, la Chute o the Fall) la hora penosa en que empezamos a ser explotados por la aciaga mafia de los psicoanalistas.

Como no hay bien que por mal no venga, éstas u otras ventajas del automóvil reconocen correlativas penurias, tales como, por ejemplo, la sumisión al candoroso gremio de los mecánicos nacionales.

Hasta el momento de convertirnos en automovilizados vivimos totalmente ajenos a la importancia de los mecánicos, protagonistas importantes de un mundo donde la simple y comprensible zoología de los artefactos equinos, antaño usados para el transporte, ha sido reemplazada por la irritante complejidad de las bielas, cilindros, rulemanas de empuje, pistones, árboles de leva, cardanes, bobinas, carburadores y demás parafernalia mecánica. Cada uno de estos elementos por separado es un objeto seco, duro, concreto y comprensible. Pero todos unidos entre sí, interdependientes y bañados en untuosos derivados del petróleo, constituyen una especie de entealequia jadeante y rítmica a la que sólo tienen acceso los iluminados de la mecánica.

El novato de la automovilidad se asoma a este pozó ciego de complejidades abulnadas, alumbrado por la incierta luz del Manual de Instrucciones de le entregan junto con el coche. La pedagogía de estos manuales es astuta y progresiva. Comienza por obvias recomendaciones sobre la conveniencia de apretar el pedal de embrague cada vez que uno debe accionar la palanca de los cambios, o sobre la manera más eficaz de aflojar las tuercas que sostienen una rueda pinchada, por movimientos inversos a los de las agujas del reloj (*), trámite imprescindible para poder reemplazarla luego por la de auxilio.

Las primeras páginas de los manuales de instrucciones están especialmente destinadas a inspirar en el novato una intensa autovaloración de sus posibilidades, convencerlo de que un automóvil es una obra del ingenio humano y accesible, por consiguiente, a la comprensión de cualquiera, a poco que se le dedique el necesario tiempo de sosegada reflexión y estudio. Pero, a medida que va entrando en detalles, el automovilizado primigenio comienza a ser roído por numerosas dudas. Unos capítulos más adelante, cuando ya se dan fórmulas para calcular el diámetro del agujerito del chicle de alta, las dudas terminan de impropósito y son reemplazadas por un Asado para el primer destino.

de las propias fuerzas. Cuando el recién llegado fracasa por segunda vez en su intento de descifrar una elemental descripción de la forma académica de cambiar un disco de embrague, y ya ni siquiera entiende los dibujitos, su espíritu se precipita en el feo dominio del terror metafísico: renuncia para siempre a "comprender" su motor; en adelante se limitará a "usarlo" (*).

Esta es, digamos, la aproximación teórica al problema de ser un automovilizado primigenio, y carece fundamentalmente de importancia. Pronto la euforia de atravesar raudos las urbes contemporáneas sobre cuatro ruedas parcialmente propias (*) nos hace olvidar aquellas penas. Por lo demás, la preocupación del esquiwe es excluyente. Lanzados al vértigo de cuerpear taxímetros, conquistar esquina a esquina el derecho de pasc, incorporar interjecciones a nuestro léxico siempre harto pobre en la materia, humillar peatones, ubi car zorros grises con un sólo y certero golpe de pupila, dimensionar huecos de estacionamiento a fuerza de inteligentes empujoncitos norte-sur norte-sur y, en fin, hacer todo lo que uno hace para sobrevivir en el arduo universo de los choferes, el motor pasa a ocupar el lugar que le corresponde: se transforma en un sobreentendido posterior —o anterior, según los casos—, y chau pinela.

En ese estado idílico nos mantenemos por semanas y hasta meses, limitando nuestras precauciones al mínimo no imponible, ponerle nafta al tanque de idem y agua al otro, cambiar el aceite cada mil quinientos y engrasar cada vez que intuimos que la suspensión craquela.

Nuestras ignorancias se van disipando de una manera gradual. Displícites inmersiones en la fosa de engrase nos permiten enterarnos, con moderado disimulo, de que en el subsuelo de nuestro vehículo existen misteriosos aditamentos, como, por ejemplo, los alemites, amén de un cablerito insoportable. La individualización de cada uno de estos elementos constituye etapas sucesivas de nuestra incorporación al mundo de los adultos. Pronto podremos mantener conversaciones bastante coherentes con veteranos de la automovilidad, sin quedar pagando todas las veces.

La engañosa ilusión que hemos descrito, o sea la del motor sobreentendido, es interrumpida de una manera brutal por la aparición del ruido.

La humanidad ha desarrollado una civilización tecno-

lógica, cibernética, algo cínica, bastante satisfactoria, pero, sobre todas las cosas, ruidosa. Televisores vociferantes, bocinas "il sorpasso", señoras laringológicas, aborígenes destructores del asfalto urbano, rechinadores de dientes, altoparlantes, bebés pulmonares, serruchadores de pisos, todo en este mundo produce su ruido particular. Ruidos regocijantes, ruidos en do mayor, ruidos sordos, ruidos seriatos, ruidos ruidosos, ruidos ruines, ruidos secretos. El concierto de todos ellos constituye la música de fondo de nuestra inquieta vida. Podría creerse que la sintonía constante de tal estruendo llega a deteriorar nuestra sensibilidad auditiva, incapacitándonos para captar matices sutiles de la sonoridad, tales como el silencio (*) o los sonidos de índole sofisticada, como los que producen los electrones al correr vertiginosamente por el interior de los cables eléctricos. Pero no es así, de ninguna manera.

Prueba de ello es que, cuando aparece el ruido, la creja del automovilizado lo registra con la precisión e inmediatez de una computadora electrónica.

¿Qué es el ruido? El ruido es una especie de acorde de séptima disminuida, colocado a destiempo por el quinto violín de la segunda fila en la Orquesta Sinfónica de Nueva York. En medio de la exaltación de los bronces y del rumor genital de los timbales, el breve rasponcio de cuerdas a contramano pasa inadvertido para todos. Pero el director de la orquesta lo escucha, emperca, con la misma nitidez con que lo oiría el protagonista de "La caída de la casa de Usher", de Edgar Allan Poe. El automovilizado es ese director. Un debilísimo golpecito heterodoxo que aparece en el plan sonoro del motor de su vehículo penetra como un rugido ponzoñoso por sus trompas de Eustaquio, provocando una intensa respuesta de toda su biología: erizamiento general de pelos, taquicardia y fenómenos vasomotores de diversas índoles.

La aparición del ruido marca el final rotundo de la etapa del motor sobreentendido. A partir de entonces, el motor deja de ser algo que funciona ineludiblemente, y se incorpora al repertorio de los artefactos falibles. Cuando esta duda aparece, en el corazón de un automovilista algo muere, y es inhumado secretamente en los subsuelos de su conciencia. Esta muerte y su ceremonia dejan desvalido al sujeto que lo padece, maduro ya para sumarse, en cualquier momento, al grupo de los sometidos a los mecánicos nacionales.

Extraña y misteriosa secta, ésta de los mecánicos. Sus miembros comparten características externas muy similares, que los identifican rápidamente. Todos son antropomórficos e hirsutos de mejilla y tienen los pies grandes.

¿Integran un sacerdocio ligeramente corrupto o una masonería bien adiestrada en su propósito de alcanzar determinados objetivos? La hermética reserva con que cumplen sus funciones hace difícil concretar una respuesta. Pero es evidente que los mecánicos nacionales, igual que los psicoanalistas y los homosexuales, constituyen grupos coherentes e informados que podrían, en cualquier momento, lanzarse con éxito a la conquista del poder. ¡Atención, radicales!

Pero los mecánicos saben que la lucha por el poder desgasta, y prefieren, por consiguiente, ejercerlo de una manera indirecta, por paulatina sumisión a sus capricho. Mantienen este control de la humanidad desde el día en que Cugnot puso en funcionamiento el primer vehículo de autotracción. Y esto ocurrió hace años: dentro de cuatro años se cumplirán dos siglos del acontecimiento.

¿Dudáis? Téngase presente que la acción concertada y brutal de los mecánicos puede inmovilizar al país en veinticuatro horas. Todos los motores extinguidos por un hábil sabotaje de pernos sueltos. El Presidente, asido en Olivoc; los Diputados, en sus respectivos departamentos. Los camiones y sus acoplados languidecen en los desiertos kilometrajados interiores, con sus estibajes de alimentos pudriéndose al sol de Latinoamérica. Multitudes famélicas recorren a pie los alrededores de sus domicilios, por calles obstruidas por embotellamientos teratológicos. Buscan inútilmente alimentos en despensas ya saqueadas con anterioridad. Piden pan, justicia y la instauración de los soviets de mecánicos y chapistas. Los empleados están imposibilitados para llegar a sus lugares de trabajo. En consecuencia, no hay luz, ni gas, ni teléfonos (*), ni nada. Los líderes de nuestra democracia parcialmente representativa imploran a los

mecánicos que pongan en funcionamiento los motores. "Exigimos condiciones", contestan los mecánicos. Y hay que darles la suma del poder público, como a Rosas y al otro.

Felizmente, los mecánicos nacionales practican, como se sabe, el zen de las pampas. Son lentos, intemporales, y no codician los bienes materiales. Desdeñan, por consiguiente, inútiles desgastes de energía. Prefieren esperar, en la abigarrada y oleosa paz de sus talleres, a que vengan los argentinos con sus ruiditos a implorar, uno tras otro, un arreglo de emergencia. Entonces, con la parsimonia que da la sabiduría, los mecánicos levantan la tapa del motor y comienzan a manipular el intenso caos interior de nuestros miserios artefactos de transporte. La lentitud de sus movimientos, interrumpidos por largos y reconcentrados periodos de reflexión, puede llegar a enloquecer de ansiedad a impacientes automovilizados primigenios. Los veteranos ya hemos aprendido. Esperamos, no más, con la resignada actitud de los sometidos. ¿Acaso no son ellos los amos? ¿No lo son? Paciencia, entonces.

NOTAS:

(*) Indicación peligrosísima en países subdesarrollados, donde los sub-relojes caminan frecuentemente para atrás, en dirección hacia la izquierda.

(*) Cesa muy parecida sucede con las mujeres. Sólo que, cuando renunciamos a entenderlas, ya es demasia-



do tarde para usarlas, y no podemos impedir que ellas nos usen a nosotros.

(*) Los autos de nuestro tiempo están contruidos para no ser nunca enteramente de sus propietarios. Empezamos por ser dueños del cincuenta por ciento, ya que el otro cincuenta está financiado. Cuando después de interminables meses se llega hasta las últimas cuotas, empezamos a escuchar las persuasivas estrofas de la oda "Hay que cambiar antes de que se despreste", que nos susurran a la oreja los astutos comerciantes del ramo, mientras nuestra esposa canta a voz en cuello la ranchera "La vecina tiene un compacto". Por lo demás, los fabricantes colocan, en lugares estratégicos, piezas contruidas con materiales perecederos a plazo fijo, las que, una vez abonada la última cuota, empujan a defeccionar de manera escalonada. Así nuestro automóvil funciona correctamente dos días de cada siete. Cuatro de cada siete anda, pero con evidente desánimo. Y el séptimo de cada siete exhibe su decrepitud en el ordenlijo ámbito de los talleres mecánicos. Cuando el desplen de estos periodos empieza a invertirse, ya no hay escapatoria ni perdón, y debemos recomenzar la historia con un nuevo modelo.

(*) El silencio más audible de todos es el que reina en un ascensor que transporta a tres desconocidos que se miran fijamente las reciprocas soledades.

(*) Esta carencia pasaría a comunicarse a los argentinos acostumbrados ya a comunicarse a los gritos, de balcón a balcón, desde que empezaron a proliferar los no-telefones y los telefonos descompuestos. ♦

CAMIONES: LISTOS PARA TODO SERVICIO

EN los resplandecientes cromados, desfigurados a veces bajo la carrocería de un colectivo, de un carro de asfalto policial o de un furgón de reparto, los camiones no participan de las atenciones que se prodigan a sus absorbentes hermanos menores, los automóviles.

Las fábricas reservan para ellos los folletos menos espectaculares, y el público apenas los conoce. Pero los camiones no merecen este desinterés por la importancia de su función; tampoco merece el ostracismo la industria nacional: en seis años, silenciosamente, 250.000 vehículos salieron de las fábricas locales y comenzaron a trotar por las rutas del país. En la actualidad, hay en la Argentina 558.000 camiones, más del doble que en 1950.

Los antepasados de esta gran familia, como los de los toros de raza, fueron importados. Los primeros cruzaron la aduana en 1918, y provenían de los Estados Unidos; durante unos años, la importación apenas pasó de 1.000 unidades; pero entre 1925 y 1930 ingresaron 77.500 vehículos. La hegemonía norteamericana en el parque de camiones local siguió hasta 1943; después, los Ford, los Chevrolet y los International comenzaron a ceder terreno a los europeos. En la cuña, se enrolaron marcas como Bedford, Fiat, Morris, Volvo, Commer, Manchester, Opel, Citroën y Leyland. Después de 1946, el río de los vehículos que descendía por la planchada de los buques se abrió en dos vertientes: una norteamericana, y otra europea.

El duelo de las marcas se alojó definitivamente en el país cuando, en 1958, comenzó el montaje de las plantas terminales de automotores en la Argentina. Desde el principio, cuatro empresas se lanzaron a cortejar a los transportistas: Fevre y Basset, Ford, General Motors y Mercedes Benz. Las dos primeras adoptaron los modelos de USA (Dodge y Ford), en tanto que las últimas buscaron la colocación de las marcas europeas: Bedford y Mercedes Benz. Las cuatro firmas, en sus comienzos, asumieron actitudes distintas ante el mercado. Según las normas internacionales las unidades de carga se pueden dividir en tres grandes grupos: los camiones chicos, que pueden llegar a transportar entre 1 y 5 toneladas; las unidades medianas, con una capacidad máxima de 15 toneladas y las grandes, que sobrepasan este tonelaje.

“La empresa General Motors —dice el gerente de la sección camiones, Warren Cartwright (argentino, 38 años, y ex gerente de zona de la firma Ford)— vislumbró un mercado interesante para las unidades chicas, y se lanzó a la producción de los modelos Bedford J-3, que tienen una capacidad de carga nominal de 3 toneladas.” Esta unidad, fue desde un principio buscada por los fleteros que se dedican al transporte de bebidas sin alcohol. La razón: “Es un camión —dijo un propietario— que ofre-

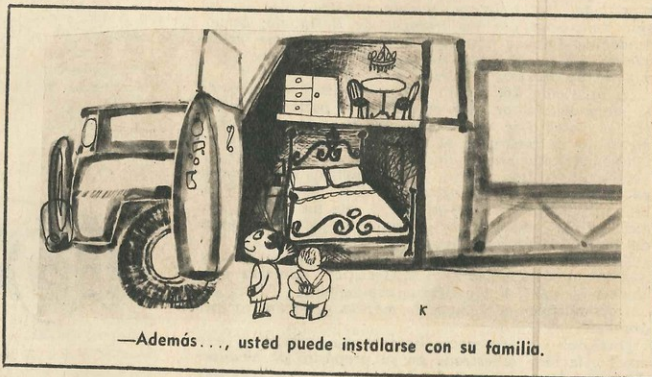
ce, en comparación con otros modelos, la ventaja de una plataforma baja. Su altura de 1,30 metros facilita el manipuleo de los cajones”. La producción de los Bedford J-3 se suspendió a fines de 1960; en la actualidad el 85 por ciento de las 120 unidades producidas está acaparado por los transportistas de bebidas gaseosas.

Pero cuando los últimos chasis de los modelos de 3 toneladas todavía se deslizaban por las líneas de producción, la General Motors programó el lanzamiento de un nuevo modelo en su reemplazo: el J-4, cuya fabricación se inicia en 1961 y finaliza en 1963. En este período, más de 1.000 unidades fueron lanzadas al mercado. El nuevo modelo, de 4 toneladas de capacidad nominal, se

dadas, se dedicaron a transportar dinero y valores entre entidades bancarias, mientras otras, pintadas de azul, ingresaban al parque de carros de asfalto de la Policía Federal. Entre 1961 y 1962 la Ford lanzó el modelo F-500, del que sólo llegó a producirse un total de 820 unidades, pues la empresa advirtió que competía con el F-350.

Según un experto de la Cámara Argentina de Transportistas de Carga (CATAC), el mercado de camiones chicos quedará huérfano dentro de algunos meses, pues la única empresa abastecedora (la Ford) abandonará la producción de las unidades F-350.

En cambio, el mercado de los camiones de tipo mediano, capacidad nominal entre 6 y 15 toneladas) recibe en la



canalizó hacia otro ámbito: las tareas agropecuarias.

El mercado de las unidades llamadas chicas, también fue explorado por la empresa Ford Motor Argentina, que a partir de 1961 ofreció a los usuarios el modelo F-350.

“Esta unidad —dice el gerente comercial de unidades, Benito Bottino (argentino, 41 años, casado, 2 hijos) tiene una amplia aplicación para los trabajos en el ámbito de las ciudades.” La lista de sus usuarios es una prueba de ello: de las 5.560 unidades actualmente en circulación, la empresa SEGBA posee una flota de alrededor de 50 unidades, que utiliza para sus trabajos de reparación; el Automóvil Club Argentino, otras 30 unidades, que están afectadas a su servicio de auxilio, y la firma Saint Hnos., alrededor de 20, que en épocas de calor se transforman en camiones madres y abastecen a una numerosa cantidad de triciclos destinados a la venta de helados Laponia. Al mismo tiempo, otras criaturas de la Ford se enrolaban en profesiones menos conocidas: una flota de 15 unidades, convenientemente bilin-

actualidad el impacto de cinco modelos distintos: el D-400 de Fevre y Basset, el J-6 de General Motors, el F-600 de Ford y el L-312 y el L-1112 de Mercedes Benz.

El gerente de ventas de Fevre y Basset, Douglas Bockett Pugh (argentino, 36 años, casado, 3 hijos), dijo que “la empresa, desde un primer momento, puso sus ojos en este tipo de usuarios”; así, en 1960 lanzó su primera unidad D-400.

En 1962 salió el modelo DP-400, muy parecido al anterior, pero con motor diésel. De las 13.000 unidades que actualmente ruedan por los caminos argentinos, Vialidad Nacional es la que posee la flota más numerosa; entre las firmas privadas, el modelo fue aceptado por La Primitiva, empresa que transporta la producción de la firma Good Year; Panedile, que se dedica a la construcción de caminos y Pindapoy.

“De todos los camiones que hemos producido en la Argentina —dice Cartwright, de General Motors— el modelo que más satisfacciones nos ha dado es el J-6, que nosotros denominamos nuestro caballo de batalla.” Con este ca-

mión, la General Motors puso un pie en el mercado de los transportes de capacidad mediana. El modelo, puesto a prueba por distintas entidades oficiales, tuvo rápida acogida en empresas nacionales como Yacimientos Petrolíferos Fiscales y las Fuerzas Armadas. En la actualidad una de las flotas más importantes está en manos de la Marina que destina las 100 unidades que posee al transporte de hombres, productos y armamentos. Entre las firmas privadas, sus principales usuarios son los transportistas de combustibles (De Bernardis posee una flota de 80 unidades) y las empresas camineras (Ignacio Acquarone que tiene 50 camiones Bedford J-6). Además figuran en sus ficheros de clientes Pindapoy, La Vascongada, Terrabusi y Villalonga.

Este mercado tan disputado, también fue descubierto por los estrategas de la Ford Motor Argentina, que se lanzó a su conquista desde el año 1959. Su modelo F-600 es usado principalmente como camión volador y como semirremolque.

"El mercado de los camiones de más de 5 toneladas —dice el gerente de ventas de Mercedes Benz, Carlos Guillermo Vosen (argentino, 48 años, casado, 2 hijos, ex concesionario de la Ford en Capital Federal)— fue desconocido por nosotros hasta 1951, cuando lanzamos el modelo LT-11 de 6 toneladas y un motor de 100 HP." Esta unidad, rebautizada con las siglas L-311, volvió a aparecer en 1959. Durante los doce meses que duró la producción de este modelo se lanzaron al mercado un total de 707 unidades, que en su mayor parte fueron absorbidas por las empresas de transportes colectivos; para reemplazarlo, en 1960 Mercedes Benz dio un nuevo paso hacia los modelos de mayor capacidad con el camión L-312, con su acoplado. "De las 12.980 unidades lanzadas al mercado —dice Vosen—, más de 8.000 fueron reclutadas por las empresas de pasajeros."

Este año, Mercedes Benz dio otro salto e inició la producción de un camión más pesado: el L-1112, con su acoplado. "Para dar una idea del rendimiento de nuestros camiones —dice Vosen— hemos instituido un premio para todas aquellas unidades que superen el millón de kilómetros recorridos sin reparaciones de fondo de sus motores. Hasta el momento, 15 usuarios han sido premiados: ocho de ellos son transportistas de carga, y siete, colectivos."

El hueco por llenar

Si bien la industria nacional lanza al mercado unidades de hasta 9 toneladas de capacidad, los transportistas insisten en que todavía falta llenar un hueco: el de los camiones para transportar grandes cargas a largas distancias. "En este servicio —dice Armando Lazzari, socio de la empresa Transportes Vidal— el alto costo de los chasis que se deben importar, que suelen superar los 5 millones de pesos, impide bajar los costos de transporte." La solución, según Lazzari, es que se comience a producir en el país, pero los expertos en comercialización de las empresas terminales sostienen que todavía este mercado, en la Argentina, no es atractivo por la escasa cantidad de unidades que absorbe. Para abaratar los costos

del transporte a larga distancia en la Argentina, la empresa de Transportes Vidal realizó, en el año 1962, una experiencia bajo el sistema conocido por Piggy Back (una combinación entre el servicio ferroviario y el automotor). La tentativa se hizo con un cargamento de carburo y resina, que debió recorrer la distancia de 1.200 kilómetros, que separa a la ciudad de Mendoza de la Capital Federal. "Esta y otras cinco experiencias —dice Lazzari— nos permitieron comprobar que, de aplicarse este sistema, los fletes se pueden abaratar entre un 15 y un 40 por ciento, según la mercadería que se traslade". Pero estas tentativas debieron suspenderse hace cerca de un año por el irregular funcionamiento del sistema ferroviario.

El futuro inmediato

El programa de fabricación de vehículos de carga, según el Plan Nacional de Desarrollo, es el siguiente: en 1945, 34.500 unidades (24.250 pick-ups y furgones, 1.800 ómnibus y colectivos, y 8.450 camiones); en 1967, 38.370 unidades (26.190, 2.200 y 9.880), y al cierre del quinquenio, en 1969, 42.230 unidades (28.100, 2.500 y 11.630). Estas cifras son objetadas por las empresas productoras y también por los usuarios, que señalan que los cálculos del CONADE no son reales. Ponen como ejemplo que en el año 1964 se produjeron 35.317 unidades de carga, cifra casi similar a la prevista para 1966. Además, objetan el criterio básico que llevó a estas conclusiones. Los técnicos del gobierno planearon las proyecciones de producción y demanda sobre el supuesto de que "el ferrocarril recupere las cargas perdidas y llegue a un funcionamiento en condiciones normales de eficiencia". De esto deducen que "el tráfico automotor de debe calcular sobre el residuo" y prevén que su participación en el transporte general de cargas disminuirá del 37 al 35 por ciento. Pero en los departamentos de proyectos de las empresas terminales, hasta el momento, no ha influido el proyecto del CONADE y los expertos siguen elaborando nuevas fórmulas y modelos para abastecer el mercado. En las carpetas de nuevos modelos, la General Motors tiene guardados dos tipos de camiones. El primero es una unidad Bedford con una capacidad de carga cercana a las 10 toneladas. El segundo proyecto es más revolucionario: consiste en introducir en el mercado argentino los nuevos camiones Chevrolet con motores diesel, desarrollados hace un par de años en USA. Los técnicos de Fèvre y Basset esperan lanzar durante 1966 un nuevo camión que superará la actual capacidad de carga (8,8 toneladas) en cerca de un 20 por ciento y en el que se introducirán modificaciones en los ejes, en los frenos, en los elásticos y cubiertas. La Mercedes Benz no tiene prevista ninguna modificación de los modelos de sus camiones, pero tiene luz verde de la secretaría de Industria para lanzar el ómnibus L-321, que se ofrecerá al usuario a mediados de 1966. La única empresa que no proyecta modificaciones de fondo en su plan de fabricación es Ford Motor Argentina. Pero en los círculos automovilísticos se comenta con insistencia que para el año 1967 esta firma dará un fuerte impacto en el mercado. ♦



Dodge: Los ojos en el usuario.



Ford: El constructor de caminos.



Mercedes Benz: Un nuevo mercado.



Bedford: Entre bebidas gaseosas.

PICK UPS: FUERTES Y LINDAS

DURANTE años, los asesores en publicidad de Siam Di Tella Automotores se empeñaron en formar una imagen adecuada para su pick up Argentina con el slogan "fuerte y linda". Ese esfuerzo fue jugado a cara o cruz en un minuto cuando el actor Raimundo Soto, de Telecataplum, fingió hablar con los directores de la empresa para preguntarles por qué era "fuerte y linda" y recibir de ellos una respuesta evasiva: "no lo sabemos". Pero la calidad del anuncio dejó el prestigio de la Argentina a salvo. Tal vez porque ésa, como las otras pick

ups que se fabrican en el país ya han demostrado sus bondades en los caminos.

Mientras los grandes camiones avanzan pesadamente por el país, manadas de escurridizas pick ups, de ágiles furgones, se derraman sobre la ciudad y el campo. De las 250.000 unidades de carga lanzadas al mercado por las empresas argentinas, hasta la fecha, el 65 por ciento correspondió a los modelos denominados "utilitarios". En la actualidad, cuatro empresas controlan alrededor del 95 por ciento del mercado. Los usuarios pueden escoger entre el modelo

D-100 de Chrysler, el F-100 de Ford, la pick up Chevrolet de General Motors, y el pelotón de Industrias Kaiser Argentina, compuesto por cinco modelos diferentes. El 5 por ciento restante se lo disputan Industria Automotriz Santa Fe, con su pick up Auto Union, y Dinfia, con su Rastrojero. Un reciente estudio de mercado reveló que durante los primeros 6 meses de 1965, IKA cubrió el 32 por ciento del mercado de utilitarios, General Motors, el 30 por ciento, Ford, el 25 y Chrysler, el 13 por ciento. ♦



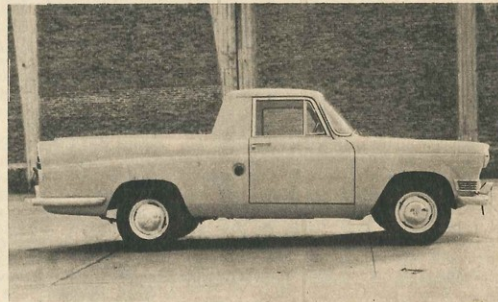
Ford F 100: El terreno siempre es lo de menos.



El frente de Ika: Desde el jeep hasta la estanciera.



Chevrolet: Lista para jugar al vigilante y ladrón.



Argenta: Tan fuerte, que soporta hasta los chistes.



Fiat Multicarga: La más flamante, entre naranjas.



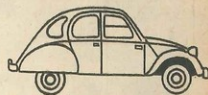
Fargo F 100: El hermano menor de los camiones.



Provee productos modernos para las más importantes marcas de automotores del país



DKW



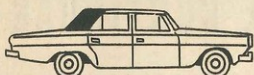
CITROËN 2 CV



CHEVROLET SPECIAL



CHEVROLET SUPER



VALIANT - CORONADO



VALIANT III



VALIANT - GRAN TURISMO

DI TELLA



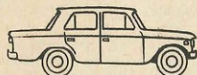
1500



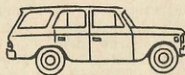
MAGNETTE



750



1500



FAMILIAR



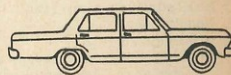
FALCON



FUTURA



RAMBLER - AMBASSADOR



RAMBLER - CLASSIC



RAMBLER - CROSS COUNTRY



DAUPHINE Y GORDINI



ESTANCIERA



4 L

Las fábricas de automotores exigen pinturas de calidad superior y elaboradas en base a las más severas especificaciones. Por eso también, en los TALLERES DE CHAPA y PINTURA saben que en los productos ALBA hallarán los tonos y la calidad que todos confirman, requerida para obtener, en los coches que se les confían, un acabado "como de fábrica".

PINTURAS PARA AUTOMOTORES

LACALBA
ACRILALBA
NITRALBA

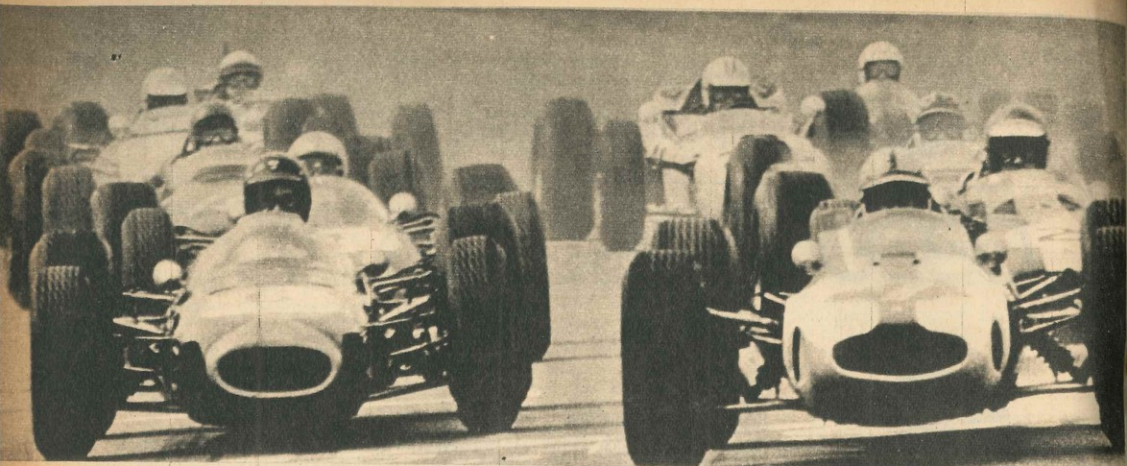
Y PRODUCTOS ACCESORIOS



CALIDAD QUE

TODOS CONFIRMAN!

Está a su disposición nuestro DEPARTAMENTO TECNICO: escribanos o llame a Centenera 2750 - Capital - T. E. 921-5777



TEMPORADA 66: EL ESPECTACULO DEBE CONTINUAR

JUAN Manuel Fangio va a debutar como dueño visible de una Temporada Internacional de Automovilismo. El antiguo soberano de las pistas hace trabajar, ahora, a quienes le sucedieron en el dramático riesgo de la velocidad. Pocos manejaron tan bien como él los entretretones de ese mundo erizado de peligro y acechanzas; ninguno le sacó ventaja cuando hubo que entregar un coche ganador lo menos mortificado posible. Pero este hombre apasionado, rubicundo y de voz atiplada, se manifestó asimismo un experto en la acumulación del dinero. Sus regulares viajes a Europa, en donde disfruta de una consideración superior, están habitualmente inspirados en invitaciones y agasajos. También es perito en el arte de gastar poco. Desde que colgó casco, guantes y antiparras, Fangio siguió adherido al ámbito mundial del automovilismo.

Sucedió su retiro en 1958, justo cuando advertió, con sagacidad, que los ingenieros iniciaban una tecnología que no era para él, para su estilo de manejo, ni para su volumen corporal. Los chatos y angostos monoplazas de corte británico dejaron de ser autos para convertirse en estuches. La moda inglesa tuvo rápidos imitadores a causa del sensacional éxito de los primitivos Cooper, a los que siguieron los Lotus, los B.R.M., los Brabham. El mismo fabricante italiano, Enzo Ferrari, cuyos calenturientos párrafos gustan de la polémica atrevida, debió doblar la cerviz y aceptar la colocación del motor trasero, después de haberse mofado de los pioneros que lo adoptaron en las unidades de carrera.

Fangio abandonó el volante, pero no permitió que el olvido lo acorralara. Mantuvo las antiguas conexiones con Marcello Giambertone, cuyo lamento audible manifestaba: "Lástima que lo tomé tarde". Giambertone fue manager del quintuple campeón mundial y cobraba el 10 por ciento de toda la propaganda que conseguía para su pupilo. Fangio nunca ganó más que cuando lo trabajó Giambertone. Los vínculos se mantuvieron. La

vocación del promotor italiano se transfirió, en cierta medida, al campeón retirado y así fue como dos años atrás Fangio intervino, sin exhibirse mucho, en la programación de temporada con máquinas Junior, que trató de retomar la continuidad abandonada por el Automóvil Club Argentino. La operación fue calificada muy duramente por la prensa especializada e independiente. Se criticó la baja calidad técnica de los conductores traídos y la pésima condición de los automóviles. Hasta allí la contratación corrió bajo tutela del Automóvil Club Argentino. La temporada, sin embargo, dejó ganancia. Nunca se aclaró cuánto.

A mediados de año, Fangio no desmintió que en torno de su nombre se gestaba otra Temporada para 1966. Hizo varios viajes al Viejo Mundo y por último convocó a la prensa. Eligió un hotel céntrico, en manobra razonable para demostrar que, como los periodistas, también los dirigentes del Automóvil Club Argentino eran invitados suyos. O sea, que tomaban conocimiento, recién allí, de la Temporada Internacional en gestación. Es la primera vez que la consular entidad argentina delega en un promotor, de manera absoluta, la facultad jerárquica de realizar este tipo de eventos. Con Fangio dando la cara, se mueve una organización financiadora cuyo capital no se ha develado, pero que tiene muchos fondos y mucho crédito en Europa. El quintuple fue categórico cuando expresó: "Me valió de mucho la crítica de la otra temporada y pienso rehabilitarme ampliamente con esta otra".

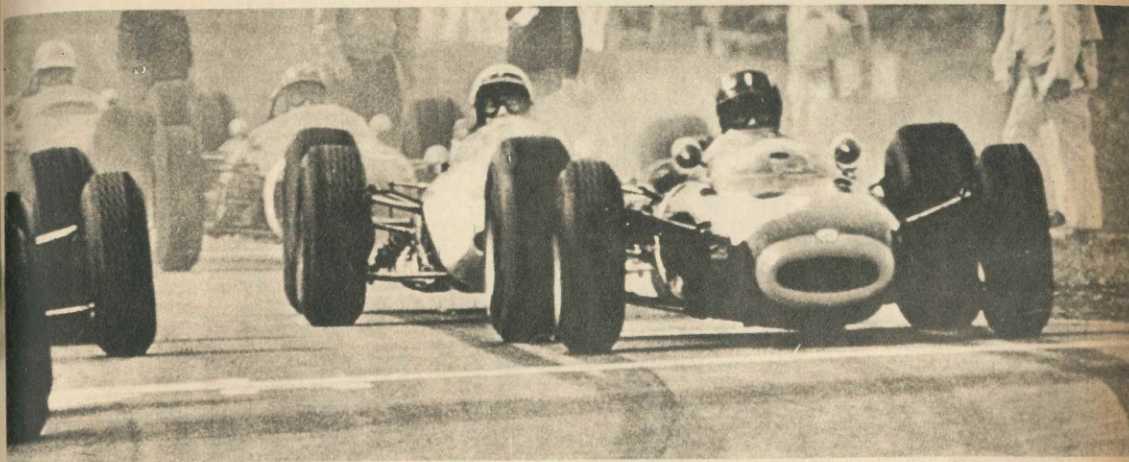
El tipo de máquinas será conceptualmente el mismo. Entonces dejaban de ser Junior para llamarse de Fórmula Tres (F-3). En la práctica, se trata de coches cuyos elementos correspondan a la categoría turismo, con producción verificada de mil unidades en el transcurso de un año. Los motores no pueden tener más de un litro de cilindrada ni más de 4 cilindros. La caja es de cuatro cambios, están prohibidos el árbol de distribución a la cabeza y el autoblocante, y no puede

usarse más de un carburador. La nafta es de la que expenden los surtidores y el peso mínimo del vehículo es de 400 kilos.

Entre las tres fórmulas vigentes (1, 2 y 3), esta última es la menos cara. Fangio ha comprado al industrial Jack Brabham, también ex campeón mundial dos veces, cuatro unidades para los pilotos argentinos por designar. Las facturas indican que cada coche cuesta 2.300 libras esterlinas. Tratándose de una categoría que promueve figuras y no cuenta con estrellas, tampoco se estima el pago de la prima de partida. En fórmula 1, Jim Clark percibe arriba de 1.000 dólares (200.000 pesos argentinos), nada más que por asegurar su intervención en una carrera. Pero esta tarifa ha sido negada tantas veces como se la denunció por cierta.

Los aprestos para empezar a correr el 23 de enero no se modificaron. Los pilotos anunciados para concurrir a la Argentina superan, en nivel de aptitud, a los conchabados en la oportunidad anterior. La categoría ha prosperado. La vez pasada Moser y Deserti eran los mejores. Ahora Moser figura en cuarto lugar y Deserti ya no corre: se mató a bordo de un coche sport, de excesiva potencia para su módico talento de conductor. Los ingleses dominan, también, la categoría. Pike, Cardwell, Williams, Rees, Irving, Dean, Revson son algunos de los promovidos. En Francia, los ases son Beltoise, Bianchi y Jaussaud. Los italianos están muy pobres en valores humanos, tanto en F-3 como en todas las categorías. Sin duda, el más pintoresco ejemplo será el sueco Troberg. Usa tremendo mostacho y viste totalmente de amarillo. Dubler, Bondurant y Brambilla tenían que responder a la invitación.

Según Fangio dijo, enfáticamente, todos los premios y gastos se pagarán en moneda argentina. Con respecto a los cuatro coches adquiridos por la empresa organizadora, para sentar en ellos a pilotos argentinos, se daba por segura la designación de Juan Manuel Bordeu, Néstor



Salerno y V. Sergio. Este último habría pagado la máquina. Otros hombres que se mencionaban eran Jorge Cupeiro, "Larry", Rodríguez Larreta, Nasif Estéfano y Carlos Gulmarey. De su peculio, Andrea Vianini trataba de adquirir a Joakim Bonier un monoplaza Brabham, reacondicionado a nuevo.

El programa prevé cuatro reuniones desde el 23 de enero al 13 de febrero. Fangio no dio, inicialmente, un ordenamiento definitivo: eran plazas aseguradas la Capital Federal, con el autódromo por recinto; Rosario, cuyos concejales votaron la partida y ordenaron la puesta a punto del parque Independencia; Mar del Plata, que financiaría la última re-

unión del calendario. En Mendoza, Carlos Paz o Buenos Aires habría de consumarse la cuarta competencia.

Por cada carrera se exigen cinco millones de pesos en garantía, una cifra que originalmente iba a ser de seis, pero que se achicó luego de meditar los organizadores en base a algunos tanteos hechos en plaza. En cierta medida, esta reanudación del ciclo internacional quiebra el status habitual. No se asemeja en nada a la gran tregua de la segunda posguerra. Ni siquiera en la actitud del Automóvil Club.

El automovilismo llevaba cinco años de silencio cuando Francisco Borgonovo formuló la esperada reanudación de actividades. El dinámico vocero-ejecutor de los programas del Automóvil Club Argentino (ACA) advirtió que estaban tomadas todas las providencias para penetrar, incluso, en el prestigioso campo de las carreras internacionales. Al cabo de un lustro de quietismo total, motivado por las carencias que originó la segunda guerra mundial, en los rubros vehículos, combustible y neumáticos, se echaron a volar las campanas del entusiasmo con inusitado acento: Borgonovo planificó y puso en marcha el calendario físico para aquel 1947, consistente en cuatro carreras en pista para máquinas especiales, otras tres competiciones de carretera y un Gran Premio con destino anticipado a Río de Janeiro. Corto era el quehacer automovilístico, por entonces, y más reducido aún el número de entidades capaces de organizar este tipo de actividad.

Apenas se dio la noticia, empezó a generarse un paulatino proceso de promoción destinado a interesar a la gente. Los costos de contratación de máquinas y pilotos extranjeros eran altos. En la todavía sana moneda argentina de aquel tiempo, el vencedor de un Gran Premio percibía alrededor de 50 mil pesos. Mover una expedición ultramarina, con media docena de coches especiales y una docena de personas inscriptas para su mantenimiento y conducción presunía una operación del orden del medio millón de

pesos. La incentivación del interés popular era cuestión fundamental para el éxito de la temporada, y de tal suceso, de que no se produjeran quebrantos, dependería su eventual repetición.

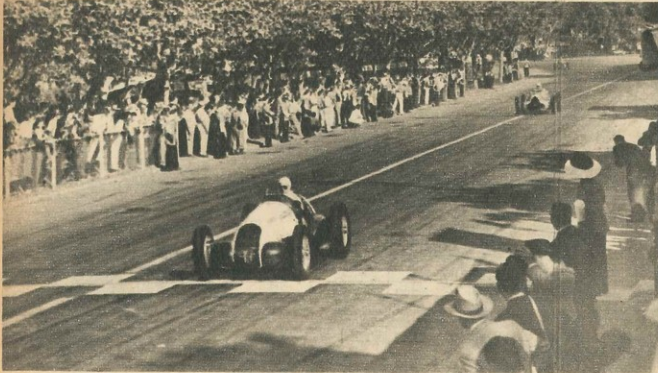
Muy escasa experiencia había en el orden local. Únicamente se recordaba el circuito de Retiro, cuya utilización anterior databa de 1941: estaba emplazado en las adyacencias de la Casa de Moneda, sobre pavimento adoquinado, y su principal virtud consistía en las facilidades para la fiscalización del público espectador. Los organizadores saben valorar la importancia que tiene en las recaudaciones reales el volumen incontrolado de asistentes a un espectáculo, las en-



El Gráfico
Fangio estrella: Con su rival Ascar.



Primera Plana
Fangio comerciante: Otro negocio.



El primer triunfador argentino: Oscar Alfredo Gálvez, en 1948.

tradas que escapan al control oficial.

La primera temporada internacional vista por los argentinos copió con modestia los viejos métodos publicitarios usados en Europa. Los coches embarcaron en el Cabo Buena Esperanza, acompañados por Pintacuda, Palmieri y Platté, estentórea tripleta de la "p", que en las pistas no coincidió con el énfasis de los anuncios. El bondadoso Palmieri echó raíces aquí y puede vérselo en el comercio de automotores. Platté fue muerto hace una decena de años frente a los boxes del autódromo porteño, mientras seguía fiel a su "métier" de las carreras. Figuras de verdadero relieve llegaron dos, y eso, con reticencia: el científico Aquiles Varzi, venido a menos ya, llegó a provocar legítima admiración por su fría matemática conductiva. Hurano y dispéptico, el cigarrillo no lo abandonaba jamás, y se daba al oficio de girar los circuitos con llamativa repetición de maniobras. Con él arribó Luis —Gigi— Villorei, volante de segundo orden, cuyo mayor mérito consistía en ser hermano de Emilio Villorei, mártir de las carreras.

Las fuerzas locales eran humildes, tanto en la técnica de los coches como en la intuitiva habilidad de los pilotos: Oscar Alfredo Gálvez, Pascual Puópolo, Adriano Malusardi, Pablo Luis Pesatti y los más modestos I. Bizio, V. Rosa y A. Fernández formaban el lote de oposición. El periodismo elaboró el clima adecuado. Numerosas y estudiadas sesiones de adiestramiento atrañeron persuasivamente a la gente. El mecánico Cortese prometía maravillas de rendimiento para la Maserati de Puópolo, que fuera antes de Raúl Riganti. Aseguraba que se había obtenido la mezcla ideal: 85 partes de alcohol metílico, 10 de nafta de aviación y 5 de aceite de ricino. Preguntado por qué no se logró antes la receta hizo saber que los metílicos eran elementos con prioridad para la defensa del Estado (durante la guerra) y por lo tanto no se podían exportar. Simultáneamente con esta verdad revelada se anunció que los coches destinados a los pilotos argentinos serían munidos de neumáticos tan especiales como los introducidos por los visitantes. Italia, Canadá y la base americana de Akron habrían recibido apurados SOS para conseguir cubiertas especiales: 700 x 18 y 650 x 17, medidas

avarias que eran de estricto consumo en dichos aparatos.

El ensayo inicial demostró que era imperioso crear condiciones para producir el lanzamiento de un ídolo local. La aptitud de los forasteros observados no era fuera de serie. Había que levantar el nivel técnico de los elementos mecánicos. La segunda temporada ya aumentó la calidad y cantidad de los visitantes. El cimbreado Corrado Filippini afianzó su tutelaje en papel de promotor. Si bien como invitados llegaron Luis Villorei, Aquiles Varzi y Jean Pierre Wimille, se sumó a ellos José Farina, llamado a ser, luego, primera guía del equipo Alfetta, y a bordo de tal máquina, campeón mundial. Los acólitos del ACA conducidos por F. Borgonovo eligieron otro escenario con nostalgia más al gusto europeo: Palermo. Tomaron la recta de Obras Sanitarias, entraron a bordear el lago, y tras un par de curvas usaron la otra recta amplia empalmando en las insalaciones de Gimnasia y Esgrima. En total, 4.865 metros bordeados de un público que empezaba a creer en el chance de los pilotos argentinos.

Tal presunción tuvo inmediato eco: Oscar Gálvez apuntó para vencer a los invitados. Llevaba la delantera cuando detuvo su Alfa Romeo en el puesto de

aprovisionamiento, amparado por el reglamento que acordaba un minuto neutralizado para reponer la carga de combustible. Esta franquicia era ecuaníme. Los sistemas locales estaban atrasados respecto de los importados. Ellos traían bombas de presión para llenar los tanques. El minuto dado equilibraba las diferentes operaciones. En el caso Gálvez hubo tanta desorganización en el box, que la idea de ganar naufragó en el acto. A causa de ellos demoró un año la primera victoria argentina. En 1948, en el mismo circuito, y bajo intensa lluvia, Oscar Gálvez abrió el camino a los triunfadores argentinos. En su serie, ya había mostrado las uñas cuando José Farina, con trabajo, lo batió por la pequeña ventaja de 5 segundos, dándole a la Maserati de 3 litros la primera victoria en el mundo.

En el transcurso de esa temporada, Amadeo Gordini, que arribó con el campeón francés Jean Pierre Wimille ofreció a Juan Manuel Fangio un coche de block remendado. Fangio hizo dos veces en carrera el record de vuelta. A partir de ahí, llamó la atención. Quienes tuvieran luego memoria, se explicarían la proyección alcanzada por el incipiente calvo de Balcarce.

La indudable comodidad que les deparraba la Argentina para mostrar las aptitudes comunes de los pilotos europeos espoleó las ambiciones del manager Corrado Filippini. En 1949 incorporó a Alberto Ascari, joven y robusto piloto de manejo recio, quien no tenía envergadura intencional, todavía. Su padre, Antonio, era otro inmolado en carrera. A ellos se sumó Dorino Serafini, de relieve existente, y algunos no italianos, como Chiron, Bira y Parnell. La superioridad mecánica de los dirigidos por Filippini no declinaba, y los triunfos quedaban cómodamente a su disposición. Está probado que Ascari era más piloto que los otros expedicionarios, pero recién pudo demostrarlo en la Argentina, a cubierto de sorpresas. No obstante, la rivalidad de Ascari con Fangio se exacerbaba desde el micrófono de los hermanos Sojít, quienes sabían que un Fangio triunfador les daría patente para viajar a Europa, y por ende, conseguir el monopolio radiofónico. En tal clima de excitación popular, se llegó a la prueba destinada a



El Gráfico

I. E. González: Llegó a subcampeón.



J. M. Bordeu: La esperanza 1966.

¡Del combustible
que vendo
estoy **EXTRA** seguro!

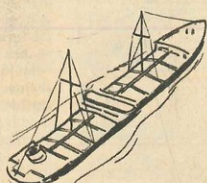
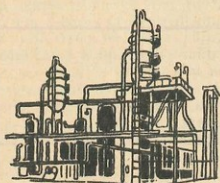


Efectivamente, y ésta es una de las claves: la alta calidad con que salen los productos de la Refinería es verificada minuciosamente, paso a paso, hasta la entrega al usuario.

La ayuda que recibo del Servicio de Control ESSO me permite garantizar en los combustibles la cantidad exacta

entregada en el tanque de su coche y que el nivel de alta calidad es mantenido sin deterioros por transporte, almacenaje o condiciones del ambiente.

¡Como para no estar extra seguro...! Por eso, señor Automovilista, yo estoy extra confiado en lo que vendo, y usted puede estar extra seguro de lo que compra.



Esso
es **SERVICIO EXTRA!**

PRIMERA PLANA MOTOR

Mar del Plata. Al margen de la tragedia que costó la vida a Adriano Malusardi —vuelco e incendio de su Maserati—, se concretó allí la primera victoria de Juan Manuel Fangio en series internacionales, y a bordo de una máquina de las llamadas especiales. Tal éxito significó la postergación de Oscar Gálvez, en su candidatura de ir a Europa como piloto recomendado, y seguramente cambió el curso de la historia en lo referente a idolatrías populares. Desde la pista marplatense, Fangio entró en la serie triunfal que eslabonando Marsella, Perpignan, Pau, Albi y diez circuitos más hizo abrir los ojos a expertos y profanos, en cuanto a la calidad potencial de los pilotos argentinos.

El buen trato recibido en la Argentina fue perfectamente comentado en las ágoras automovilísticas del Viejo Mundo. La reñida rivalidad de Fangio con Ascari era ya cosa palpable y excitante en Europa. Aquél no trepidaba en arrastrar a su manera, fría y calculada, mientras el impetuoso italiano trataba de acentuar su insinuado predicamento. Villorresi accionaba un poco como ayo de Ascari, y no ocultaba su disgusto por la (para él) molesta intromisión de los argentinos. Tal invasión consistía en que los pilotos argentinos iban al frente, y con todo. Los europeos se manejaban por un ritmo, actuaban con intencionada mesura. Dictaban su ley en mérito de antecedentes, títulos y prerrogativas conversadas. Sin llegar a existir una acomodación pactada, era ostensible que el grupo monopolizador de los Grand Prix actuaba dentro de una desventolura tácita. Fangio y su coequiper, Benedicto Campos, rompieron ese esquema tranquilo y provechoso. Obligan a correr. A andar más fuerte. El aguijonazo creció cuando Froilán González se agregó al grupo criollo. La tirantez (por celos naturales) existía, y se acentuó por obra de la predica lanzada desde Europa. Un incidente de pista, suscitado entre Fangio y Villorresi en Mar del Plata, tuvo el agrio condimento de la polémica intencional e interesada.

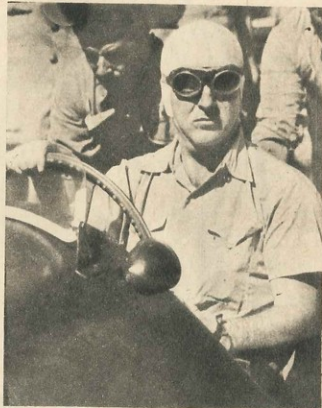
Muestra evidente del deterioro de las relaciones italo-argentinas fue la ausencia del grupo tradicional, para la temporada de 1951. Ya estaba Fangio incorporado a la casa Alfa Romeo, integrando la tripleta de las "F", con Farina y Fagioli. La arrasadora calidad de los coches Alfetta 158 preocupaba inmensamente al comandador Enzo Ferrari. La preparación técnica, para darle batalla a sus rivales, insumió tiempo y vacilaciones suficientes como para disimular la acritud existente. Se hizo la que sería última temporada en circuito-parque, en la costanera norte. Frente al aeropuerto, y usando la comba del Clu. de Pescadores para distribuir los sitios de aprovisionamiento se lograron 3.500 metros de perímetro más peligroso que el de Palermo. Ese año, el gasto publicitario lo hizo Mercedes Benz. El fracaso también fue abrumador. Los motores de guerra no acertaron con la solución del combustible (se dijo) y fue vano el ofrecimiento del excelente gabinete-laboratorio de YPF. Los alemanes se encerraron en sus fórmulas y fallaron como no es corriente fallen los germanos, según la superstición popular.

En esa oportunidad, Froilán González se convirtió en el mimado de Enzo Ferrari. Ganó las dos pruebas con una Ferrari dos litros de chasis corto. La predestinación de Froilán-Ferrari sería

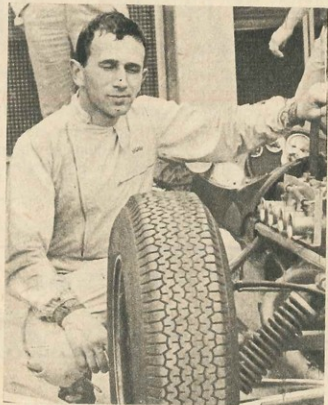
LOS VISITANTES



Luis Villorresi, en 1948.



José Farina, en 1949.



Silvio Moser, en 1964.

irreversible, después. González le dio al áspero comandador de Maranello la inesperada satisfacción (1941) de abatir a la Alfetta y de superar (1954) a las orgullosas Mercedes Benz. En ambas hazañas, el terreno fue el de Inglaterra. A esta altura de su desarrollo las temporadas internacionales ya justificaban el interés general. Lo mejor del mundo alternaba en nuestras pistas; pilotos argentinos integraban, por requerimiento de las fábricas, los más importantes equipos europeos. Faltaba el escenario de adecuada jaraquía. Un autódromo era necesidad. Y se hizo realidad en Villa Lugano, en los confines de la ciudad.

Como avanzada de un ambicioso proyecto de salubridad pública —aunque lo hayan injuriado los peores insectos desde que nació—, como baluarte de un plan de urbanización importante se alza el arco frontal, las instalaciones que miran hacia su decena de pistas diferenciadas, formando el importante complejo del Autódromo Municipal. La inauguración se efectuó el 9 de marzo de 1952. No hubo el bombo que justificaba el hecho de tener un campeón mundial de automovilismo en casa. Apenas se salvó la honrilla con un frugal show sudamericano, recordando que estuviere presentes Francisco Landi (brasileño) y Eitel Cantoni (uruguayo). El ciclo trascendente se inició un año después, cuando la Federación Internacional de L'Automobile (FIA) incorporó al Gran Premio de la República Argentina con puntaje válido para el campeonato mundial de conductores. Ese derecho lo ejerció el ACA hasta 1961.

El Primer Gran Premio Nacional de Fórmula para conductores encontró a Fangio en lenta recuperación de su casi mortal accidente de Monza, acaecido en junio de 1952. Alberto Ascari, con un coche Ferrari de dos litros de cilindrada, ganó por una vuelta de ventaja sobre Luis Villorresi que manejaba una máquina igual. Fangio, que apenas movía la cabeza hacia los costados, abandonó muy pronto. El desquite lo halló al año siguiente, cuando se impuso bajo lluvia torrencial. Ese triunfo obtenido con Maserati 2.5 fue objetado por Nello Ugolini a favor de José Farina, del equipo Ferrari. Se pidió nulidad por entender el peticionante que Fangio recibió de Carlos Menditeguy antiparras contra lluvia; el cargo era el de que este hombre no estaba habilitado en la cuota de auxilios que señalaba el reglamento. La reclamación no prosperó en ninguna de sus instancias. Durante tres años más y utilizando, sucesivamente, Mercedes Benz, Ferrari-Lancia y, por último, Maserati, Fangio grabó su apellido en este Gran Premio. Con su fabulosa figura se cerró el ciclo mayúsculo de las grandes temporadas. La grotesca tentativa de los Junior, un par de años atrás, no merece ni una lista recordatoria, por la desjerarquizada suma de parciales. Ni coches ni pilotos visitantes guardaron relación con la pomposa calidad que estrechó al autódromo en sus mejores tardes. Ahora, el propio Fangio parece dispuesto a lavar su parte de culpa, con buenos espectáculos. La irónica calificación de chatarra, referida a los vehículos de la temporada anterior, le provoca un saludable gesto de anargura. ♦

MIGUEL ANGEL MERLO

¿Hasta cuándo nuestro nuevo rostro será nuevo?

El próximo mes revelaremos el nuevo rostro de Braniff.

Cuando comenzamos a trabajar en esta idea no dejó de invadirnos un cierto temor. ¿Se reiría la gente cuando viera que habíamos decidido pintar todo el fuselaje de un jet Boeing de un solo y brillante color? ¿Y las posibles sonrisas burlonas cuando se notara que habíamos invertido considerables sumas de dinero para tapizar los asientos con vistosas y decorativas telas?



Sinceramente, no nos sentíamos muy tranquilos con nuestro nuevo rostro, este nuevo semblante—diríamos—*unique*. Pero esto ya no nos preocupa más.

Nuestra incertidumbre ahora es saber si seremos *unique* por mucho tiempo.

Porque es posible que a corto plazo numerosas líneas aéreas tengan jets pintados también de brillantes colores. O que el pasajero comience a considerar como cosa natural y corriente que las azafatas vistan de acuerdo a la pauta de la *haute couture* de estos días y no con aquellos tradicionales uniformes. O lo que es más aun, que este atavío o indumentaria del personal de una línea aérea sirva de inspiración a la moda, en lugar de seguir el rumbo de ésta o acomodarse a ella solamente.

La verdad, aunque parezca presuntuoso

de nuestra parte el decirlo, creemos que hemos iniciado una nueva tendencia.

Poco tiempo atrás probablemente esto no hubiera sido posible. Pero, como todos los que trabajamos en esta industria, somos hombres de empresa obstinados y perseverantes. Durante años hemos trabajado para hacer los viajes en avión más rápidos, más seguros y más convenientes. Pero, como le ocurre a todo el mundo, nos olvidamos de algo.

La belleza de volar: El placer de la elegancia y de la inspiración. Hagámoslo práctico, decíamos. Hagámoslo productivo, veloz. Pero nadie decía: hagámoslo bello.

Hasta que en esta última primavera lo dijimos (y el susto casi nos espanta).

Pero decidimos pensar seriamente en el asunto. Luego nos entusiasmos y acaloramos trabajando en él. Y ahora somos unos fanáticos partidarios del mismo.

Es obvio.

Las pruebas abundan a diario. La gente aprecia la tecnología. Pero ama la belleza. Se apasiona por ella y percibe su estímulo. La vida es algo más que una simple función mecánica. Es placer también.

Y esta es, precisamente, la próxima revolución en los viajes aéreos. El placer cabal de una experiencia inolvidable.

Pero ¿Hasta cuándo será solamente nuestra?

Braniff International

South America United States Mexico

Av.R. Sáenz Peña 734 - T. E. 34-6001/5

PRIMERA PLANA MOTOR

NUEVO
600 E

NUEVO
1500 C
familiar

CON EXTRAORDINARIA FINANCIACION DE
E. VIEL TEMPERLEY



ADMINISTRACION Y VENTAS:
Av. Libertador 2697
Solicite vendedor a 72-9408

Abierto sábados y domingos de 9 a 21

NUEVO SISTEMA EN SERVICE!

EN SU NUEVA DIRECCION DE
TALLERES Y REPUESTOS:

Julían Alvarez 2475

A 1/2 CUADRA STA. FE ALT. 3500

S.A.



**¡NUESTROS LECTORES VIAJAN
FRECUENTEMENTE AL EXTERIOR!**

El 40 % de los lectores del BUENOS AIRES HERALD
viajaron al exterior en los últimos cinco años. Este
dato está confirmado por la encuesta hecha por Marplan.

EL ROLLS ROYCE AMARILLO

Un millón de personas desfilaron recientemente por el XII Salón del Automóvil de Tokio, donde se agolparon 167 modelos de coches, 310 vehículos industriales y 38 autobuses. La atracción principal fue el Nissan President, ya bautizado el "Rolls Royce Amarillo", una de cuyas versiones especiales está destinada al Emperador. Pero, en general, las casas japonesas demostraron estar a la altura de las principales fábricas del mundo, tanto desde el punto técnico como del estético.

La industria nació en un país sin materias primas, en momentos en que el poder adquisitivo de la población era muy bajo y los caminos malos y angostos. Pero, igual prosperó: diez años después de la producción del primer auto de pasajeros, la industria automotriz japonesa ocupa el cuarto lugar en el ranking mundial, después de los Estados Unidos, Alemania Occidental e Inglaterra, y antes de Francia.

Es un desarrollo sin igual: desde 1955, la producción aumentó 24 veces. ¿A qué se debe el boom? Según los propios japoneses, a la reconstrucción del país, que exigió caminos y transportes, y a la elevación del nivel de vida, que aguijonó a las fábricas de automóviles. También intervino la protección oficial, traducida en un gravamen del 40 por ciento a los autos importados. Hoy, en Japón, hay un coche cada 19 habitantes, promedio todavía muy inferior al de Francia, por ejemplo, que tiene uno cada 6 personas.

Esto no impide que los automóviles japoneses desborden sobre otros mercados. En 1964, cerca de 150.000 unidades partieron con destino a varios países, entre ellos los Estados Unidos. Entretanto, la industria no cesa de perfeccionarse. Es un desafío que han aceptado la Nissan y la Prince, ahora fusionadas para alcanzar una producción mensual de 50.000 unidades, la Toyota, la Isuzu y la Mitsubishi.



En el Salón de Tokio sobresalieron, también, la Toyo Kogyo Mazda (foto), una berlina 1.500 carrozada por el italiano Bertone, la Toyota Corona, de 1.000 centímetros cúbicos, y una 850 de la Mitsubishi, con motor de dos tiempos. Trascendió, además, que la casa Hino estaría por emplazar una cadena de montaje en Roma, para empezar la batalla de Italia.

LOS EUROPEOS, DEMASIADOS JOVENES

La última página del catálogo de grandes salones internacionales del automóvil se cerró, como todos los años, con el de Turín. Y, como siempre, el gasto mayor corrió por cuenta de los italianos, que con un frente de catorce fábricas deslumbraron a los visitantes. Solamente la Fiat desplegó veintisiete modelos, desde la escurridiza 500 hasta la apacible y lujosa 2.300 S., pero ya había agotado las novedades mayores en los anteriores salones europeos. Así, la sorpresa quedó limitada al coto de las otras fábricas.

La Lancia llegó a tiempo para presentar un pequeño bolido carrozado por Zagato, la Fulvia sport, capaz de alcanzar 170 kilómetros por hora, y un modelo Flavia con motor a inyección, producido con la colaboración de la casa alemana Kugelfischer. Alfa Romeo, por su parte, presentó la 2.600 Sprint, una cupé que puede lanzarse a 200 kilómetros, dotada ahora de nuevos accesorios, y la 2.600 SZ (foto), con toma de aire central y faros rectangulares. En el pabellón de Innocenti sobresalió la edición italiana del Morris Mini Mincer, destinada a competir con los pequeños coches nativos.

La Maserati recurrió a otro carrocerero, Vignale, para vestir su nueva cupé con motor de inyección que permite alcanzar 280 kilómetros por hora. Pininfarina presentó un 2.300



especial, y la Autobianchi, su versión deportiva de la consagrada Primula. Junto a los italianos, se alinearon los alemanes (Mercedes, NSU, Auto Unión), los franceses (Renault, Peugeot) y, entre otros, los japoneses, representados por la Hino.

El 47º Salón de Turín alojó, además, una conferencia de prensa en la que se anunció la colaboración entre la Fiat y la Ferrari. El coloso italiano informó también que sigue de cerca el desarrollo del sistema de pistón rotativo, y expuso su política con respecto a las inversiones norteamericanas en Europa, que estima excesivas. Los fabricantes de Estados Unidos deben reflexionar, y dejar de lado las estadísticas que no tienen en cuenta las diferencias entre los dos continentes. "Sólo dentro de 20 años —dijeron en Turín— se podrá alcanzar la renta promedio del ciudadano norteamericano."

OFENSIVA SOVIETICA EN PARIS

La cupé parece impulsada por ráfagas de música, pero luego se advierte que al volante hay un play-boy bronceado, vestido impecablemente. Es Luis Mariano, el cantante francés, que no puede contener la alegría de conducir una Moskitch por las calles de Moscú. La película, envuelta en radiante Sovicolor, llegó a París poco antes que el automóvil, preluendo una ofensiva de la industria rusa sobre Europa.

Aunque por ahora, la Moskitch no asusta a nadie. Es cierto que ha sido pensada para la exportación, y por eso su proa hace recordar un Fiat 1.500, su techo es el del Simca Aronde y su cola tiene fuertes reminiscencias del Ford Cortina. Además, se arma en Bélgica, con piezas que llegan por avión desde Rusia. El pequeño establecimiento de Malines tiene solamente 200 obreros y segrega 10 ejemplares diarios. Sin embargo, el importador francés estaba radiante: "¿A quién conviene al Moskitch? Pues el 90 por ciento de los franceses: a los que quieren un automóvil para desplazarse rápidamente, que no tienen interés en exquisiteces y aprecian, en cambio, un motor práctico e indestructible".

La Moskitch (foto) no es tan rústica, pero parece que su motor es de verdad indestructible. Para uno de sus promotores, "ningún otro automóvil es tan sólido, desde el inmortal Ford T". Por lo demás, no impresiona como una maravilla: tiene 4 cilindros, 1.360 cm³ de cilindrada, y una velocidad de 125 kilómetros por hora. Esta señorita rusa se disfrazó, para conquistar París, de americana: en los afiches se ve un hombre en plena carrera rodeado de la leyenda: "¿Qué ocurre? ¿Un incendio? ¡Sí, arde de ganas de comprar una Moskitch 408!"

Los obreros belgas, de la fábrica de Malines, parece que participan de una aventura. "Trabajar con los rusos —dicen— es como trabajar con los norteamericanos. O, tal vez, mejor. Antes le hablaban a uno del Partido, de Lenin, pero ya no. Son como todo el mundo." ♦



PRIMERA PLANA MOTOR

HAGA
QUE SU
MOTOR
VIVA
DEL

BOOM S.A.



DEL AIRE
PURO DE
FASFILTER

REVOLUCIONARIO SISTEMA DE FILTRADO DE
AIRE PARA TODO TIPO DE AUTOMOTORES



- ✿ MAS POTENCIA
- ✿ MAS RENDIMIENTO
- ✿ MENOR CONSUMO DE NAFTA
- ✿ MAXIMA SEGURIDAD



Fabricado y distribuido bajo licencia exclusiva por:
F.A.S. PEPA HNOS. S.A.

También caños de escape y silenciadores
AVDA. GARIBALDI 1415 - LOMAS DE ZAMORA



Sports: La picadura de la Cobra

Pocos autos pueden cruzarse en el camino de un Cobra. A toda velocidad, a 290 kilómetros por hora, su motor rugie amenazadoramente a través de los caños de escape, dejando atrás a sus competidores, los Jaguars y Sting Rays. Ahora, por primera vez en su historia, la marca incluye modelos de Enzo Ferrari, el maestro italiano del automóvil. Nueve veces, este año, los Cobras azules y blancos hicieron morder el polvo a los rojos Ferraris; actualmente, la lucha entre los dos bóhdidos divide a los espectadores de las grandes competencias automovilísticas.

La rivalidad ha popularizado un culto. Los conductores entregan antídotos contra las picaduras, a los competidores, y acarician serpientes de goma en las carreras. Los fanáticos bailan al

vadir los salones de exposición de los concesionarios de la Ford. El nuevo Cobra es un auto poderoso, que desafía a otro culto de la época: el del lujo y los accesorios. Su baúl es muy pequeño, no trae radio ni ventanillas automáticas, pero bajo su capot se aloja un enorme motor Ford (427 pulgadas cúbicas), puede pasar de 0 a 160 kilómetros por hora y pararse en seco, nuevamente, en sólo trece segundos.

Los Cobras nacieron en la fábrica de A. C. Cars, una colección de cobertizos destartallados, de altos techos, en Thames Ditton, cerca de Londres, donde se fabrica el cuerpo según un diseño de la Ford. Un ejecutivo de cualquiera de los colosos de Detroit que visite la pequeña firma (180 empleados), no podría dejar de agarrarse la cabeza. Los

by realizó el año pasado ventas de 3,5 millones de dólares, y predice que llegará a los 7,5 millones este año. Ford, que pone en el mercado al Cobra a través de 85 concesionarios, insiste en que Shelby obtiene toda la ganancia.

Ford y Shelby suelen olvidar el rol de A. C. Pero en la terminación del auto, mucho de la dureza y el nervio del Cobra viene de una larga tradición de firmas británicas especializadas en automóviles rápidos.

"Fabricamos autos porque disfrutamos haciéndolo", dice el director gerente de A. C., W. Derek Hurllock. "Todo tiene que ser perfecto", agrega. Pero al margen de la satisfacción que obtiene por entregar un buen producto, A. C. está desalentada por el escaso rendimiento económico del Cobra.



Sahl en su Cobra: El auto nació en un cobertizo.

La nueva edición de la Ford: Sólo gana Shelby.



ritmo de un disco de rock, para celebrar los triunfos del auto. Pero el culto se está alejando de la pista, y el Cobra, fabricado por el ex corredor Carroll Shelby, la Ford Motor Company y la pequeña firma inglesa de A. C. Cars Limited, se está transformando rápidamente en un auto de status. El comediante Mort Sahl posee un Cobra. También el jugador de golf Ken Venturi y el cantante Vic Damone, y cuando los especialistas terminen los arreglos, Wilt Chamberlain, el gigantesco jugador de básquetbol, se acomodará al volante de otro Cobra.

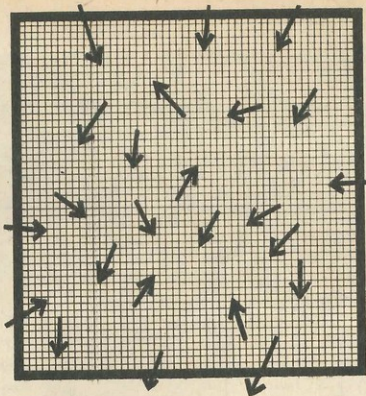
La semana pasada, en un intento por ampliar la atracción popular de la marca, un nuevo modelo sport (a 7.495 dólares, contra 9.950 dólares, precio del modelo para corredores) comenzó a in-

trabajadores se pasean entre las máquinas con aire distraído, mientras saborean su té. A. C. trabaja siete semanas en cada armazón antes de enviarlo a la Shelby American, en California, donde se instala el motor Ford V-8.

El esbelto y tostado Shelby, que aprendió todo lo que sabe de ingeniería detrás del volante (ganó en Le Mans en 1959), trabaja fuera de un hangar, muy cerca del aeropuerto de Los Angeles. Hace tres años, la compañía sólo contaba con Shelby y su avasallador deseo de construir un auto capaz de vencer al Ferrari. La Ford, decidida, recientemente, a incorporar un modelo de carrera, compartía ese deseo. La unión era natural. Comprando los cuerpos a A. C., por contrato, y los motores a la Ford, con descuento, Shel-

Para penetrar en el mercado con un coche propio, la firma planea comenzar la venta, muy pronto, de un nuevo convertible (12.000 dólares), que competirá con el Aston-Martin.

Ford y Shelby se dan perfecta cuenta de que lo que los une son las carreras. Pero ven una creciente posibilidad comercial en el Cobra. En la exposición de Detroit, hace unas semanas, Ford mostró un nuevo diseño del Cobra, un elegante modelo deportivo llamado Bordinat Cobra (por el director de diseños de la Ford, Gene Bordinat). El auto es un modelo experimental creado según el Cobra 427, y Shelby puede construirlo algún día. "Hay un mercado definido —dice Shelby— integrado por quienes quieren tener el auto más veloz del mundo." ♦



Olivetti

MERCATOR 5000

Facturadoras electrónicas
con memoria a núcleos magnéticos

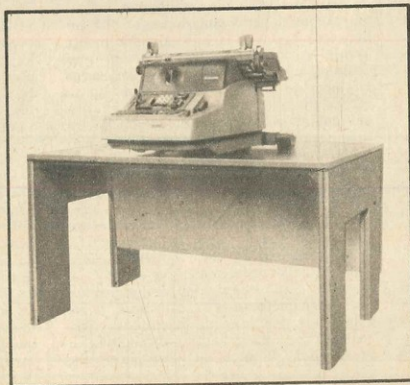
Mecaniza al justo precio todo el proceso de contabilidad y facturación, introduciendo en él la simplicidad y la velocidad del cálculo electrónico. Escribe en los documentos tanto los elementos descriptivos como los de cálculo. Es de utilidad en cualquier tipo de negocio, oficina administrativa, institución bancaria y empresa industrial y comercial.

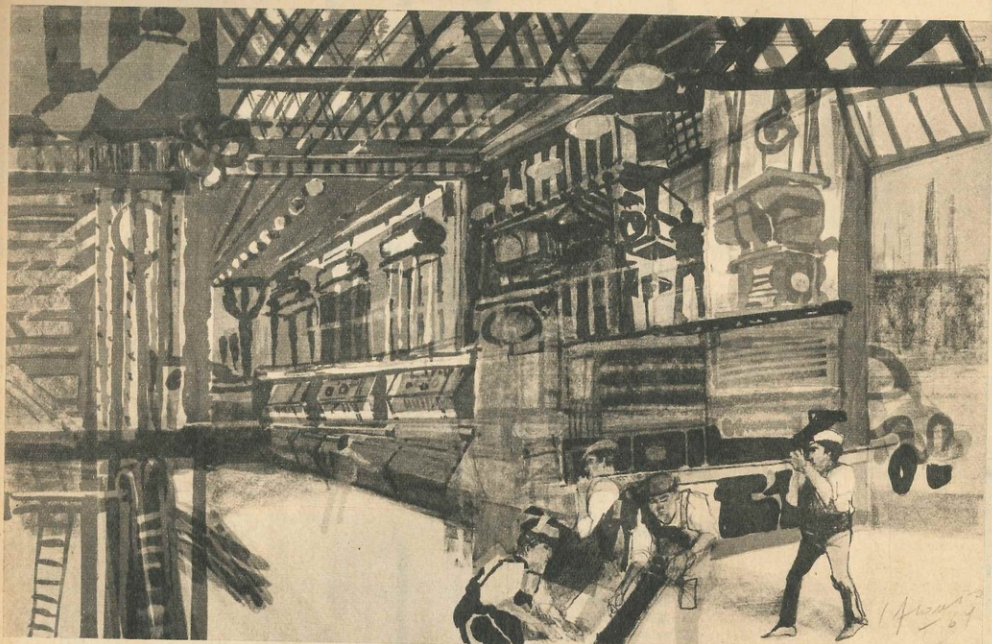
La Mercator 5000 confecciona las facturas con todos sus conceptos:

- imprime a gran velocidad toda la parte descriptiva;
- efectúa electrónicamente los cálculos de las cantidades por los precios;
- imprime los respectivos productos y los acumula en los totalizadores;
- calcula incrementos, descuentos, impuestos, etc.;
- imprime los importes de estos cálculos con los eventuales redondeos;
- imprime el importe total de la factura.

olivetti

Olivetti Argentina S. A.





AUTOPIEZAS: SU PRIMER MEDIO MILLON

La semana pasada, cuando la unidad número 500.000 salió de una fábrica situada en San Martín, provincia de Buenos Aires, culminaba una historia que había comenzado quince años atrás; entonces Wobron era solamente un pequeño taller en el que se apretaban doce operarios, y nadie vislumbraba la actual dimensión de la Primera Fábrica Argentina de Embragues. Menos todavía lo que Wobron será dentro de unos años, después de trasladarse a la nueva planta que se alzará en Pacheco, si se cumplen los planes de sus directivos.

Wobron, en realidad, es un producto del boom de la industria automotriz, para el que la empresa empezó a prepararse en 1955. Ese año viajó a los Estados Unidos el titular de la firma, Julio Broner, y obtuvo las licencias necesarias del primer fabricante de embragues norteamericanos, la Borg Warner Corporation; de allí a la producción de un embrague totalmente nacional había un solo paso, aunque erizado de inconvenientes, y Wobron se animó a darlo en 1957. El primer embrague argentino reconoce también otros padres: la Fichtel & Sachs A. G. (Alemania), la Ferodo (Francia) y la Borg & Beck (Inglaterra), todas licenciadoras de Wobron.

La criatura tuvo que luchar duro, al principio, para conquistar a las fábricas terminales. Es sabido que el embrague es un "producto de experiencia", que de su funcionamiento depende la salud del

vehículo, y las grandes marcas no querían arriesgarse. Los embragues Wobron empezaron por introducirse en los coches de Industrias Kaiser Argentina; el espaldarazo dio resultado, y en seguida los discos producidos en San Martín fueron reclamados por las otras fábricas. Para los dirigentes, la calidad del producto había hecho pasar por alto su juventud.

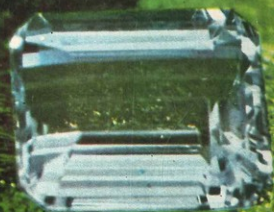
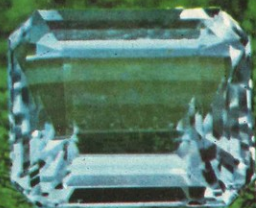
Al calor de la demanda, la empresa se desarrolló aceleradamente. Hoy Wobron cuenta con más de 400 operarios, la mayor parte de ellos calificados, que reciben en concepto de sueldos y salarios una suma global de aproximadamente 100 millones de pesos cada año. Mensualmente, arroja al mercado 17.000 embragues completos y 20.000 discos de embrague. El modesto taller se transformó en un establecimiento de 5.000 metros cuadrados cubiertos, que devora 40.000 kilovatios hora de energía eléctrica por mes.

Paralelamente, Wobron intensificó los controles, que se extienden desde las materias primas hasta los productos terminados. Esta obsesión por la calidad aflora en un gran cartel que domina la sección de armado: "El próximo inspector es el usuario. El debe quedar satisfecho." Otra batalla silenciosa se libró en el campo de la adaptación de los productos norteamericanos y europeos a las exigencias del mercado nacional; "Trabajando con una industria automotriz sobrecargada de modelos, con materiales

y hábitos comerciales distintos, debimos realizar un esfuerzo técnico e intelectual para superar el proceso de acondicionamiento", dice Broner.

Broner bajó del Chaco, donde nació hace 44 años, con la ambición de convertirse en ingeniero electromecánico. Lo logró y, poco después, se lanzó al negocio de los repuestos para automóviles. Fundó Wobron con 18.000 pesos; cinco años después, la fábrica contaba con 240 obreros y 60 millones de pesos de capital. Es también uno de los fundadores de la Cámara Industrial de Fabricantes de Automotores, Repuestos y Afines (CIFARA), entidad que presidió durante varios años. "La industria automotriz ha traído enormes ventajas a nuestro país —dice—; aceleró el proceso industrial, ahorró divisas, elevó el nivel de la técnica y de la mano de obra. Se reactivaron otras industrias. Adelantaron el acero, el plástico, el caucho, la madera. Y también la fabricación de partes."

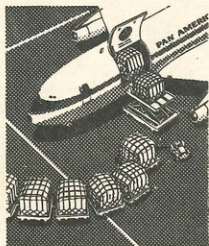
Impulsada por la avidez del mercado, con 500.000 embragues en su haber, Wobron se dispone a comenzar otra etapa: en marzo, en medio de un terreno de 62.000 metros cuadrados, que la firma posee en Pacheco, comenzará a alzar la nueva planta industrial. El terreno tiene capacidad para seis empresas de la dimensión actual de Wobron, pero tendría que ser diez veces más grande para que Broner y sus colaboradores se dejaran impresionar. ♦



Tenemos los únicos Jets Cargueros al servicio de Buenos Aires.



Sus embarques viajan en una sola plataforma, en una sola línea aérea entre América Latina, Estados Unidos y Europa.



¿Cuáles son sus problemas de embarque?
... ¿Bultos voluminosos? ... ¿Muchos pedidos pequeños? ... ¿Embarques de urgencia? ... ¿Objetos delicados? ... ¿Diferentes puntos de destino o fuentes de aprovisionamiento?...

Cualesquiera que sean los problemas, nuestros Jets Cargueros los resolverán.

Nuestros Jets Cargueros le dan el mejor servicio a más ciudades. Cada Jet Carguero admite más de 40.000 kilos. Esto le permite movilizar cualquier colección de artículos en una sola plataforma, en una sola línea aérea entre Buenos Aires* y las siguientes ciudades (con conexiones prácticamente a todo el resto del mundo):

AMSTERDAM
BALTIMORE*
BOSTON
BRUSELAS
CARACAS
CHICAGO
COLONIA
DETROIT
DUSELDORF
FILADELFIA*

FRANCFORT
GANDER*
GLASGOW
GUATEMALA
KINGSTON
LONDRES
MIAMI
MONTEVIDEO
MUNICH
NUEVA YORK

PANAMA
PARIS
ROMA
SAO PAULO
SHANON
STUTGART
TRINIDAD
WASHINGTON*

*Escala optativa

Tarifas especiales para el desarrollo de la exportación argentina.

Durante años, hemos trabajado estrechamente con hombres de negocios en la Argentina, colaborando con ellos en la expansión de sus operaciones alrededor del mundo. Permítanos mostrarle de qué manera podemos ayudarle.

Llame al Agente de Carga autorizado o directamente a Pan American.

Buenos Aires: T.E. 45-8722 y 45-9861. Y en Córdoba, Mendoza, Rosario y Mar del Plata.

El mayor transportador mundial de carga aérea.

PRIMERA EN AMÉRICA LATINA

PRIMERA SOBRE EL PACÍFICO

La línea aérea de mayor experiencia en el mundo.

PRIMERA SOBRE EL ATLÁNTICO

PRIMERA ALREDEDOR DEL MUNDO

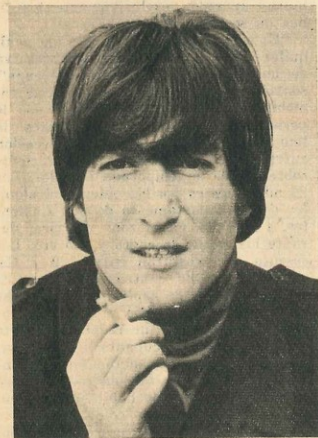
SEÑORAS Y SEÑORES

Kermesse

PARIS — “He llorado sola, en la oscuridad. Conté catorce muertos entre los intérpretes. Yo ya soy vieja, pero el film no ha cambiado.” Tantas veces ha hecho de duquesa o de dueña de lupanar, que Françoise Rosay (75 años) ha terminado por no saber muy bien cómo es ella misma; pero acaba de reencontrarse en la película que, en 1935, hizo con ella y para ella su marido, Jacques Feyder (1888-1948): *La kermesse heroica*. El llanto fue mientras Françoise veía, en una sala del Barrio Latino, la proyección triunfal de aquellas imágenes rastreadas en Brueghel, en Rembrandt, en Hals. Charles Spaak, el guionista de *La kermesse*, ambuló siete años por los estudios, con sus cuatro hojas de libreto bajo el brazo, sin que nadie lo aceptara. “Hasta que —recuerda la Rosay— el productor Loureau, que había hecho *El gran juego*, se decidió. Hubo otro año más de preparativos, y por fin comenzó la filmación en los estudios de Epinay, con escenografía de Wakhevitch. Parece una verdadera ciudad flamenca en movimiento, y no hay una sola toma en exteriores.” A la salida de la reposición de su mayor éxito, Françoise anunció que esa misma noche iba a ver *Pierrot le Fou*, de Jean-Luc Godard, y que al día siguiente volaba a Londres para asistir a una representación del National Theatre. “¿Usted todavía no fue? —le preguntó a un crítico—. ¿No? ¡Qué vergüenza!”

Rival

LONDRES — El Beatle John Lennon se ha enterado, con sorpresa, de que su padre va a hacerle la competencia. Papá Lennon (53 años, ex marinero y lavaplatos) firmó contrato con el sello grabador



Beatle John: Vivir con papá.

Pye Records, y registró una placa con un monólogo donde desenroscas sus recuerdos, titulado *Esa es mi vida*, y una canción, *La próxima vez que te sientas importante*. “Sería divertido —opina Papá Lennon— poder derrocar a los Beatles de su lugar en el ranking.”

Palabra

LONDRES — Las ondas de la BBC no se enredaron ni temblaron; pero cientos de espectadores de la televisión británica, que en ese momento tenían sintonizada la emisora oficial, se precipitaron al teléfono para hacer llegar sus protestas. Porque Kenneth Tynan (38 años), considerado como el más sagaz de los críticos teatrales británicos y ahora —desde que es asesor literario del National Theatre— crítico cinematográfico de *The Observer*, había lanzado esa palabra que los franceses, púdicamente, denominan *le mot de Cambroune*; y, precisamente, la había dicho en francés, al asegurar a los telespectadores que ninguna persona civilizada podía hoy escucharla y considerarse agraviada, como en los tiempos victorianos. Pero una parte del público prefirió seguir siendo incivilizado y puritano, y colmó de rezongos los teléfonos, los diarios y los escritorios de los almidonados miembros de la comisión de vigilancia (no de censura) de los medios de difusión ingleses. Cuando, por fin, el disipante Tynan fue apercebido, comentó: “Esto prueba la proyección de la lengua francesa en el mundo; si yo hubiera dicho lo mismo en alemán, nadie se habría conmovido”.

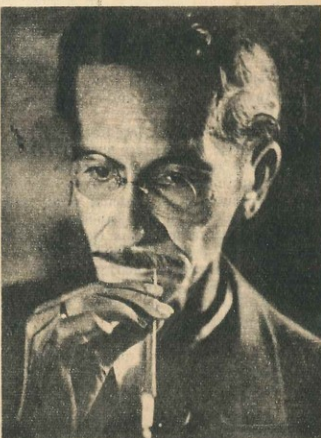
Sangre

BUENOS AIRES — La boite Mau-Mau renació de las llamas, en el mismo lugar (Arroyo y Slipacha) y con una decoración aproximada a la original, aunque nada tuvo que ver con ella, esta vez, el diseñador Juan José Saavedra (la entrada es diferente, no hay almohadón circular en la chimenea, algunas estatuillas son distintas). Pero Papá Mau-Mau, el ídolo protector, sigue entronizado en su zócalo de costumbre, y preside la ceremonia en la que ahora participan unos *boys* de color, al estilo senegalés, con un traje kaki, de pantalón corto, y con un fez rojo, que acompañan a los concurrentes hasta las mesas y limpian los ceniceros. En una de las últimas veladas, la discoteca lanzó unas escabrosas grabaciones mexicanas, que reproducen diálogos entre un hombre y una mujer (pero que no se pueden imprimir), y —después de los obligados *surfs*, *shakes* y los acordes de *Zorba, el griego*— un inusitado pasodoble, a cuyos sonos la multitud danzante se entregó a toda clase de parodias del baile flamenco con batir de palmas y frenéticos tacones. Parapetado en una mesa y abriendo mucho los ojos, el segundo se-

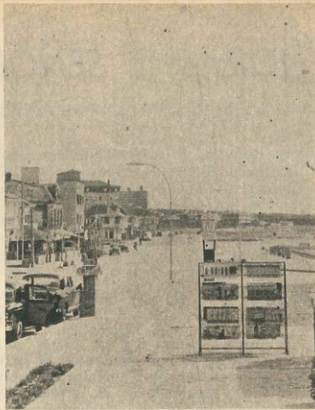
cretario de la Embajada de Egipto, Salah Abbud, reflexionó: “¡Lo que es la fuerza de la sangre española!”

Agoras

BUENOS AIRES — Se quejaron de los hoteles en los cuales habían sido alojados. Se quejaron de los dudosos restaurantes donde los sepultaba la insolencia oficial. Se quejaron de notorias ausencias: Ernesto Sábat, Luis Franco, Leopoldo Marechal. Se quejaron prácticamente de todo, menos de la comida ecuménica, colosal, hiperbólica (o, al menos, así les pareció a ellos), con que los obsequió, en una cantina de la Boca, la Subsecretaría de Cultura, en la primera noche de las deliberaciones, el viernes 17 de diciembre. Erán los delegados de las provincias a la Reunión Nacional de Escritores, convocada por aquella Subsecretaría con la cooperación del Fondo Nacional de las Artes, a la cual se invitó a 107 escritores, de los que asistieron 57. A su vez, de éstos sólo 30 siguieron en pie después del convite boquense y pudieron lanzarse, a la mañana siguiente, a las deliberaciones. El entrerriano Juan L. Ortiz (estimado por algunos sectores como el mayor bardo argentino) fustigó el sistema de sobrealimentar a los intelectuales apenas cinco horas después de comenzada la Reunión: “Eso es precipitar el ocio”, anunció el ascético *Juanele*. Entre tanto, en Miramar, la Semana de las Artes y las Letras obligaba a escritores y críticos a desgarrarse entre la Capital y el Atlántico, y a protestar por la improvisación oficial de poner en escena, simultáneamente, ambos acontecimientos. ¿De qué se habló en estas agoras? Pues de la misión del escritor en el mundo contemporáneo y cosas por el estilo, naturalmente. ♦



Bardo Ortiz: Precipitar el ocio.



Primera Plana

Mar del Plata y Punta del Este, en diciembre. Todavía el sosiego.

Vida Moderna

Los nudos del verano

Dos enviados de Primera Plana —uno a Mar del Plata, otro a Punta del Este— cuentan cómo se preparan esas ciudades para afrontar el inminente aluvión de turistas.

Un funcionario del Municipio marplatense se restregaba las manos, contento: no hay elecciones nacionales a la vista; tampoco conflictos gremiales (la Unión Gastronómica acaba de denunciar la expiración de su convenio anterior, pero la Asociación de Hoteles entiende que se trata de una formalidad y que no se enfriarán las cordiales relaciones obrero-patronales); en el Casino han sido aventadas las sombras que decidieron la clausura, durante 23 días de febrero pasado, de las salas de juego. Solamente los empleados administrativos elevaron su queja a Emilio Ibarra, Presidente de la Lotería de Beneficencia Nacional y Casinos: "Nosotros no hicimos huelga y por eso no se nos dio aumento", le dijeron. Pero la sangre no llegará al mar. El optimismo empuja a los ediles de Mar del Plata hacia una conjetura divulgada entre sonrisas y congratulaciones: "Ninguna de las temporadas del último decenio se ha presentado bajo signos tan auspiciosos. En 1966 batiremos todos los records".

Ese optimismo, sin embargo, esconde tres preocupaciones básicas: nadie sabe cómo responderán los apostadores al aumento del valor de las fichas de juego (mínimo para la ruleta, 100 pesos; para los carteados, 500); tampoco se sabe hasta qué punto incidirá sobre el ánimo del turista el slogan concebido por la Dirección de Turismo del Uruguay ("Beneficiense con el cambio de clima"), una sutileza que aprovecha la baja operada en el peso oro. El tercer dilema es de forma: ¿Calmará las iras de los automovilistas la ordenanza municipal que establece el sistema de estacionamiento a 40 grados del cordón?

La primera de las dudas es, obviamente, la más directamente emparentada con el éxito de la temporada marplatense. "Nunca he visto viajar tanta gente a Miramar, a eso de las 6 de la tarde, y regresar a Mar del Plata a media madrugada", observó, la semana pasada, Norberto Francese, gerente de la compañía de ómnibus El Cóndor. En Miramar, el Casino Central permite apuestas mínimas de 50 pesos. El precio del viaje (que dura 50 minutos, desde Mar del Plata) y el del boleto de entrada a la sala de apuestas equilibran el valor del precio de acceso al Casino marplatense, que ahora es de 300 pesos. Hasta mediados de este mes, la especulación significó que el Casino de Miramar duplicara la cantidad de público. En Mar del Plata, los primeros quince días de noviembre denunciaron una baja en la venta de entradas (56.244) con relación a esos mismos quince días de 1964 (68.842), pero, asimismo, promisorias alzas en el monto apostado (1965: 647 millones; 1964: 367 millones) y en la utilidad bruta del Casino: los 60 millones y medio de pesos de los primeros quince días de noviembre del 64 se transformaron en 111.219.524 pesos en igual lapso del 65.

"Hemos hecho un brillante negocio —conjeturó un funcionario del Casino marplatense—. Con el anterior régimen, cada jugador arriesgaba un promedio de 5.300 pesos y perdía 900. Ahora arriesga 11.400 y pierde alrededor de 2 mil." Las estadísticas aparecen ligeramente distorsionadas por consecuencia de que "cada vez entra más gente sin pagar, sea por invitación de Ibarra, sea por invitaciones que cursan sus die-

ciocho asesores (entre ellos, dos hijos suyos)". Pero el Casino seguirá siendo la principal fuente de dividendos: es, por lo menos, lo que ansian los miembros de la firma Migliora y Cia., que explotará la confitería, y cuya concesión les fue asignada mediante el pago de 219 mil pesos diarios y la aceptación de una peligrosa cláusula: los precios los fijará Lotería y Casinos.

Se vende, se alquila

"Mar del Plata es una ciudad en venta", anunció Víctor Ferrari, empresario de inmuebles; otro, Raúl Vilas, completó la frase, satisfecho: "Y lo bueno es que ahora todo el mundo quiere comprar". Pautas concretas demostraron que, en efecto, a partir de julio se operó una demanda que sorprendió a los mismos idóneos. Una decena de inmobiliarias habían agotado sus ofertas y emprendieron campañas para conseguir los derechos de comercialización de departamentos y chalets, cuyos precios habían subido un 30 por ciento con relación al año anterior; ahora esa relación es del 40 por ciento, y la curva sigue en ascenso. Pero los compradores no han mermado: un rascacielos que se situará en la Avenida Colón, a pasos de la calle Olavarría, ha sido ya totalmente vendido por el régimen de propiedad horizontal, a pesar de que su construcción no superó todavía la etapa del encofrado.

La compra-venta es todavía más intensa para el tipo de departamento standard, de dos ambientes (tasados en alrededor de un millón 200 mil pesos) y de tres (hasta un millón 600 mil), siempre que estén ubicados en el radio céntrico. "Lo que ocurre es que se terminó con la especulación", considera Vilas, un atributo que se ha unido al convencimiento de que "el dinero pierde valor a tal velocidad que no hay otra salida que invertirlo en propiedades", según algunos especialistas del Banco de la Provincia en Mar del Plata. Hasta fines de noviembre, los "forasteros" que pululaban durante la semana probaron que el negocio de la adquisición de viviendas constituía una fiebre en auge. "Porque los que sólo vienen a alquilar aparecen exclusivamente los fines de semana", detectó Ferrari.

"El turista se ha acostumbrado a alquilar como si conviniere una reserva de hospedaje; llega, alquila y ocupa", sonrió Francisco González, de Oeste Inmobiliaria. Sus estudios de mercado le permitieron determinar que para la temporada 66, las tarifas de locación sufrirán un aumento del 20 por ciento sobre las de la temporada anterior. Por 80 mil pesos es posible obtener el alquiler de un departamento de dos ambientes, a la calle, en la zona céntrica, durante los meses de enero y febrero. Los sesenta días costarán entre 120 y 150 mil para los de cuatro ambientes. El precio número de aspirantes a alquilar departamentos permitió a los locatarios poner en práctica un requisito inédito —la cantidad de ocupantes— para evitar abusos como los anotados por la Inmobiliaria Córdoba: en enero y febrero últimos, infinidad de habitáculos de un solo ambiente fueron compartidos por familias de hasta ocho miembros. Ahora, los porteros están investidos de ór-

denes muy estrictas, tal vez para frenar los arrebatos de los hoteleros, que emprendieron una severa campaña para acabar con abusos que, al fin de cuentas, les restaban clientes."

Las primeras lágrimas

"Es una competencia ruinosa —bramó Israel Parisier, propietario del Hotel Hermitage—. Si el gobierno necesita dinero, ¿por qué no grava el alquiler de departamentos, casas y chalets?" Otros hoteleros bosquejaron una estrategia parecida: "O que se desgrave a la hotelería. ¡Están perjudicando a Mar del Plata!" Fundamentalmente, sus quejas apuntaban hacia una Ley —la 6876— que establece un impuesto del 5 y 3 por ciento sobre las facturas de los pasajeros que se alojan en hoteles de categoría Gran Turismo "A" y Gran Turismo "B", respectivamente; y también hacia las nuevas tasas de Obras Sanitarias, "una valla que obliga a los grandes hoteles a cerrar durante los meses de invierno."

El Hermitage cobra ahora 2.250 pesos diarios para un alojamiento, con pensión, en sus habitaciones menos suntuosas, y 3.500 en las otras. "He comprobado que de cada cien pesos que un gran hotel cobra a sus clientes, 60 van a parar a impuestos y cargas sociales; los 40 restantes no alcanzan para pagar los sueldos, la comida y los gastos generales. Su explotación es, pues, deficitaria", estipuló Parisier. Eduardo Manuel Teisairé, concejal peronista y ex recepcionista del Hermitage, lo rebate: "La gente llora, pero nunca canta cuando el verano concluye exitosamente. Las temporadas son caldadas, y serían mejores si en vez de mostrar tanto interés por el turismo internacional, se interesarán por el nacional".

Lo cierto es que el interés que potenciales veraneantes mostraron por departamentos y moteles obligó a los hoteleros a ser cautelosos, a pergeñar sólo leves modificaciones a sus tarifas. Alojarse y comer en el Hotel Benedetti costará entre 1.250 y 1.600 pesos por día; en El Castillo, en la zona de los acantilados, entre 1.350 y 1.650. En los hoteles económicos instalados a no más de diez cuadras del Casino, los precios —incluida la pensión— oscilan entre 700 pesos y 1.200.

Prever un alud turístico es, en cierto modo, como anticiparse a una epidemia. Aceitar cada engranaje, pulir las discrepancias y proveer de confort a una avalancha de nómades dispuestos a *pasarla-bien-para-eso-pago*, es una misión que inevitablemente recae en Jorge Raúl Lombardo (43 años), Intendente de Mar del Plata. Su prestigio está condicionado, sin remedio, a la consumación de ese objetivo. "Cuando la gente dice que Mar del Plata tiene un futuro imprevisible, me asusto. Yo quiero un futuro claramente previsible", dijo hace diez días a Primera Plana.

Sus afanes actuales se reparten en multitud de frentes, según consta en su monografía *Mar del Plata 70*. "El estacionamiento a 40 grados es una solución transitoria", considera, aun cuando no atina a responder qué ocurrirá cuando un coche así estacionado deba retroceder para incorporarse a una apretada caravana de vehículos: "Es

tamos trabajando en un plan de playas de estacionamiento de altura". Es un proyecto más remoto que el que promete concretar para fines del verano, cuando el aeropuerto de Parque Camet se haya alargado lo suficiente como para que pueda aterrizar el primer jet.

PUNTA DEL ESTE

Este año, los dólares se bañarán en la Brava. El cándido pueblo de pescadores, hasta hace tres décadas, se transforma cada vez más en un excelente vivero de divisas para quienes posean una casa, un departamento y hasta un elemental bungalow en la península. Desde julio, las registradoras de las inmobiliarias no dejan de repique-tear, adelantando una temporada que promete buenos negocios y sol a pico. La casita más modesta (cortinitas floreadas y disimulados calentadores a alcohol en las cocinas) se están alquilando a 30 mil pesos oro la temporada. Las empinadas mansiones que se remontan blancas y rojas sobre los médanos no bajan de los 3 mil dólares. En mil dó-



Primera Plana
Punta: A la sombra del Dumont.

lares se cotizaron para diciembre, lo que supone el doble para febrero.

Las opiniones son unánimes: Juan José Martínez Aranzá, *Juancho* para todo el mundo, telégrafo inclusive, vicepresidente de la Cámara Inmobiliaria de Punta del Este, es uno de los portavoces de la euforia: "¡Esto es bárbaro! He colocado el 95 por ciento de las disponibilidades tres meses antes de la iniciación del verano". En el entropeso del portentoso monoblock Santos Dumont, el arquitecto Alberto Ugalde (55 años, argentino) ofrecía los últimos departamentos del edificio, hace quince días, a precios que rondaban los 30 mil pesos uruguayos por mes.

Tanta demanda despertó la codicia de centenares de montevidéanos, propietarios de chalets de week-end en Pocitos y Carrasco, en base a la teoría de que "después de todo, Pocitos y Carrasco están a minutos de Montevideo, y Punta (a casi dos horas de micro) supone gastos que orillan el desfilfarro". El fenómeno, que comenzó a fructificar, había sido previsto por Luis Sader, con veinte años en el negocio de compra-venta y alquiler de propiedades: "A úl-

timo momento, mucha gente se queda en Montevideo, y entonces alquila sus residencias de fin de semana y consigue jugosos dividendos". Es posible que semejante estrategia equilibre la oferta y la demanda en los principales balnearios uruguayos, aun cuando Ugalde barunte que "en enero aparecerán los argentinos de rodillas para que les consiga un alojamiento cualquiera, aunque sea en Maldonado".

Su conjetura se apoya en un viejo síntoma: noventa de cada cien turistas en el Uruguay son argentinos, la mayoría provenientes de Buenos Aires. El otro diez por ciento está integrado casi exclusivamente por norteamericanos: la Cámara Inmobiliaria de Punta del Este acaba de registrar una solicitud de alojamiento del gobernador de Minnesota (Estados Unidos) para veinte días, a partir de esta semana.

Otros remolinos comienzan a gestarse en los más aristocráticos hoteles de la península, categorizados por una tasa —el laudo— que oscila entre el 17 y 26 por ciento. El San Rafael, en donde funcionan las salas de ruleta y punto y banca, cobrará 960 pesos oro por persona-día, con pensión. Para dos personas, el precio es algo menor: 1.700. El hotel La Cigale estipuló una tarifa de 550 pesos oro, y el Richmond, de 450 (dos personas: 660), ambos con comida. Sin embargo, la mayoría de los hoteles de Punta del Este —unos 40— optó, este año, por ofrecer sólo alojamiento y desayuno: el San Marco fijó una cuota de 250 pesos oro por pasajero (dos, 600), y el Playa Hotel de 272 (dos, 340). Otros buenos hoteles y residenciales del área céntrica estipularon tarifas que van de los 75 pesos oro a los 150, a los que se adosa un laudo del 20 por ciento.

Las cosquillas de la noche

No solamente los comisionistas y hoteleros desmopolvan sus cajas de hierro: a principios de mes, la fiebre de los preparativos se había contagiado a restaurantes, boites y tiendas elegantes, y a varias galerías comerciales, cuyos retoques finales se cumplieron con el apuro de la avidez. En la Avenida Górrero, un enorme techo albergará, esta temporada, al asador más grande del país, a riesgo de que sus emanaciones se peguen a las camisas de Pucci y las sofisticadas bikinis de croché, que ya exhiben las boutiques aledañas.

Para los trasnochadores, Punta dispondrá de una réplica del resucitado Mau-Mau de Buenos Aires, que funcionará en dependencias del Hotel Médano. El ruidoso 06 del verano pasado, frente al Malecón, competirá ahora con el 05, de cara a la Playa Mansa: "Prendemos reverdecer el prestigio de La Fragata, un refugio que congregaba a los refinados de los años 40. Bailaban en zapatillas y bebían sólo champaña", recordó uno de los dueños. La semana pasada, las sorpresas eran apenas una forma de la expectativa. "No hemos descuidado la cultura, qué esperanza", se jactaban los lugareños, sobre todo quienes concibieron una fórmula estrafalaria: en la boîte Carrousel, al lado del Casino, se exhumarán vodeviles de Sacha Guitry y Georges Feydeau, de modo que los jugadores puedan, entre bola y bola, echar un vistazo al escenario. ♦

Cuando la paz puede volverse un pecado

Poco antes de la aurora, hace alrededor de un mes, un muchacho rubio y sólido se sentó en la calle, frente a la biblioteca de las Naciones Unidas, en Nueva York. Cruzó las bielas a la manera oriental, sacó del bolsillo una caja de fósforos y prendió fuego a sus propias ropas, empapadas de gasolina. Un somnoliento guardián de la UN se despertó de golpe con los alaridos, se acercó a la figura llameante, pidió ayuda a los bomberos. Era tarde. Cuando Roger Allen LaPorte fue rociado con un extintor, ya el 95 por ciento de su cuerpo era una sola llaga viva.

La inmolación de LaPorte tuvo lugar una semana después que otro norteamericano, Norman Morrison, hiciera lo mismo ante la sede del Pentágono: querían protestar contra la política de USA en Vietnam, apelando a una modalidad que iniciaron los monjes budistas de aquel país, en los lejanos días del presidente Diem. Sin embargo, Morrison no era budista, sino *cuáquero*, una religión que (como el propio budismo, en su versión originaria) impide a sus adeptos atentar contra cualquier forma de vida. Y en cuanto a LaPorte, tampoco era budista. Su religión era la católica apostólica romana.

Joven (22 años), nacido en la ciudad de Rome, en el Estado de Nueva York, Roger LaPorte sabía bien que el suicidio configura, para la Iglesia, uno de los pecados mortales: lo estudió en Vermont, cuando cursó teología en el St. John Vianney Seminary, de Barre. Tal vez por eso, LaPorte deseaba seguir viviendo, o por lo menos así lo declaró a sus amigos poco antes de confesarse y entrar en coma. Murió 83 horas más tarde. "Hizo el acto de contrición más piadoso que he escuchado", dijo su confesor, un capellán del Hospital Bellevue.

¿Por qué, entonces, se inclinó a sí mismo? A una policía que le formuló la misma pregunta, durante su traslado en la ambulancia, LaPorte —todavía lúcido— le respondió: "Soy un *Catholic Worker*. Estoy contra la guerra, contra todas las guerras. Lo hice como una acción religiosa".

Que la lógica del pacifismo de LaPorte condujera a la autoinmolación conmovió y escandalizó a los demás miembros del movimiento de *Catholic Workers*. En una escueta declaración oficial, los líderes de la organización pacifista reiteraron su oposición al suicidio. "Si hubiéramos tenido algún indicio de lo que iba a hacer —se lamentó uno de los camaradas de LaPorte— no lo hubiéramos dejado solo un minuto." Sin embargo, quizás el mismo compromiso profundo y existencial con el testimonio cristiano, que durante 32 años ha venido atrayendo a tantos hombres y mujeres jóvenes hacia el movimiento de Dorothy Day, arrastró ahora a LaPorte hasta su dramática resolución.

El *Catholic Worker Movement* fue fundado durante la depresión de los años 30 por un inmigrante francés, Pe-

ter Maurin, y por una nativa de Brooklyn, la famosa Dorothy Day. Hija de un periodista, criada en un hogar episcopal (nombre de los anglicanos en USA), Dorothy se convirtió al marxismo cuando todavía estaba en el colegio secundario. Después llevó a cabo un cotel ideológico y terminó ingresando en la Iglesia Católica. "¿Acaso no es posible ser izquierdista y continuar creyendo en Dios?", plantearon Maurin y Day en el primer número de *The Catholic Worker*, periódico mensual del



AP
Roger LaPorte

Newsweek
Dorothy Day



191
Los rastros de la inmolación.

movimiento (el precio de la hoja no ha subido desde 1933: todavía cuesta un centavo, aunque hoy cuenta con 83.000 suscriptores). El ideario del *Worker* reproducía las demandas tradicionales de la izquierda. Se oponía al capitalismo, respaldaba a los sindicatos obreros y condenaba por igual a Hitler y a Franco. No obstante, su pacifismo no admitía defeciones. Pese a que detestaba el nazismo, los *Workers* prefirieron la prisión antes que servir en la Segunda Guerra Mundial.

Si la Iglesia Católica se caracteriza por su compleja estructura jerárquica, el movimiento de miss Day puede imaginarse su antítesis: no tiene fichas de asociación, no existen las cuotas ni se eligen autoridades. Nadie sabe cuántos *Trabajadores Católicos* hay. Empero, en la década del 40 —su propia edad de oro— el movimiento llegó a crear y mantener un centenar de *Houses of Hospitality* (Casas de Albergue) en varias ciudades de los Estados Unidos.

"No os preocupéis por el día de mañana", solía decir Maurin, citando a los Evangelios. "Ya le toca a cada día su afán." El mañana arribó y no fue demasiado feliz para los *Workers*. Actualmente, el movimiento opera sólo una do-

cena de *Casas de Hospitalidad*, todas autónomas, y un puñado de granjas o "comunidades agrícolas" donde los *Workers* y sus simpatizantes labran la tierra y estudian.

Con muchas de las viejas reivindicaciones ya alcanzadas, los *Workers* se han ido fijando nuevas metas. A los 68 años, la señorita Day se opone a los dulzones sindicalistas de su patria, a causa de que "se han convertido en los primeros explotadores de los obreros". Tampoco respalda los programas de lucha contra la pobreza que encara el gobierno de Johnson. "Es que los funcionarios no tienen en cuenta al pobre como ser humano", le confesó Dorothy a la redactora de religión de *Newsweek*, Ann Schlumacher. "No confían en los humildes y, por lo tanto, no saben cómo ayudarlos. No apoyamos la tendencia al llamado *Welfare State*." El "estado de bienestar" capitalista supone auspiciar el progreso económico en polos de crecimiento, para extenderlo luego hacia los sectores postergados. Semejante "extensión", juzgada a través de la sensibilidad revolucionaria de miss Day, se parece demasiado a un paternalismo explotador. Meneando su pelo enmarañado y blanquísimo, la dirigente sostuvo que auxiliar al pobre era "una cuestión de responsabilidad personal de todos".

En su guerra propia contra la guerra, la señorita Day fue recientemente a Roma, donde ayunó por diez días. Fue su manera gandhiana de apoyar a los obispos renovadores del Concilio, a fin de que contemplan la situación de los objetores de conciencia. Se quedó satisfecha cuando leyó el texto definitivo del Esquema 13 (Relaciones de la Iglesia con el Mundo Moderno): recomendaba como "justo" que los sistemas legales consideren el caso de los objetores de conciencia y no los obliguen a pelear. Además, condena a las naciones que almacenan armas atómicas, párrafo que se votó con la encarnizada oposición de los obispos norteamericanos.

La verdad es que el pacifismo absoluto de los *Catholic Workers* siempre ha incomodado a la jerarquía católica de Nueva York. La influencia más poderosa de los discípulos de Maurin es, sin embargo, indirecta: se ha ejercido principalmente por obra de intelectuales católicos como James O'Gara, director de la revista izquierdista *The Commonwealth*, y Michael Harrington, autor del best-seller *The Other America* (ver Primera Plana, Nº 79, pág. 36). O'Gara y Harrington, por períodos, se han ubicado dentro o fuera de la organización de Dorothy Day, pero reconocen que su inspiración emana de esa viejecilla dinámica y ardiente, quien —por su parte— los trata como a chicos malcriados.

El joven Roger LaPorte, egresado con medalla de oro de la Academia del Espíritu Santo, en Tupper Lake, podría haber seguido un camino similar: ya sus artículos solían adornar la primera página en el periódico del Movimiento. O si no, como un puñado de *Workers* anónimos, podía haber permanecido en la oscuridad, brindando testimonio de su amor a los pobres y a la paz. Pero en un minuto trágico, durante una noche larga y solitaria de noviembre último, Roger Allen LaPorte, inclinando su cabeza de adolescente, consumó una tercera, terrible, irrevocable elección. ♦

Sordos

El salto hacia la comunicación

La desilusión sobrevino cuando regresaron a Buenos Aires y descubrieron que todo cuanto habían aprendido en los Estados Unidos, en uso de una beca de especialización, no podría ser aplicado en ninguna de las escuelas oficiales para la enseñanza de niños sordos. Una y otra vez rebotaron contra la insensibilidad burocrática. Hasta que, completamente hartas, Julia Polito Castro, Sara Castro de Denham, María Haydée Cáceres y Obdulia García Pico de Ponce fundaron el Instituto Oral Modelo.

En 1956, doce alumnas aceptaron probar los novedosos planes del establecimiento; nueve años después, 150 estudiantes y 28 profesores se dedican a la lectura labial (lenguaje receptivo), a la articulación de fonemas y al adiestramiento del oído. Los alumnos son *sordos profundos*, o sea que ni siquiera captan el sonido de un instrumento de percusión. Pero en algunos sobrevive un resquicio, por el que tratan de colarse las voces que, en todas las aulas, truenan a través de altoparlantes en continuo funcionamiento. Su objeto es que aquellos que las captan, retengan la memoria de la voz normal. De cualquier modo, con un sonido standard o sin él, todos terminan hablando.

Es el resultado de casi cinco horas diarias de enseñanza pura, de la precocidad de una preparación que toma a los chicos con dos años de edad y los hace atravesar tres secciones de jardín de infantes, y un grado complementario de preingreso a la primaria.

Con esta base van a encarar los seis grados normales, más uno especial que los capacita para el secundario. Sin embargo, no todo es afanarse sobre los pupitres: a menudo, María Fux los congrega junto a la barra. Es casi milagroso, pero demuestran un insólito sentido del ritmo: "Lo sentimos en el cuerpo, por todos los poros, en los pies, en el piso".

Quienes egresaron hace menos de un mes de sexto grado, saben saltar sobre su sordera, pero no la olvidan. Tienen plena conciencia de cuál es su grado de inferioridad. Así, no llegan al extremo de los que no calibran sus problemas en la medida justa y los magnifican. Rara lucidez que es ya conocida por los rectores, médicos escolares y cuerpos de profesores que quisieron vetarles el acceso a los colegios comunes. Sorpresa: no eran las madres sino los mismos chicos quienes exigían que se los tuviera un trimestre a prueba. Sin excepción, superaron el examen con holgura.

Sara Denham reconoce que, como profesoras, pudieron optar por el camino más fácil: el de los gestos, un idioma silencioso que, para colmo, les impediría a los estudiantes acceder a una intelectualidad superior. Entre quienes apelean a los gestos, *mamá* puede ser una determinada posición de los dedos, pocas veces las cuatro letras de un libro y nunca el contexto que las justifica.

Los seis alumnos —entre 13 y 15 años— que completaron sexto grado, no terminan de enumerar los libros que leyeron en el 65. Es que ahora, a través de esa lectura, descubren que la palabra *mamá*, que todas las palabras, son algo más que símbolos: un ariete contra la incomunicación, que les permite superar todas las barreras. ♦



Jaime González Cocchiá

A los 4 años, el silencio. A los 13, sólo un handicap.

PREMIO

PRIMERA PLANA

DE NOVELA

La Dirección de Primera Plana ha decidido instituir un premio anual y único para novelas hispanoamericanas, dotándolo de 250 mil pesos argentinos. Su concesión será determinada en esta ocasión por un jurado que integrarán los escritores José Bianco (argentino), Carlos Fuentes (mexicano), Emir Rodríguez Monegal (uruguayo) y Mario Vargas Llosa (peruano). Se han establecido las siguientes bases:

- El concurso se abre para novelas inéditas, escritas en español. Podrán intervenir en él los autores nacidos en el territorio americano de habla española o los residentes en ese territorio.
- El plazo de admisión de los trabajos vencerá el 30 de diciembre de cada año, a las 18 horas, y el fallo se dará a conocer el 30 de marzo del año siguiente.
- Antes de iniciarse la reunión del jurado, que se efectuará en Buenos Aires, la Dirección de Primera Plana designará a uno de los cuatro miembros para que ejerza la presidencia y tenga doble voto en caso de empate.
- El premio Primera Plana de Novela podrá ser declarado desierto si la calidad de los envíos no satisface al jurado.
- La obra que resulte elegida será editada por cuenta de la Editorial Sudamericana de Buenos Aires, a la que Primera Plana transmite la exclusividad de la publicación. En el período que medie entre la concesión del premio y la aparición del libro, el autor no podrá hacer uso de la obra presentada, ni siquiera para su reproducción fragmentada. La Editorial Sudamericana liquidará al autor los derechos correspondientes.
- Para aspirar al premio deberán enviarse cuatro copias a máquina de cada trabajo, escritas en una sola cara del papel (tamaño oficio) y a dos espacios, a nombre de Premio Primera Plana de Novela, Perú 367, Buenos Aires, Argentina. Los originales deberán ser firmados con seudónimo y, en sobre aparte, cerrado y lacrado, se consignará el nombre y domicilio completos del autor; en la parte exterior del sobre que contiene estos datos se escribirá sólo el seudónimo. Los sobres serán abiertos ante escribano público.
- Los trabajos no premiados y los respectivos sobres podrán ser retirados por los autores dentro de los 90 días de conocido el fallo. Después, no habrá derecho a reclamación.



JUSTICIA

NUEVA LEY DE ALQUILERES

V - Falta de Pago

Por Ival Rocca *

1. AYER Y HOY: La ley anterior obligaba a intimar el pago de los alquileres que se adeudaran, por telegrama colacionado, como condición necesaria antes de iniciar juicio de desalojo. Pero esta intimación no era necesaria para los inquilinos excluidos de la prórroga: es decir, los pudientes, el Estado, los posteriores al 1º de marzo de 1957, etc. En la ley actual, siempre es necesaria, y previa al desalojo, la intimación de pago.

Ahora, si un inquilino pudiente a quien se le fija nuevo alquiler no paga las diferencias adeudadas hasta el momento de la sentencia (retroactividad), el locador no puede darle por rescindido el contrato de locación ni los juicios pueden declararlo rescindido o terminado.

2. YERROS GRUESOS: Por errores de redacción, tanto de la Ley 15.775 —anterior— como de la 16.739 —actual—, el texto dice categóricamente que cuando se inicie desalojo por falta de pago de los alquileres (convenidos y reajustados según el aumento anual normal), el inquilino tendrá derecho a paralizar el lanzamiento —luego de dictada la sentencia y practicada la liquidación total de la deuda— mediante el pago por depósito judicial de la cantidad adeudada y las costas. Sin embargo, el inquilino que haya sido demandado cuando estaba vigente la Ley 14.821, puede paralizar tres veces el juicio; el que estuvo demandado cuando regía la Ley 15.775, puede paralarlo dos veces, y el demandado ahora, con la Ley 16.739, una vez. Como se ve, esto, que es absolutamente injusto, resulta de la interpretación correcta conforme al texto expreso de la ley (una vez, con cada ley que dio derecho al momento respectivo).

3. QUEDO EN EL TINTERO: a) En primer lugar, y según hemos visto, no quedó aclarado ni solucionado, de manera alguna, el problema de las veces en que puede paralizarse el juicio iniciado por falta de pago; b) En segundo lugar, no se explica de qué manera y cómo se presentará al Juez —como lo exige la Ley— el escribano que reciba un pago depositado en la Notaría por el locatario, ante la negativa del propietario o locador de recibir el alquiler; c) En tercer lugar, no se dice qué pasa con los juicios que se han tramitado hasta

el momento por la Ley anterior. Es cierto que la actual impone la obligación de aplicarla a los juicios que no tengan sentencia final, pero como los tribunales tienen decidido que no es posible rever las "etapas" del proceso ya decididas, habría sido menester una norma expresa que decida este problema para la falta de pago (más que todo, por la facultad o no de lograr la paralización y la continuación en la locación).

4. ROMPECABEZAS: Todo esto de la falta de pago es no solamente un rompecabezas, sino que tal como está concebido y redactado, es "para agarrarse la cabeza". a) ¿Cómo es posible que el locatario "A", pueda paralizar una sola vez el desalojo por falta de pago, y el locatario "B" pueda paralarlo tres veces? ¿Dónde está la igualdad? b) ¿Cómo es posible, si el inquilino es pudiente (rico, en otras palabras), que el locador —que incluso puede ser pobre— no pueda desalojarlo por la falta de pago del nuevo alquiler o las diferencias? ¿Acaso nuestras leyes obligan a los acreedores a recibir pagos parciales que no cumplan con lo que el deudor debe? c) ¿Cómo puede ser que, "del otro lado del Riachuelo", un inquilino rico esté impedido de quedarse en la locación paralyzando el lanzamiento derivado de la falta de pago de "todo el alquiler" y que, "de este lado del Riachuelo", en la Capital, pase exactamente a la inversa?

5. ANTIDOTOS Y ESCAPES: A pesar de este enjambre de disposiciones que —como los cuadros de algunos pintores— no dan idea si están "al revés" o "al derecho", el intérprete, el Juez, el jurista, el particular ofendido por las disposiciones legales, pueden engañarse buscando la vuelta apta para que la injusticia sea lo menos injusta posible. Por ejemplo, es posible uniformar la situación de los inquilinos pudientes logrando en todos los casos decisión final de la Corte Suprema, por vía del recurso de arbitrariedad. Respecto de la imposibilidad de desalojar a los pudientes que no pagan la retroactividad, algunos idóneos opinan que la solución está en iniciarles juicios por separado, nuevamente por desalojo, hasta lograr el lanzamiento. ♦

* Copyright by PRIMERA PLANA

La Ciudad

Las calles de los buenos augurios

A comienzos de diciembre, la recepción de una simple esquila obligó a la Asociación Amigos de la Avenida Santa Fe, en Buenos Aires, a renunciar a un derecho tradicional: la decoración callejera para las fiestas de Año Nuevo. La misiva estaba firmada por la presidenta de la Comisión Remedios de Escalada de San Martín, Silvia Martorell de Illia, y anunciaba que esa entidad estaba resuelta a ocuparse de la ornamentación de Santa Fe, y también de Callao y Florida.

"La Comisión —memoró Odilio Rodríguez, gerente de los Amigos— nos preguntó si teníamos alguna objeción que hacer. Contestamos que no, dados los objetivos benéficos de ese organismo y a que, en realidad, no somos dueños de la calle. Pero nosotros pensábamos instalar centenares de árboles de Navidad, pinos verdaderos."

En cambio, el equipo de la señora Illia prefirió colgar grandes cartelones. Cada uno desea felices fiestas e incluye franjas con los nombres de los comercios que se han adherido a la campaña (previo pago a la Comisión de unos 20 mil pesos por cartel). El dinero recaudado servirá, según fuentes autorizadas, para suministrar ayuda a las provincias pobres. Cuando algunos inquietos comerciantes preguntaron a la Asociación de Amigos si la Comisión se había pronunciado contra la instalación temporal de pinos, la respuesta fue que "no había correspondencia estética entre los anhelos de ambas instituciones".

A principios de la semana pasada, un millar y medio de comerciantes de Santa Fe, Callao y Florida daban los toques finales a la ornamentación de sus negocios, esta vez con más esmero que otros años. El propietario de una sedería y el gerente de una casa de artefactos domésticos —que invirtieron, cada uno, más de 100 mil pesos en adornar sus vidrieras— dieron estas razones: "De alguna manera había que contrarrestar el mal gusto de esos estandartes". "Los cartelones sirven exclusivamente a los fines de la Comisión, pero nuestras ventas aumentan sólo cuando uno da al cliente algo más que buenos augurios." ♦



CON LOS OJOS
PUESTOS EN UN
FUTURO SIEMPRE MEJOR
LE DESEA FELICIDADES
PARA EL NUEVO AÑO
BANCO SHAW

SIEMPRE ATIENDE MEJOR



CASA CENTRAL: Sarmiento 355, T. E. 31-6271/6 - **NAZCA:**
Av. J. B. Justo 5688, T. E. 58-4254 - **ZONA NORTE:** Av. Las
Heras 3701 (esq. Canning) T. E. 71-5101 - **ALMAGRO:** Av.
Corrientes 4222, T. E. 86-1796 - **FOREST:** Av. de los Incas
esq. Av. Forest, T. E. 73-7208 - **ALVAREZ THOMAS:** Av. de
los Incas 4138, T. E. 51-9247

PROXIMAMENTE: Av. Quintana esq. Parera

94 PACCENTINI S.A.





Eduardo Comesana

Embajadora y embajador de Marruecos: Abuelos en plena juventud.

Primera Dama

Lo mismo que un oasis

Alguien dijo que su sonrisa es fresca y dulce como un oasis. Porque bajo el sol tiznante de Marruecos, tras la arena incontable, el oasis es, más que frescor, una especie de dulzura. La misma que brota de la mirada y los gestos de Khaduya Delero, esposa del embajador marroquí en la Argentina, Mohamed El Khatib, mientras sirve, en una ornamentada tetera de plata, un té aromado de menta.

Hace 21 años que los embajadores están casados: en aquel entonces, Mohamed tenía 30 años, y Khaduya 13. No es un hecho tan asombroso, si se piensa que a esa edad se casaban muchas argentinas, hace 100 años; y la explicación que da el embajador es impecablemente lógica. "La costumbre exigía que los novios no se conocieran sino el día del casamiento, que había sido arreglado por sus familias. Yo, que había hecho mis estudios en Madrid y conocía el modo de vida occidental, no me resignaba a casarme así, a ciegas, con una mujer que tuviera ya formada su personalidad, o gustos que no coincidieran con los míos". De modo que Mohamed prefirió una muchacha muy joven, una criatura casi, para poder modelarla, para sentirla crecer junto a él.

Y Khaduya, con una voz modulada con ternura, en la que canturrean apenas las ces y las zetas, concluye: "Salí del colegio para casarme". Eso aclara por qué la señora de El Khatib es abuela a los 34 años: su hija mayor, Fatma, se casó a los 16 (hoy tiene 20), tiene una hija de 3 y espera otro hijo para junio de 1966; la menor, Aisha, se casó hace un año, a los 17, y tiene una hija de 1. "Pero, aunque somos abuelos, vivimos aún en luna de miel", informa El Khatib, y agrega que sus hijas estaban comprometidas desde la infancia: desde los 2 años y medio la mayor, y desde los 9 la menor. "La diferencia está en que

ya a esa edad conocieron a sus novios; y en que, cuando llegó el momento de casarlas, me pregunté si realmente deseaban hacerlo con sus prometidos." Ambas dijeron que sí y, a partir de ese instante, salieron solas con sus futuros maridos, como cualquier novia occidental.

El Khatib completó su formación en universidades españolas (habla un castellano impecable), con la activa participación en la guerra por la independencia de su patria. "La resistencia armada de los marroquíes comenzó cuando la invasión franco-española, en 1912 —dice—, hasta 1927; luego comenzó la resistencia pasiva. El proceso culminó cuando el Sultán Mohamed V, desterrado por los franceses en 1953, regresó a Rhabat como rey de Marruecos independizado, en 1955." A través de todo este proceso, El Khatib desarrolló una intensa actividad cívica y militar, que se remansa ahora, en un palacete de Belgrano R, en Buenos Aires, como representante del actual rey, Hassan II. En la residencia no falta el patio típicamente morisco, con las columnas gráciles, el estanque y las macetas colmadas de flores. Es una manera de combatir la nostalgia que a menudo aqueja a la embajadora: "Extraño a mis hijas y nietas; felizmente, podré volver a Marruecos en junio, para el nacimiento del nuevo nieto". Y no es que no le guste la Argentina, al contrario: "Pero es difícil no añorar un país donde el mar y el cielo tienen el mismo color". ♦

Muñecos

Los que poseerán la Tierra

Un millón y medio de norteamericanas vienen desplazándose sobre Europa, desde hace un año. Todas se llaman Barbie, tienen 22 años y 30 centímetros de altura (en Francia se las suele llamar Marie-Claire). En la Argentina todavía no se prevé su advenimiento pero, tras el fabuloso éxito de su invasión en los Estados Unidos y en el Viejo Mundo, pocas esperanzas quedan de escapar a las ar-

timañas de Barbie, el juguete más oneroso que se recuerde.

Un día de hace siete años, Mrs. Ruth Handler contemplaba los juegos de su hija Bárbara, apodada Barbie, quien había recortado una silueta en cartón y la estaba vistiendo con trajes de papel. Mrs. Handler fue visitada en ese momento por la inspiración: ¿por qué no fabricar una muñeca de apariencia adulta y sofisticada, que tuviera a su disposición toda clase de ropas y accesorios para cada ocasión? De aquí nació, cerca de Los Angeles, la firma Mattel Inc., cuyo volumen de negocios sobrepasa hoy los 800 millones de dólares anuales.

Hace pocos meses, Barbie fue lanzada sobre los mercados francés, italiano y alemán. Las chicas (y la mayoría de las madres) se han entusiasmado con su típico aspecto de *flapper* norteamericana: piernas largas y esbeltas, busto generoso, labios abultados, nariz respingada, pelo rubio (sobre el cual pueden superponerse minúsculas pelucas de todas clases y para las más variadas circunstancias). Porque Barbie dispone de un guardarropa de más de 150 modelos (desde los "blue jeans" hasta una capa de visión auténtico, pasando por los *tailleurs* y las bikinis, las vainas de lamé dorado y los *chemisiers* mañaneros), cada uno de ellos con sus accesorios completos, y hasta las joyas respectivas, todo en miniatura. Además, tiene su teléfono blanco, su receptor portátil de televisión, sus valijas (a elegir en material sintético, cuero o yacaré), sus productos de belleza, sus revistas de modas y decoración, su perro —y los juguetes del perro, la casilla, los huesos—, su propio teatro, con trajes, decorados y libretos.

20 millones de Barbies se han vendido desde 1958, en los Estados Unidos y Europa, y de ellas viven 25 agentes de relaciones públicas y 45 agencias de publicidad, sin contar las 5 mil modistas y oficiales que, en Tokio y Hong Kong, ejecutan los modelos de la colección, diseñados por los mayores creadores norteamericanos de modas. Entre los 800 empleados que navegan por este océano (10 por ciento de las ventas de la industria de juguetes en USA), la secretaria privada de Barbie, ayudada por 15 psicólogos, contesta a los 40 mil cartas que sus admiradores le envían semanalmente.

Una mujer fatal

Pero el asedio no se detiene allí. En 1958 —año de su lanzamiento—, se vendieron 5 millones de Barbies, con 25 millones de prendas de su ajuar (lencería de nylon, corpiños y trusas, guantes, medias, zapatos y carteras haciendo juego, uniformes de *majorette*, de azafata, de astronauta, de mujer-rana, vestidos de noche, tapados de piel), para desesperación de los padres, que no saben cómo detener esta marea incesante, pegajosa, que les hace gastar tanto en la ropa de una muñeca como en la de la familia íntegra. Porque son imaginables las tragedias cuando la Barbie de la hija del vecino "se compra" una estola de visón, y en casa no hay presupuesto para dotar de tales lujos a la Barbie propia.

El sadismo de los fabricantes se aproxima, sin embargo, a los umbrales de la ciencia-ficción. ¿Cómo imaginar que una bonita norteamericana de 22 años, teóricamente acaudalada, carezca de *boy-friend*? Las menudas dueñas de Barbie efectúan de inmediato una transferencia

psíquica: su muñeca es la imagen de lo que ellas serán dentro de pocos años y, por lo tanto, debe ser elegante, sofisticada y sexy. La vampiresa enana frecuente, por consiguiente, los teatros, los *night-clubs* y los restaurantes, en compañía de su novio, Ken, mientras en casa se queda su hermana menor, Skipper.

Y Ken y Skipper, por supuesto, no practican el nudismo: sus exigencias indumentarias están de acuerdo con los esplendores volcados sobre la opulenta e implacable Barbie. Y el círculo de amistades se amplía: Barbie tiene una amiga, Midge, y ésta, a su vez, un novio, Allan; Skipper disfruta de la compañía de sus camaradas Skooter y Ricky. Es predecible que Barbie se casará con Ken y tendrán un hijo, a quien habrá que vestir y alojar en una casa, que deberá estar amueblada; y surgirán automóviles y yates, mucamas y choferes, tías segundas y cuñados, clínicas de maternidad y colegios para los chicos.

Cualquier cosa; Barbie y su descendencia poseerán la Tierra. Ray Bradbury



Barbie: 40 mil cartas por semana.

podría sacar partido del aviso con el cual se presenta la muñeca norteamericana al público italiano: "enseña elegancia a millones de niñas en el mundo entero". Hasta el Afganistán, adonde llegan las ramificaciones (700 mil socias, hasta ahora) del Club de Admiradoras de Barbie, fundado en los Estados Unidos en 1963. Por el momento, la muñeca sola cuesta el equivalente de unos 1.800 pesos argentinos; pero cuando se calcula lo que acarrea detrás de ella, el padre de familia se asoma al vértigo. Y el único remedio para contrarrestar al monstruo, parece ser el ponerle monstruos idénticos, pero manufacturados en los distintos países donde alcanza su influjo. ♦

Extravagario

- Los huevos pasados por agua son ferrosamente denostados por sus adeptos, en dos ocasiones críticas: cuando se han cocido demasiado o, inversamente, si llegan a la mesa medio crudos. Para subsanar tales eventualidades y comerlos a a punto, existen menudos relojes de arena, que dictaminan el justo lapso de cocción, o sea, tres minutos (290 pesos en Glass, local 22 de la Galería Versailles, Santa Fe 968).

- La rutina del hogar incluye (como lo saben todas las resignadas dueñas de casa) el rito anual de archivar en verano la ropa de invierno, previamente pasada por la tintorería o, por lo menos, por un proceso doméstico de limpieza. Los astutos japoneses, proverbiales amigos de la comodidad, han creado un cepillo-aspiradora, marca Sunrise, de cómodo manejo manual y que garantiza menos esfuerzo y menos polvo en los fatigados atuendos de la lana (1.950 pesos en Harrods, Florida 877).

- Las sofisticadas miopes o astigmáticas solían organizar, con cierta recurrencia, un pequeño drama donde la aflicción se mezclaba con la coquetería: la pérdida habitual de los anteojos. Desde hace un tiempo, ese pretexto ha dejado de tener vigencia, gracias a un artilugio que, en cambio, ofrece la posibilidad de un elemento decorativo más en la *toilette*: las cadenas de sostén, que van desde las ortodoxas, doradas o plateadas, hasta las que son verdaderos collares de perlas, cuentas o *strass* (desde 150 pesos, en Abbe, Florida 672).

- Hasta en verano se toman ahora las bebidas blancas, como el gin o el vodka, prudentemente colmadas de hielo. Así helado, el vodka se transforma en el acompañante impecable de comidas algo pesadas, como los inenarrables *blinis* de caviar. Y hay una exquisitez complementaria, que consiste en introducir en la botella de vodka una ramita de estragón o de romero, y dejarla allí durante un mes íntegro, sin abrir. El paladar agradecerá los aromáticos resultados.

- "Primeros auxilios" es una inscripción un tanto patética, pero que no puede dejar de acompañar a los viajeros, sobre todo en esta época del año. Los automovilistas, que tan quisquillosos suelen ser en cuanto a la ornamentación de sus vehículos, no pondrán reparos a la adopción de una cajita de plástico blanco



con una cruz roja en la tapa, que contiene los elementos básicos para una cura de urgencia y, además, ha sido diseñada especialmente para llevarse en la guantera (marca Richmond, 380 pesos; en todas las casas de artículos automovilísticos).

- No hay "niños modelo" —por suerte— a esta altura del siglo XX, pero sí hay chicos desenvueltos y eficaces, que además de su propio idioma se complacen en hablar por lo menos una lengua extranjera. El proceso de aprendizaje del francés, el inglés o el alemán, se devana con facilidad a través de un sistema expresamente concebido para las edades escasas: en cinco discos está condensado un curso elemental, al que acompaña un libro con textos e ilustraciones (ediciones Capitol-Bologna; el curso completo, con los discos y el libro, 1.500 pesos, en Piscitelli, San Martín 450).

- Si no se es supersticioso y, por lo tanto, no se cree que observar pañuelos signifique discordia, hay todo un rubro que explorar con fines de regalo. La industria japonesa los produce con diseños originales y rigurosamente contemporáneos; se recuerda que los cuadros de colores siempre están de moda (390 pesos cada pañuelo, en Du Nord, Florida 708).

- Los psicoanalistas escarban los ribetes freudianos de esa simbiosis, mientras la mujer y su cartera siguen siendo, incommoviblemente, una sola entidad. Los meses de calor proponen deportivos modelos de carteras, con leves audacias dentro de la línea clásica, como una de cuero, en color coco o suela, con aplicaciones de pequeñas herraduras y un compartimiento especial para los guantes (foto); otros cierres exclusivos consisten en pequeños candados (7.500 pesos; diseñadas y confeccionadas en los talleres propios de Dino, avenida Santa Fe 968).

- Desde la jungla brasileña llegan unos apacibles y decorativos representantes de su flora: son tronquitos de palma —denominados, a veces, *palo Iguaçu*— de los que brotan, con apenas uno o dos centímetros de agua, esplendorosos penachos verdes (desde 350 pesos, en Semillería Franco Americana, local F 20 de Galerías Pacifico). ♦

Estreno

Una libra de ingenio

PARA QUE SE CUMPLAN LAS ESCRITURAS, dos actos de Agustín Cuzzani. Teatro de Los Independientes. Dirección: Onofre Lovero.

En 1954, desde el flamante sótano que Los Independientes habían transformado en sala teatral —al 700 de la calle San Martín—, un nuevo dramaturgo fue catapultado a la popularidad. Los antecedentes de Agustín Cuzzani eran imprecisos: una obra publicada, pero no estrenada (*Daklah*, con un entusiasta prólogo de Leonidas Barletta), una novela corta (*Lluvia para Yoshia*) y un título de abogado, era casi todo lo que podía mencionarse del barbudo autor. Algunos años más tarde (cuando a *Una libra de carne* se sumaron *El centroforvard murió al amanecer*, *Los indios estaban cabrerros* y *Sempronio*), se estuvo ya ante una evidencia: Agustín Cuzzani era no sólo uno de los dramaturgos mejor dotados de su generación, sino el único que intentaba recuperar para el teatro argentino la deslumbrante técnica del expresionismo. Pero, en la raíz de su originalidad, podía encontrarse también sin mucho esfuerzo el punto vulnerable de su dramática: un sometimiento al ingenio, el gusto por la paradoja, la concesión a la pueril ideología.

En este "evangelio en dos actos" que han acuñado ahora Los Independientes, Cuzzani está íntegro en sus luces y sus sombras: un poco más indenfeso, por la grandeza del tema que intenta elaborar, pero igualmente brillante, pueril, ingenioso y racionalista. El mesiánico Manuel —atrapado por la fatalidad de una profética computadora electrónica, no es el primer personaje trágico que intenta el autor: pero, como sus predecesores (de los que debe exceptuarse al triturado Elías Beluver de *Una libra*), él también naufraga en un agudo planteo metafísico, se convierte en un mar de palabras, es superado y abolido por las necesidades ideológicas del autor.

Al frente de un elenco de homogénea insolencia, Onofre Lovero ofrece un trabajo casi adolescente: ni siquiera el estricto sentido del espacio que caracteriza al escenógrafo Gastón Breyer o el noble aporte musical de Alejandro Barletta, alcanzan a salvar a la puesta de su disminuido voltaje imaginativo. ♦



Eduardo Comesaña

Escrituras: Demasiado tema.



Eduardo Comesaña

Ensayo para una versión de *El Vicario: Testimonio, sin metafísica.* (de Grazia, Labat)

Artes y Espectáculos

"El Vicario": Al borde de la polémica

El 2 de febrero de 1963, la sala del Frei Volkshöhne de Berlín asistió a un largo minuto de silencio cuando el telón final cayó sobre las 4 horas y media del espectáculo: en seguida, un aplauso arrasador fue la primera señal de que acababa de iniciarse un incendio. El director Erwin Piscator agregó, entonces, su propia contribución verbal a las llamas, apenas las ovaciones lo dejaron hablar: "Este drama —dijo— justifica el hacer teatro; es una obra aplastante, grandiosa y necesaria".

A partir de ese momento, *El Vicario* (Der Stellvertreter, la primera producción de Rolf Hochhuth, un joven dramaturgo alemán desconocido antes de esa noche) inició una carrera que, en poco más de dos años, incluye ya docenas de ediciones. Más de un agudo crítico teatral no dejó de observar, sin embargo, que ese boom tenía más que ver con el tema de la pieza que con sus verdaderos valores dramáticos: para teatralizar el silencio del Papa Pío XII ante el genocidio del pueblo judío por el nazismo, Hochhuth recurrió a un complicado laberinto de responsabilidades cuya duración total —ocho horas— lo hacía impracticable para la escena.

Pero, alentados por el ejemplo de Piscator —cuya admiración por la obra no le impidió poderle casi la mitad—, otros directores decidieron correr el riesgo: nueve repeticiones en Alemania, dos en Suiza, una en Suecia, su ingreso al repertorio de la Royal Shakespeare Company, la zarzandada adaptación de Peter Brooks en París y el estreno en los Estados Unidos, en una versión repudiada por el propio Hochhuth, marcaban los primeros 365 días del delirio. Como no podía ser de otra manera, a partir del año pasado el contagio se extendió a América latina: pero, extrañamente, varias capitales le ganaron de mano a Buenos Aires. Desde la indiferencia chilena al escándalo brasileño —donde la obra fue prohibida por un decreto del

Poder Ejecutivo—, pasando por accidentadas representaciones en Montevideo, *El Vicario* conmovió la habitual calma chicha de las temporadas teatrales de esta parte del continente.

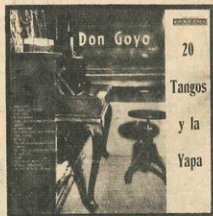
Entretanto, en Buenos Aires, la obra era mencionada con insistencia, pero las desmentidas eran tan numerosas como las afirmaciones; cuando hace un par de meses, se dijo que Osvaldo Terranova la estrenaría para 1966, el escepticismo era general.

Pero esta vez se trataba de algo más que un proyecto: tanto, que la pieza tiene fecha de estreno para la primera quincena de enero, en el Lussalle, con Terranova, Fernando Labat, Alfonso de Grazia y Mario Morets en los principales papeles, y la dirección de Pedro Escudero.

"Durante más de un año, no hice más que trabajar en la adaptación de la pieza y hablar con los distintos interesados", confiesa el español Francisco Arnó, titular de los derechos de la pieza para la Argentina. Esa dedicación parece justificarse cuando se sabe que Arnó debió reducir el material que tenía entre manos, hasta convertirlo en "dos actos de menos de tres horas de duración total, para hacerlo probable en el ambiente porteño". También, cuando se recorre la larga lista de aspirantes a montar *El Vicario*, que incluyó a Luis Mottura, Inda Ledesma, Marcelo Lavalle, Francisco Gallo (quien llegó a designar al brasileño Flavio Rangel para dirigirla) y otros, hasta llegar al encuentro con el binomio Terranova-Soto, que acometió el millón de pesos imprescindibles para el montaje y los severos riesgos de las prohibiciones.

Algún anticipo de ellos aflora en las palabras del propio adaptador, que asegura haberse ceñido "al más estricto realismo", a diferencia de los intentos metafísicos de Brooks y Piscator, ya que "la metafísica no es para ser llevada a un escenario". ♦

CON ESTA MUSICA, ¿QUIEN NO "SUELTA EL INDIOS" FESTEJANDO EL FIN DE AÑO?



20 TANGOS Y LA YAPA - Don Goyo: Nueve de Julio - Lunes - Orillas del Plata - Organito de la tarde - El aeroplano - Milonga sentimental, y otros.
10.024



CREMA BATIDA - Mr. Trombone: Pan y mantequilla - Crema batida - El silencio - Ruta solitaria - Remando el bote - Camino a casa, y otros.
8.573
(Estéreo 9.092)



A... ISLANDO LAS PENAS con LA CHARANGA DEL CARIBE: Fiesta en el bosque - Piedra preciosa - ¡Ay! qué calor - Tu sombrero agachao - Qué le digo a mi mujer - Platos voladores, y otros.
8.585
(Estéreo 9.097)



EL LEGIONARIO BENNY GOODMAN: Toque de clarín - Muchacho chino - El hombre que amo - Para mí eres divina - El baile de los negritos - St. Louis Blues, y otros.
1.104



UN ACORDEON POR EL MUNDO - Antonio Bisto: Alegre París - Cuesta abajo - Volver - Amor en Moscú - El firulete - La mula, y otros.
8.552



DE COLOMBIA A LA ARGENTINA - Cuarteto Imperial: Mi cañaña - Playa - La luna y el mar - El aguacero - Adorada Mirra - Tu boca de miel, y otros.
8.584
(Estéreo 9.096)

DISCOS



MAS CANCIONES DE AMOR - Eydie Gormé y el Trio Los Panchos: Oración caribe - Flores negras - Fuego bajo tu piel - Vereda tropical - Desesperadamente - Más amor, y otros.
8.557
(Estéreo 9.086)



LIVERPOOL BEAT 65/66: Por tu amor (The Typhoons) - Conozco un lugar (Joan Baxter) - Rey de la ruta (Redd Wayne) - Dedos de oro (Joan Baxter) - Vacaciones de verano (Redd Wayne) - Socorro (The Typhoons), y otros.
8.577



FRANCIA JUVENIL: Amor perdóname (Sylvain) - Si tú te me acercas (Sylvain) - Tren de carga (Joe Dassin) - Dime por qué no me amas (Thierry Vincent) - Uno por uno (Sylvain) - Sólo te amo a ti (Estrella Blain), y otros.
8.565



FESTIVAL SAN REMO 1965: Si lloras, si ríes (Bobby Solo) - Antes o después (Kiko Fusco) - Abrazame fuerte (Ornella Vanoni) - Necesito verte (Wilma Gatch) - Tu amor (Don Powell) - Te creo (Gianni Di Cristina), y otros.
8.529



FAVORITOS DE AYER Y DE SIEMPRE - Jerry Gart y su conjunto: No me acorrale - Charmaine - Dinah - Marta - Con una canción en mi corazón - Domingo - Hace mucho, mucho tiempo, y otros.
8.583
(Estéreo 9.095)

NO SE PIERDA ESTAS JOYAS MUSICALES: ESTAN EN TODA BUENA CASA DE MUSICA
¡HAY 284 CASAS DE MUSICA EN LA CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES!

Una persona de su generación

Dirk Bogarde, que actuó con ella en *Darling*, dice: "Tiene más magnetismo, atracción o calidad estelar que ninguna otra actriz de mis 45 films". Nadie menos que Ingrid Bergman agrega: "Es la personalidad más vigorosa entre las jóvenes actrices de hoy". A los 24 años, Julie Christie impresiona no como una mujer hermosa, sino como irresistiblemente llena de vida. Su propia opinión: "No creo que los hombres vean en mí una lujuriosa sensualidad. Lo atraeyente es un aire de abandono. Los hombres no quieren responsabilidades y yo tampoco". Pero su paso por Nueva York, donde colaboró en el lanzamiento publicitario de su último film, *Doctor Zhivago*, llegó a detener el tránsito. Se mueve con vivacidad, como un planeador



Organización Rank

Julie Christie: Muy física.

impulsado por corrientes invisibles, con un bolso que se balancea a un costado. Y da la idea de la libertad: parece independiente de preocupaciones y de convenciones, de la voluntad ajena y aun de sí misma. En las palabras de Omar Sharif, que comparte con ella los honores estelares de *Zhivago*, Julie es "una persona de la nueva generación, indiferente a las formalidades de la vida. Es instintiva, muy física, muy sensible a los olores y a toda la parte emocional del ser humano".

Con otros neo-isabelinos (algunos de los cuales son sus amigos), Julie comparte ese aire de rebelión casual que en Inglaterra ha promovido a la clase obrera, rebajado a la aristocracia, santificado a la juventud y despreciado el paraíso perdido del Imperio. Hace pocos años, Christie vagaba por Londres con un colchón de aire, doblado y colgado de su hombro, para acostarse en el fragmento de suelo que alguno de sus amigos pudiera cederle. Ahora, en cambio, posee un departamento en el respetable distrito londinense de West Kensington, y lo comparte con una osada decoración, con

una amiga morecha llamada Nicky Croke y con un amigo llamado Don Bessant (24 años, grabador, a ratos maestro de dibujo, antes cartero). Con él mantiene lo que ambos llaman "una relación especial", mientras Julie agrega que ella carece de lo que hace falta para el matrimonio: "un talento peculiar". Como de costumbre, no pide disculpas por su libertad. En el departamento y fuera de él, Julie modifica consciente o inconscientemente su personalidad. Puede enrollarse en una silla durante una conversación, puede ponerse un camisón y adoptar la apariencia de una patética huérfana, pero también puede vestirse como una insolente colegiala o prepararse para una fiesta y ser *chic* y sofisticada.

Las puertas olvidadas

Hace pocos días, el estreno inminente de *Zhivago* le quitaba tiempo para toda vida doméstica. Tenía que atender fiestas inevitables, visitar a amigos inolvidables, arreglarse dos dientes. Cuando el corresponsal de *Newsweek* quiso entrevistarla en Londres, la solución de Julie fue llevarlo a casa de su madre en Gales, rodeada de todo el campo necesario para calmar a una actriz. Allí se puso a recordar su niñez, mientras se acercaba y alejaba de las lágrimas: "Es como abrir en mi vida todas las pequeñas puertas que hubiera querido olvidar".

Julie nació el 14 de abril de 1941 en Assam, India, donde su padre poseía una plantación de té. Fue criada por un aya, viajó a Gran Bretaña al terminar la guerra y, cuando sus padres volvieron a la India, dejaron a Julie a cargo de un matrimonio sin hijos, en Bexhill, para que recibiera una adecuada educación inglesa. De allí derivó una niña independiente, a menudo mentirosa, y después una adolescente imaginativa que inventaba cuentos historias de niños pobres y perdidos en tiempos victorianos. Más tarde fue una estudiante expulsada de más de un colegio, "por hacer chistes sucios". Entonces pasó algunos meses en Francia, cuando tenía 16 años, y volvió poseída de nuevas doctrinas (hombres, amor, belleza, amor, arte, amor). Declinó un curso previsto para ella en el Colegio Técnico de Brighton, se mezcló con artistas y se empeñó en ser actriz. Al principio sólo obtuvo la humillante ronda habitual por agencias y algunos pequeños trabajos en cine y televisión.

Pero, sin saberlo, había conseguido algo. Un joven director llamado John Schlesinger la había visto en dos fotos de modelo y en su papel de *Anna Frank* para la Central School. Le ofreció un papel en *Billy Liar* (que en Argentina se conoció como *Algo de verdad*), le hizo una prueba, la encontró demasiado nerviosa. La parte fue adjudicada a Topsy Jane, pero ésta se enfermó, Julie recuperó el papel y obtuvo enorme elogios de la crítica, incluyendo un pronóstico de *Sunday Times* sobre su futuro estrellato. Ahora agradece todo lo que Schlesinger debió dirigirle en ese personaje, para el que no se encontraba muy segura.

Después de *Billy* volvió al teatro, y compartió la gira de la Royal Shakespeare Company, hasta Europa Oriental y los Estados Unidos, pero su Luciana de *Una comedia de errores* no fue muy notada por la crítica, aunque recibió, en cambio, un gran elogio del veterano ac-

tor Paul Scofield. En seguida participó de la aventura de *Young Cassidy* (un film que comenzó a dirigir John Ford y terminó Jack Cardiff) y, aunque el rodaje se hizo en medio del desconcierto, quedó asombrada de sí misma. "Por Dios, Christie —se dijo—: has quedado muy bien. Hasta pareces bonita."

Siempre dormida

Luego protagonizó *Darling*, al lado de Dick Bogarde, en un papel largo y complejo, de extenso melodrama, que le exigía estar en foco casi dos horas. Esta vez se rebeló contra Schlesinger, resistió la disciplina, declinó y luego aceptó filmar dos escenas de intención erótica. Llegó a detestar a su personaje neurótico, lo vivió dentro y fuera del rodaje, se desquitó con largos periodos de sueño entre una y otra toma. "Estaba siempre dormida", recuerda su compañero Laurence Harvey. "Puede haber dormido incluso mientras filmaba. Pero es maravillosa, absolutamente adorable, encantadora, sexy, viva, vibrante, astuta, ingeniosa."

Mientras rodaba *Darling*, se enteró de



Keystone

Lean, Christie: No hay límite.

que David Lean (el director de *El puente sobre el río Kwai* y *Lawrence de Arabia*) la había elegido para el papel de Lara —la amante del doctor Zhivago—, uno de los personajes femeninos más codiciados después de Scarlett O'Hara. Otra vez el encargo era mayor que su experiencia, pero también otra vez estaba dirigida por un experto artesano. Antes de que los críticos opinaran, Julie había recogido la admiración de Lean y de sus compañeros de elenco, como Geraldine Chaplin y Rod Steiger. Cuando terminó el rodaje de *Zhivago* en España, volvió a su departamento en Londres y lo encontró cubierto de flores. Pensó en un funeral y quiso llorar.

Julie es y quiere ser una actriz, que extrae una inmensa satisfacción de su trabajo. No es una gran dama, a la manera de Vivien Leigh, Deborah Kerr o Jean Simmons, ni un animalito mascota, como Rita Tushingham, Shirley Ame Field o Susannah York. En opinión del libretista Robert Bolt, es una "original absoluta", que desafía las clasificaciones. Su remuneración asciende sin pausa. Pasó de los 3.000 dólares de *Billy Liar*

a los 7.500 de *Darling*, pero subió a 120.000 para *Zhivago*. Y para el trabajo inmediato ya tiene dos asignaciones: una con François Truffaut en *Fahrenheit 451* (sobre Ray Bradbury), y otra con Schlesinger en una versión de *Far From the Madding Crowd*, de Thomas Hardy.

Hay otros compromisos que le parecen más importantes: con los amigos, con el amor, con su propia vida como mujer. Truffaut cree que "no hay límite entre su vida cinematográfica y su vida real", lo que puede ser al mismo tiempo su mayor fuerza y su talón de Aquiles. "Disfruto de casi toda sensación —apunta Julie—. Cuando cesa un dolor de muelas lo extraño. Vivo como si pudiera morir mañana. Veo siempre lo corta que es la vida. Es el hoy, el ahora, lo que cuenta para mí." ♦

Muertes

Los creadores que el mundo ignora

El cable no recogió en su momento la noticia, quizá porque las agencias telegráficas no miden otra importancia que la que resalta en titulares. Sólo las revistas especializadas dieron cuenta de dos muertes en el mundo del cine, y en ambos casos se trataba de creadores a los que sería injusto olvidar.

• Fred C. Quimby (nacido en Minneapolis, julio 1886) fue dibujante y productor de dibujos cómicos, primero en Pathé y en Fox, y desde 1926 en Metro Goldwyn Mayer. Allí recogió el ejemplo que Walt Disney daba en otros escaparates y a lo largo de treinta años produjo para MGM centenares de films de animación. Le corresponde la gloria de haber sido (junto a William Hanna y Joseph Barbera) uno de los creadores de la inefable pareja llamada Tom y Jerry, el gato y el ratón que ascendieron en el género al prestigio legendario de Sancho Panza y Quijote. Entre las docenas de films de la pareja, ocho obtuvieron el Oscar de la Academia (desde *The Milky Way*, 1940, a *Johann Mouse*, 1952) y cada vez su productor Quimby debió subir al estrado a recoger la estatua con que la industria lo glorificaba.

En 1955, Quimby se hizo cargo de la parte de dibujos en *Invitación a la danza*, el experimento casi abstracto que Gene Kelly dirigió y protagonizó, como prolongación de sus teorías y prácticas del cine bañado. Después, Quimby se retiró en 1956 y durante nueve años se dedicó a la vida privada. Una reciente edición de *Films in Review* (noviembre) informa que Quimby murió en el St. John's Hospital de Santa Mónica, el 16 de setiembre, tras una intervención quirúrgica.

• Nicole Vedrés (nacida en París, setiembre 1911) fue cinematografista por elaboradas complicaciones del azar. Ante todo, y por vocación, era cronista de modas y costumbres, sobre el presente, sobre el pasado, sobre el futuro. Escribió dos novelas (*Le Labyrinthe*, *Christophe*) y varios libros de ensayos e investigación (*Un siècle d'élégance française*, *La sculpture en France depuis Rodin*). Se acercó por inquietud natural al cine de corto metraje y durante 1946-47 recopiló pa-

cientemente (con ayuda ocasional de un joven llamado Alain Resnais) las fotos y fragmentos de films que luego se integrarían bajo el título *Paris 1900*. Allí recogió en 50 minutos no sólo la imagen sino el espíritu de la "belle époque": la visión elegante, progresista, confiada, de una sociedad que se destrozaría en la Primera Guerra Mundial.

A ese prodigio de compaginación técnica y de agudeza espiritual, siguió en 1949 *La vie commence demain*, un interrogante al futuro, que proponía a Jean-Pierre Aumont como periodista inquieto, dispuesto a saber cómo será el mundo del mañana, mediante entrevistas sucesivas a Jean-Paul Sartre, André Gide, Picasso, Le Corbusier, el biólogo Jean Rostand, el criminólogo Daniel Lagache. En una prolongación de ese experimento, Vedrés y el mismo Rostand realizaron en 1953 *Aux frontières de l'homme*, un corto que presentaba las últimas investigaciones en citología y embriología, hasta terrenos tan arriesgados como la determinación del sexo y el problema de la inmortalidad. Después de lo cual, Vedrés volvió a escribir, hasta que un cáncer comenzó a destrozarla y a dejar de ella, dicen las crónicas, solamente el humor. El semanario parisiense *Le Nouvel Observateur* (Nº 54) notifica ahora que murió, aparentemente, a principios de noviembre. ♦

Films

París desde el Oeste

UNA CHICA Y LOS FUSILES
(*Une fille et des fusils*, Francia, 1964). Producción de Les Films 13 - de la Pleiade, presentada por Artistas Argentinos Asociados. Director: Claude Lelouch. 105 minutos.

La originalidad empieza por el principio. Antes de los títulos, una larga secuencia informa cómo un joven pobre y arriesgado procura seducir a una muchacha en las calles de París. Ella es sordomuda, pero acepta el galanteo: desde allí, ambos se entienden con gestos, con palabras escritas en las paredes, hasta descubrir que pueden amarse, todo lo cual es dicho por ambos intérpretes y por el director Claude Lelouch con la elocuencia de imágenes sueltas, brevísimas, abundantes, en un poderoso

"scherzo". Lo que sigue es otro film. Ambos personajes y tres muchachos más, que podrían seguir siendo obreros en una fábrica, se organizan como banda de "gangsters". Su disciplinado empeño los conduce, ante todo, a enseñarse mutuamente resistencia física, boxeo, judo, manejo de armas. Paralelamente se entrenan en aventuras de graduada intensidad, desde el arriesgado robo inicial de una caja de chicles hasta el secuestro de un perro. Cuando creen estar prontos y fuertes enfrentan a otra pandilla rival, que los derrotan, y después emprenden con bastante improvisación el secuestro de una estrella de cine (que apenas si se parece a Brigitte Bardot), con lo cual alcanzan un triunfo y en seguida una tragedia.

La moraleja es que el crimen no paga, pero el estilo se aleja rápidamente de lo convencional. En la escuela enseñada por el cine policial americano, y recogida por Jean-Luc Godard y por su fotógrafo Raoul Coutard, las imágenes son móviles y rápidas, están compaginadas en relámpagos y dejan entender la acción no sólo por la sustancia que transportan sino también por el ritmo febril que las organiza. Una secuencia de entrenamiento, un automóvil manejado en locas curvas sobre solitarios caminos, un match de box, la pelea de las dos pandillas, sirven a Lelouch para desplegar los recorridos de cámara, las imágenes aceradas y alejadas (con lente "zoom"), los cortes sorpresivos, que integran en los últimos años la nueva escuela del cine francés. La inventiva de esas imágenes está equilibrada por su firme organización interna, y toda la acción es comprensible y clara a pesar de los desplantes y las elipsis.

Lelouch ha hecho algo más. Marca agudamente que no sólo su film sino también sus personajes derivan de la influencia del viejo Hollywood. En una escena muy explícita, los cuatro bandidos novatos se dedican a imitar las sonrisas de Gary Cooper en un afiche callejero; en otra, más pulida e imaginativa, uno de los cuatro sueña puntualmente una aventura de "western", que lo representa a él mismo como héroe. En perspectiva, Lelouch parece mirar a sus personajes como elemento de una tendencia social moderna. Ciertamente, no los examina bajo el microscopio sino que los recrea con particular vivacidad. ♦



Claude Lelouch: Lo que Hollywood hacía en otro tiempo.

Plástica

Cuando España cabe en una casa

“¡Va a llegar don Gregorio, y el piso sigue sin encerrar!”, bramó un funcionario mientras buscaba afanosamente al encargado de realizar el trabajo. Su desesperación no encontraba consuelo: las encarnadas baldosas del hall de entrada seguían ofreciendo su natural opacidad original, momentos antes de la inminente visita de Gregorio Marañoñ Moya, quien debía inaugurar la flamante sede del Instituto Argentino de Cultura Hispánica.

Cuando, finalmente, el encerrador fue hallado y acorralado por los nerviosos empleados, defendió tozadamente su genuino criterio de estética peninsular: “¡Pues hombre, esto, sin encerrar, es mucho más español!”.

Los arquitectos responsables de la decoración, Hernán Alvarez Forn e Ignacio Ramos —ambos casados y con hijos— resolvieron, no muy satisfechos, aceptar el compulsivo resultado. “Desde entonces —cuenta Alvarez—, el piso ha quedado así.” No agrega que queda muy bien, pero es evidente.

El proyecto de los realizadores (que recibieron la colaboración de Luciana de Fiorentino) anticipaba “algo hispanoamericano” acuñado en un edificio de arquitectura actual. El resultado visible es una fantástica muestra de lo que puede lograrse combinando estilos aparentemente incoherentes: los muebles españoles conviven en insólita armonía con el funcionalismo Knoll, y las puertas de diseño español están en paz con los techos bajos, iluminados por regulares piezas acrílicas de Modulor.

“Uno de los problemas —explica Alvarez— fue la organización de un parentesco entre los elementos rígidos y los blandos.” La dureza de las paredes blan-

queadas con cal fue “ablendada” por algunos efectos decorativos. Entre los más logrados de esos efectos, figura el ingreso al primer piso: una gigantesca pared de corcho oscuro introduce el color y la textura necesarios “para cortar la sensación de rigidez”.

“Cuando nos planteamos la decoración, las columnas aparecían por todas partes, y no sabíamos exactamente qué hacer con ellas”, recuerda el atribulado Alvarez Forn. Esa resistencia del espacio a ser dominado fue finalmente sorteada de una manera simbólica: infinidad de carabelas pintadas sobre azulejos cubrieron las rebeldes columnas. “Al principio, los directores del Instituto encontraron que eran demasiadas”, comenta el autor de la iniciativa. Sin embargo, las carabelas terminaron por ganar a los escrupulosos organizadores: ahora, las embarcaciones del descubrimiento bogan por las columnas, por las paredes, y hasta aparecen realizadas en metal sobre la audaz pared de corcho.

“La iluminación fue cuidadosamente estudiada —agrega Alvarez— para obtener una total integración con el resto del proyecto.” Los cielorrasos difunden en los ambientes una tranquila luz que “descansa la vista”, mientras algunos spots direccionales ubicados estratégicamente destacan un tapiz español (facsimilar de una conocida pieza medieval) y un cactus salteño ubicado en el piso superior. Un costoso equipo estereofónico —que abarca todos los salones del Instituto— está listo para reproducir con fidelidad ubica los conciertos y conferencias que ofrezca la entidad. Pese a que el proyectista Alvarez Forn se niega a comentar los costos del trabajo, reconoce que “esto no se hace con monedas: la categoría hay que pagarla”.

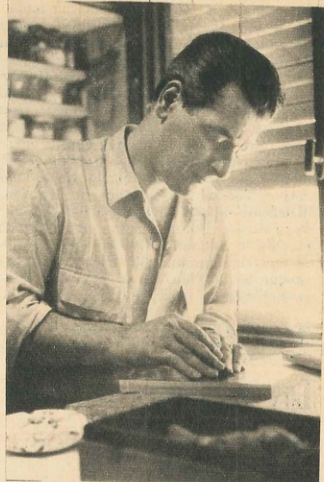
Cualquiera que visite el Instituto (Paraná al 1100) puede comprobar que es así. ♣

Becas

El profesor elige la libertad

“La pintura está agotada y necesita ir a otra cosa. En cambio, el grabado, que es una técnica más antigua, ya salió del libro, donde servía como mera ilustración, y ahora se han abierto nuevos campos y posibilidades expresivas.” El veredicto fue emitido, la semana pasada, por un inquieto navegante de la plástica: el grabador-actor napolitano (naturalizado argentino) Domingo Buccì.

Un vertiginoso año de estudios en el París de 1950 (donde se aventuró en la pintura con los maestros Jean Aujamee, Fernand Léger y André Lhote) no fue suficiente para atrapar al entonces actor de radioteatro Carlos Castel, quien prefirió volver a Buenos Aires a completar el curso de “profesor de dibujo y pintor decorador” en la Escuela Nacional de Bellas Artes Prilidiano Pueyrredón. Un año después, ya con el título en su poder, los tacos reemplazaron a las telas, y Buccì se aplicó al estudio del grabado con el maestro Fernando López Anaya.



Jaime González Cociña

Grabador Buccì: Ciencia-ficción.

puesto de profesor de grabado en la Escuela de Bellas Artes Manuel Belgrano, el desdoblado Buccì-Castel (que confiesa melancólico sus 45 años, mientras retoca su prolijo peinado) redujo al mínimo su actividad de actor: permaneció sólo en las emisiones de teatro unitario de Las Dos Carátulas, en Radio Nacional. “Aunque lo hago bastante bien, me daría vergüenza que un alumno mío me viera haciendo un papel en televisión”, confiesa.

En el abigarrado living de su departamento (abundantemente decorado por él mismo), este grabador, que oculta con alguna coquetería su vocación histriónica, reconoce la influencia que ejerció la ciencia-ficción sobre su pulcra imaginación de artesano. “Me abrió nuevas puertas. La fantacencia me dio un sentido de evasión, una tendencia a salir de la plancha”, explica, mientras repasa su serie de *Vegetales* de composición tenemente matizada.

Este año, después de una lustrosa carrera de exposiciones y premios, en su mayoría oficiales, fue seleccionado para el Salón de Becarios de Santa Fe. Con una prolija aguafuerte logró consumir una acariciada proeza: el premio de grabado L T 82 - Canal 13 - Santa Fe, consistente en una beca de 200.000 pesos para realizar estudios en Europa.

El estricto plan que presentó Buccì para su demorada *rentrée* parisiense, propone el estudio (“en realidad, más que estudiar, yo diría trabajar”, rectifica, con su cultivada voz de bajo radiofónico) con los grabadores ingleses, habitantes de la *Rive Gauche*, William Hayter y Johnny Friedlaender, y la asistencia a un curso de Historia de Grabado que anualmente se dicta en el *Cabinet des Estampes* de la Biblioteca Nacional de París, donde se atesora una de las más suntuosas colecciones del género. Aprovechando los 150 dólares mensuales de su licencia rentada, el profesor Buccì se lanzará a su nueva aventura a mediados de febrero: en el fondo, no lleva otro plan que el de dejarse seducir por la ciudad que hace quince años. ♣



Juan C. Quintá

Arquitecto Alvarez Forn e Ignacio Ramos

fiat

multicarga

Agil, rápido y seguro para el transporte rural y urbano

600 Kg de carga útil
Velocidad 120 Km/h
Cabina para tres personas

Un nuevo y digno
exponente de la

CALIDAD FIAT



Música

Beatles: El exilio y el reino

"Me ha tocado la mala suerte de tener que decirte que los muchachos no te quieren en el grupo, Peter —murmuró Brian Epstein, el manager, desviando la vista de su estupefacto interlocutor—. Eso es todo". Peter no dijo nada, porque no tenía carácter para discutir: ni entonces, en el otoño de 1962, ni ahora, cuando no puede hacer otra cosa que lamentarse porque sus ingresos no le alcanzan para mantener a su familia. Lo

guntaba. Menos requerido por la prensa, maníaco en su desconsuelo, Peter Best arriesga, en cambio, su interpretación del *affaire*: "Creo que fue por envidia —afirma—, y porque temían el crecimiento de mi popularidad personal".

La historia de su relación con el grupo parece acercarse bastante a esa teoría. John, Paul y George se completaban en 1960 con un contrabajista llamado Stu Sutcliffe, quien abandonó el conjunto al año siguiente, y murió poco después de un síncope. Por aquel entonces, los muchachos ganaban media libra diaria cada uno, por atender largas veladas en los clubes nocturnos de Liverpool. En agosto de 1960, un representante les ofreció la posibilidad de recorrer Alemania, con la condición de que agregasen un baterista al conjunto: Peter Best fue la sexta y última prueba

llaban las adolescentes, que llegaron a agredir físicamente al hirsuto reemplazante. Sin embargo, cuando los discos comenzaron a extender la fama del equipo mucho más allá de Liverpool, el grito de guerra de los fanáticos ("Peter Forever! Ringo Never!"), repetido como una letanía durante meses, se acabó definitivamente.

Hasta tal punto fue así, que "El Beatle perdido" (como llamó el periodista Arthur Whitman a Peter) sobrevive lastimosamente en la actualidad, al frente de The Peter Best Combo, un conjunto cuyos ingresos no permiten que su director alquile una casa para él, su mujer —una hermosa muchacha llamada Kathy— y su hija de 15 meses. Cualquiera que lo ve ahora, sumido en la rutina de los músicos de segunda línea, eternamente a la espera del contrato salvador, puede comprobar una evidencia: a los 23 años, Peter Best es un auténtico fracasado. "Nunca me hizo bien ser un Beatle —confiesa a quien quiera oírlo—, pero mientras ganaba 250 libras semanales era divertido. Ahora mis mejores semanas son de 12 libras: esto es el infierno."

Los tres triunfadores, por su parte, no parecen tener tiempo para leer los diarios y enterarse de esas lamentaciones: es lo que puede imaginarse cuando se sabe que, desde la enigmática ruptura, no han vuelto a comunicarse con el repudiado Peter Best. ♦



John, George, Paul y el baterista Peter: Antes del repudio.

que hizo, en cambio, se resume en las palabras que le disparó a un periodista, hace menos de un mes, para explicar su actitud: "Crucé la calle y tomé cinco whiskies; después, me fui a casa a llorar".

Probablemente, esa inercia entraba en los cálculos de sus socios, cuando decidieron deshacerse de él. Pero, con todo, no es una explicación suficiente para aceptar el patético destino de Peter Best, un baterista de Liverpool, de 23 años, exonerado en 1962 de un conjunto que comenzaba a hacerse famoso: The Beatles, cuatro desenfundados adolescentes que habían transitado por los nombres de The Quarrymen y The Silver Beatles, antes de encontrar el nombre y el estilo que los elevaría al alto cielo de la celebridad, precisamente con la ayuda del repudiado Peter.

Así que pasen cinco años

¿Por qué se produjo la ruptura? Desde el Olimpo de sus condecoraciones reales y sus millones de libras esterlinas, los Beatles contestan invariablemente con un epigrama o un verso: "Este año

que tuvieron que hacer entre los aspirantes. Ese viaje sirvió de trampolín hacia la segunda etapa del grupo: medio año más tarde, cuando regresaron a Liverpool, las ocho horas diarias de trabajo que habían soportado en la gira redituaron una inesperada popularidad.

Para abril de 1961, los Beatles consiguieron instalarse en el Cavern —el más célebre club nocturno de la ciudad— ganando 100 dólares por noche, una cantidad que dependía casi exclusivamente del apuesto y enigmático baterista, por quien las muchachas deliraban de entusiasmo.

"No sabía que pudiera molestar en nada a los otros muchachos —memora el candoroso Peter—: vivieron en mi casa hasta el final de nuestra amistad, y nunca me hicieron ningún reproche. Sin embargo, cuando terminó todo, me di cuenta de que lo habían planeado durante meses". Más que eso: los Beatles jugaron entonces una carta decisiva. Cuando el promovido Ringo Starr ("a él también lo conocía mucho, y no me dijo nada") ocupó el lugar de Peter, el conjunto estuvo a punto de naufragar en el proceso "Queridos a Peter" au-

Discos

Noche de paz

Cantata de Navidad, por Arthur Honegger. (Philips 87042 AL.)

Cuando, el 18 de diciembre de 1953, el coro y la orquesta de Basilea concluyeron la ejecución de la *Cantata de Noël*, del suizo-francés Arthur Honegger, los críticos que habían asistido al estreno se confabularon para señalar una común observación: si bien el estilo macizo y definido del compositor no estaba ausente de la obra, su elaboración la acercaba más a sus primeros trabajos que a los de los años inmediatamente anteriores a su muerte (ocurrida en noviembre de 1955).



Honegger. El bello fragmento.

La aguda observación crítica respondía a una realidad. Porque, aunque no se había mencionado ese detalle en las invitaciones al estreno, la *Cantata* no era sino el fragmento de un proyecto mucho más ambicioso, intentado por Honegger varios años antes: la consumación de una *Pasión* sobre textos del poeta suizo César von Arx. Casi en los comienzos de este ceremonioso plan, Honegger perdió sin embargo a su principal colaborador: Arx se suicidó, imprevistamente, dejando inconcluso el borrador dramático que sería el esqueleto de la obra. Bastante tiempo después, estimulado por el inquieto Paul Sacher (quien le solicitó una pieza para celebrar con su estreno los 25 años de la orquesta de Basilea), el compositor revisó sus manuscritos y compaginó con ellos la *Cantata*.

Dentro del robusto texto de la obra, tres villancicos célebres se encuentran disimulados: el alemán *Stille Nacht, Heilige Nacht* (conocido en español como *Noche de paz, noche de amor*), el inglés *From Heaven On High The Angels Fly*, y el francés *Il est né le Divin Enfant*. El propio Honegger confesaba haber buscado con esta mezcla, "transmitir el sentido universal de la Navidad".

Algunos observadores creen discernir en la *Cantata*, algún rastro del "salmo dramático" *El Rey David*, que otorgó al compositor la aclamación internacional, en 1921. Otros se aferran a estas páginas navideñas para subrayar la persistencia de rasgos germánicos, más que franceses, en la mayoría de sus obras.

En la presente versión —con la dirección del padrino de la obra, Paul Sacher—, los elogios pueden repartirse por igual entre los responsables: el barítono Michel Roux, el Coro Elisabeth Brasseur, los Pequeños Cantores de Versailles y la Orquesta de los Conciertos Lamoureux de París, amalgaman sus méritos para obtener un centelleante testimonio de la liturgia musical contemporánea. ♦



Percivale, Warnes, Martínez, Rudni y técnicos de Telenoche: Correr.

Televisión

Un programa que lo diga todo

"Es un *show* periodístico. La palabra *show* está distorsionada, adjudicándosele un único sentido de programa musical. Entendemos hacer un espectáculo en función informativa. La motivación fundamental es la periodística; su resolución formal es la del *show*." Con estas palabras, Tomás Eloy Martínez (31 años, tuetano, casado, 4 hijos) define la intención y el estilo de *Telenoche*, el programa que debutará el 3 de enero en Canal 13, y del que fue nombrado director periodístico y conductor en cámara. Su responsabilidad será muy amplia, porque deberá cumplir diariamente con un noticiario de 45 minutos de duración, cuyo material es enorme e imprevisible. Todas las noticias del día deberán figurar allí, como si se tratara de un diario. Pero también se cubrirá la actualidad política, cultural, económica, deportiva, agregando a las noticias lo que suele definirse como "nota", centrada en un suceso o personaje de actualidad.

Telenoche fue ideada y será patrocinada por Industrias Kaiser Argentina (IKA), firma productora de automotores. Hace seis meses, y después de un minucioso estudio de mercado, IKA llegó a la conclusión de que la tendencia en curso era hacia los vehículos informativos, y decidió crear un programa periodístico, similar, por varios conceptos, a la labor que cumplen diarios y revistas. En televisión no existe precedente nacional para ese tipo de programa: otros se le asemejan en índole, ninguno en duración, ambición o inversión económica. Fue planeado durante seis meses, decidido y ajustado en noviembre, ensayado durante diciembre con la preparación de tres programas "cero" (es decir, de circulación interna). Los elementos materiales puestos a disposición de *Telenoche* incluyen dos aurícones (aparatos filmadores que registran tam-

bién sonido), tres automotores para buscar información, una redacción propia en Corrientes 1312, dos microcines para probar films, el taller de revelado de Canal 13, los servicios completos de la Agencia Telam (para noticias nacionales), los de Associated Press (teletipos, fotos, radiofotos), los de la empresa norteamericana Columbia Broadcasting System (servicio cinematográfico de noticias). Los elementos humanos son igualmente copiosos. Aparte de Martínez, tendrán actuación especial Mónica Mihonovich y Andrés Percivale (conducción en cámara), Alberto Rudni (jefe de noticias), Ricardo Warnes (jefe de notas) y un total de veinte reporteros, asignados a la Casa de Gobierno, los Ministerios, las Fuerzas Armadas, diversos centros de atención periodística y las corridas obligadas que un periodista debe realizar para buscar la noticia en sus fuentes. Con ellos habrán de colaborar cinco corresponsales en el interior y diez camarógrafos.

Para preparar *Telenoche*, viajaron a los Estados Unidos el director de cámaras, Juan Carlos Boggan, y el productor ejecutivo Carlos Montero. Se aplicaron durante dos semanas a asimilar, en los estudios neoyorquinos de CBS y NBC, los sistemas periodísticos y técnicos de otros programas de gran volumen. Esa experiencia intensiva ahorró a Kaiser varios meses de tanteos, simplificando, por ejemplo, la elección de los medios materiales a adquirir. Entre ellos, se resolvió, como básico, contar con un poderoso archivo, que por ahora es el del Canal.

Desde ese ángulo cultural o desde la vorágine de noticias que cubren habitualmente los diarios, *Telenoche* aspira a constituir una estructura periodística más vivaz que la de los diarios y tan completa y útil como ella. Una de sus ambiciones es la objetividad: dejar que los sucesos formen la opinión de su público, sin presionar con un adjetivo o una tendencia. Es significativo que el programa anticipe fragmentos de films a estrenar, de obras teatrales, de conciertos, sin proyectar, en cambio, una crítica o un elogio sobre ellos. Es la inclusión en programa lo que informa sobre la importancia del hecho. ♦

RECORDS

CLASICOS

Sonatas para violín y piano, números 1 y 3, de Johannes Brahms, por Isaac Stern y Alexander Zakin (CBS)
Cuartetos "Rey de Prusia" y "Haydn", de Mozart, por The Fine Arts Quartet (Trova).

The Joy of Christmas, selección de composiciones tradicionales, por la Orquesta Filarmonica de Nueva York que dirige Leonard Bernstein (CBS).

J A Z Z

Saxophone Colossus, por Sonny Rollins (Prestige)

Suite en Jazz sobre textos de la Misa, por Paul Horn y la orquesta de Lalo Schifrin (Victor).

Duelo de tambores, por Gene Krupa y Louis Bellson (Music-Hall).

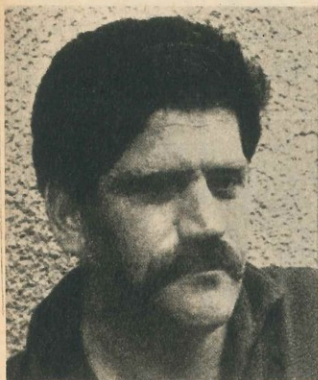
MISCELANEA

Cuando un sentimiento, por Sammy Davis (Music-Hall).

El disco de oro, por Los Cantores de Quilla Hussi (Philips).

Gateando, por La Charanga del Caribe (CBS).

* Casas consultadas: *Club Internacional del Disco, Discclub, Ecco, Floriland, Iriberry, Lotiermoser, Night and Day, Piscitelli, Ricordi, Romero & Fernández y Selecciones Denny.* ♦



Seix Barral

Narrador Lind: Un enfoque nuevo.

Libros

La comedia humana

ALMA DE MADERA, por Jakov Lind; Seix Barral, Barcelona, 1965; 196 páginas, 750 pesos.

Es el primer libro de Jakov Lind (38 años) y no sólo por eso hay que leerlo. Sus seis relatos destilan imperfecciones pero derrochan talento, repiten esquemas pero acumulan hallazgos, confiesan influencias pero las superan. Dos maestros vagan entre las líneas: Bertolt Brecht y su rústica poesía de lo cotidiano, Samuel Beckett y su sarcástica defensa del horror. Sin embargo, es posible que Lind jamás haya tenido un texto de ellos a la vista, que las coincidencias sean fortuitas.

En todo caso, Lind puede pasar por un personaje de Brecht o de Beckett; también, de sí mismo. Vienés de ascendencia judía, adolescente agobiado por el nazismo y luego pionero en Israel, fue pescador en el Mediterráneo, fotógrafo de playa, marinerío, ayudante de espía, periodista. "Cada día de mi vida —dice— ha sido un día de examen". De su examen de escritor, al menos, sale airoso. Especialmente con "Alma de madera", la admirable *novelle* que encabeza el tomo (publicado en 1962).

Un mundo de locos

Obligados a partir hacia un campo de concentración, los padres del joven Anton Barth dejan a su hijo en manos de quien lo ha cuidado hasta entonces: Hermann Wohlbrecht, un inválido de la Guerra del 14. A cambio de la casa que le regalán, Wohlbrecht tiene que llevar a su protegido a una cabaña y vivir con él, allí, mientras los nazis sigan exterminando judíos y a los "inútiles". Porque el parálítico y mudo Anton es un ejemplar raro: de él sólo nació una cabeza y recién a los 12 años terminaron de formarse el tronco y las extremidades.

Wohlbrecht se hace ayudar por su cuñado Alois, un epiléptico; pliegan a Barth en dos, lo meten en un ataúd rodeado de frascos de confituras y latas de sardinas. Una vez depositado en la cabaña, la historia se divide: Alois muere ametrallado; Wohlbrecht se vuelve a Viena a vender la casa; Anton se cura a fuerza de miedo, la mañana en que lo ataca un ciervo. El criado acaba en un asilo donde dos médicos se entregan a una fúnebre tarea: el asesinato de los enfermos y los marxistas ("Los marxistas —explica uno de ellos— son psicópatas incurrables"); Wohlbrecht los asistirá, será el confesor de los dos durante tres años.

BEST-SELLERS

FICCION

- 1) *Los judíos*, por Roger Peyrefitte (Sudamericana), 1ª la semana pasada.
- 2) *El banquete de Severo Arcángelo*, por Leopoldo Marechal (Sudamericana), 3ª.
- 3) *Crónicas del sexo*, varios (Jorge Alvarez), 2ª.
- 4) *La ciudad y los perros*, por Mario Vargas Llosa (Seix Barral).
- 5) *Los oficios terrestres*, por Rodolfo Walsh (Jorge Alvarez).

ENSAYO Y POESIA

- 1) *Poemas y canciones*, por Bertolt Brecht (Horizonte), 2ª.
- 2) *Poemas para las seis cuerdas*, por Jorge Luis Borges (Emecé).
- 3) *El irigoyenismo*, por Rodolfo Puiggrós (Jorge Alvarez).
- 4) *Gurdjieff*, por Louis Pauwels (Hachette), 5ª.
- 5) *Colonialismo y neocolonialismo*, por Jean-Paul Sartre (Losada), 3ª.

• Librerías consultadas: *Clásica y Moderna, Casavalls, El Ateneo, Del Tiempo, Fausto, Hachette, Norte, Premier, Galatea, Rivero, Tomás Pardo, Santa Fe, Sarmiento, Ulises y Verbum.* ♦

El final es alegórico: convencido de que Barth ha muerto, el cuidador regresa a buscar su esqueleto; en el camino, dialoga con el diablo, visita a una bruja. Por fin da con Anton, vivo, lo carga sobre los hombros y se dispone a bajar de la montaña. Fuera lo esperan los dos médicos y otro oficial nazi; Barth les servirá como testigo de que salvaron a un judío y así lo hacen constar en un documento que les firma Wohlbrecht. Camino a Viena, arrastrando a Barth de una cuerda, arrancan al criado su pierna de palo, lo despachan a tiros. Ya no lo necesitan.

Las atrocidades del Tercer Reich fueron fuente de una vasta literatura —de la crónica al ensayo, de la novela al poema—; no obstante, lo que destaca el relato de Lind es el cambio que introduce en esa literatura, el nuevo filón que le añade. Para describir un mundo de locos, el criminal desvarío del hitlerismo, recurre a las claves menos realistas: el humor negro, la farsa macabra, lo fantástico, lo onírico. Toda la narración se viste de pesadilla, toma tonos de fábula; y al mismo tiempo, respira un sobrecogedor aire de tragedia. Pocas veces, por caminos tan riesgosos, el nazismo ha sido retratado con tanta precisión.

El impulso decae en los otros cuentos, aunque no la invención: en "Viva la libertad", un estudiante de medicina ingresa en una familia de antropófagos; en "La sentencia", un asesino de doce mujeres busca en su padre a la víctima número 13, y es su padre quien lo justifica; en "Las ventanas", Dios procura a un judío su máxima ambición, una mujer sin trasero. En medio de una selva de símbolos que él construye, Lind suele extraviarse; cuando retorna a la luz de la realidad, pierde la potencia. ♦

Un veraneo distinto!

HOSTERIA DE

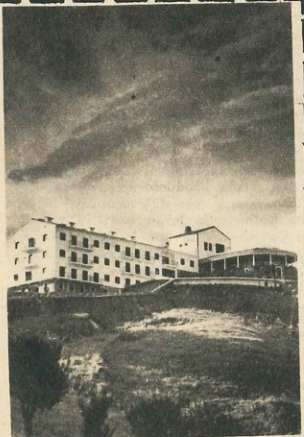
San Javier

Enclavada en los Cerros Tucumán a casi 1.300 m, sobre el nivel del mar.

60 HABITACIONES CON BAÑO PRIVADO
PILETA DE NATACION
CANCHA DE TENIS
SALON DE TE - BAR CONFITERIA
RESTAURANTE DE 1ª. A LA CARTA
AMPLIOS SALONES
MAGNIFICAS TERRAZAS
EXCELENTE CLIMA
TEMPERATURA IDEAL

ABIERTA TODO EL AÑO...

PARA INFORMES Y RESERVA DE ALOJAMIENTO DIRIGIRSE A:
DIRECCION DE TURISMO Y PARQUES PROVINCIALES
LAPRIDA 79 - TELEFONO 10591-19936 - S. M. DE TUCUMAN



LOS GRANDES EXITOS DE EDITORIAL SUDAMERICANA EN 1965

ABRIL

PLANETA Nº 4

OTRO PAIS, Baldwin
SOBRE HEROES Y TUMBAS, Sábato
RAYUELA, Cortázar (2ª ed.)
FINAL DEL JUEGO,
Cortázar (3ª ed.)

BOMARZO, Mujica Láinez (2ª ed.)
LOS ARTIFICES DEL DERROCHE,
Packard (2ª ed.)
**LAS FORMAS OCULTAS DE LA
PROPAGANDA**, Packard (4ª ed.)
**COMO GANAR AMIGOS E
INFLUIR SOBRE LAS PERSONAS**,
Carnegie (38ª ed.)
LOS BURGUESES, Silvina Bullrich
(5ª ed.)

MAYO

BESTIARIO, Cortázar (3ª ed.)
MOUNTOLIVE, Durrell (4ª ed.)
LA RAGAZZA, Cassola (2ª ed.)
LAS LLAVES DE SAN PEDRO,
Peyrefitte (4ª ed.)
FOR QUE NO SOY CRISTIANO,
Bertrand Russell (5ª ed.)

JUNIO

UNA MUERTE MUY DULCE,
Simone de Beauvoir
**ITALIA, GUIA PARA
VAGABUNDOS**, Arciniegas
(5ª ed.)
LOS PREMIOS, Cortázar (3ª ed.)

JULIO

PLANETA Nº 5
LOS SALVADORES DE LA PATRIA,
Silvina Bullrich

**MEMORIAS DE UNA JOVEN
FORMAL**, Simone de Beauvoir
(4ª ed.)

UN MOMENTO MUY LARGO,
Silvina Bullrich (4ª ed.)

AGOSTO

LA SOCIEDAD DESNUDA, Packard
LOS BURGUESES, Silvina Bullrich
(6ª ed.)

SOBRE HEROES Y TUMBAS,
Sábato (2ª ed.)

LAS ARMAS SECRETAS, Cortázar
(3ª ed.)

CRONICAS MARCIANAS,
Ray Bradbury (3ª ed.)

LIMITE DE CLASE Abelardo Arias
(2ª ed.)

SEPTIEMBRE

PLANETA Nº 6
**ANTOLOGIA DE LA LITERATURA
FANTASTICA**, Borges, Ocampo y
Bicy Casares

Ediciones Minotauro

**OLAF STAPLEDON
HACEDOR DE ESTRELLAS**
Nota preliminar de Jorge Luis Bor-
gues. La historia novelada del cos-
mos, desde sus orígenes hasta su
fin. 286 págs. Colección Ciencia-
Ficción. \$ 300.-

EL UNICORNIO Mujica Láinez

LOS MANDARINES
Simone de Beauvoir (4ª ed.)

UNA MUERTE MUY DULCE,
Simone de Beauvoir (2ª ed.)

LOS SALVADORES DE LA PATRIA,
Silvina Bullrich (2ª ed.)

DICCIONARIO DE FILOSOFIA,
Ferrater Mora (5ª ed.)

OCTUBRE

**EL BANQUETE DE SEVERO
ARCANGELO**, Marechal

**EL CONTINENTE DE SIETE
COLORES**, Arciniegas

**LOS TREPADORES DE LA
PIRAMIDE**, Packard (3ª ed.)

EL INOCENTE, Juan José Hernández

NOVIEMBRE

PLANETA Nº 7

LOS JUDIOS, Peyrefitte
HISTORIAS INMORALES,
Silvina Bullrich

EL INMENSO VIAJE
(Presencia Planeta), Loren Eiseley

UNA MUERTE MUY DULCE,
Simone de Beauvoir (3ª ed.)

**COMO GANAR AMIGOS E
INFLUIR SOBRE LAS PERSONAS**,
Carnegie (39ª ed.)

DICIEMBRE

CARLO CASSOLA

EL CAZADOR
El drama de la soledad, por el
laureado autor de LA RAGAZZA.
228 págs. Colección Horizonte.
\$ 250.-

JOSE FERRATER MORA
EL HOMBRE EN LA ENCRUCIJADA
Nueva edición revisada y aumen-
tada. 322 págs. Colección Ensa-
yos. \$ 400.-

EN VENTA EN TODAS LAS BUENAS LIBRERIAS

EDITORIAL SUDAMERICANA

Humberto 1º, 545
Buenos Aires



LOS MILAGROS ECONOMICOS

Por

Carlos García Martínez *

En la última conferencia de cancilleres americanos, realizada en Río de Janeiro, la nota sensacional fue protagonizada por un actor imprevisto, de un país que no pertenece a la OEA ni al continente americano; ese actor fue el embajador de España. El asombro lo produjo su anuncio de que el gobierno español había acordado conceder una línea de créditos de 1.000 millones de dólares, a distribuir en un decenio entre los países latinoamericanos.

Aunque sea muy importante llegar a conocer las formalidades concretas que adoptará ese crédito, para juzgar sus alcances (aparentemente se trataría de créditos para la exportación de productos españoles), lo realmente importante de este episodio es lo que todo el mundo se ha preguntado. ¿Cómo una nación hasta hace muy poco en los últimos pedruzcos del progreso económico, con ínfimas reservas monetarias, con deudas externas importantes, a la que no hace tanto tiempo la Argentina ayudó con generosos créditos para la compra de alimentos, asume ahora el compromiso formal ante el mundo americano de una ayuda tan grande en relación a la magnitud de sus recursos, convirtiéndose casi de golpe de prestatario en banquero?

La respuesta involucra no sólo a España, sino también a todos aquellos países que, destrozados en mayor o menor medida durante la Segunda Guerra Mundial, han crecido en forma tan vigorosa y potente desde entonces, que obligaron a acuñar una nueva definición: *milagro económico*. Japón, Alemania Occidental, Francia, Italia, Holanda, Bélgica, y ahora España, han sido los protagonistas principales de ese portentoso económico de inmediatos efectos políticos y sociales.

Con frecuencia, se atribuyen esos espectaculares resultados a la mayor conciencia de esos pueblos, o a su mayor responsabilidad, educación, cultura o patriotismo. Nada de esto es cierto. Esos mismos pueblos vivieron muchos años, en este siglo, en medio de los mayores desórdenes económicos, reaccionando en forma parecida a la que hoy hacen los argentinos. La inflación alemana es bien ilustrativa a este respecto.

El cambio en las concepciones económicas, y por ende en la política aplicada, es lo que verdaderamente explica ese tremendo desarrollo económico. ¿En qué se basa esa nueva concepción y esa política? En algunos supuestos bastante sencillos, aun-

que no fáciles de llevar a cabo, que pueden ser clasificados en cinco categorías: a) estabilidad monetaria; b) funcionamiento del mecanismo de los precios; c) estímulo y protección a la competencia; d) vigilancia y orientación activa de todo el proceso económico por el Estado; e) libertad para la iniciativa privada.

La estabilidad monetaria se entiende, y con justísima razón, como el basamento indispensable de todo desarrollo y planeación económica de largo plazo. Por dos razones: 1) porque hace posible la formación de capital; 2) porque permite que los precios jueguen su papel esencial de indicadores de la escasez relativa.

En esos países se acepta que el mecanismo de los precios es el mecanismo más inteligente, hasta ahora descubierto por el hombre, para orientar la racional utilización de los recursos en función de las necesidades del consumidor, en sus cuatro aspectos: qué, dónde, cuándo y cómo producir y distribuir los bienes y servicios.

La protección y estímulo a la competencia se conceptúa como una de las piedras angulares de la nueva ordenación, por su doble función: estimula al máximo la eficiencia y la calidad de la producción y hace posible una justa distribución del ingreso para que el progreso económico se distribuya entre todas las capas de la población.

Quizá lo más revolucionario en la política aplicada por los países productores de los milagros es la activa participación del Estado en el proceso económico, en un contexto donde se respeta la iniciativa privada, participación que toma tres formas básicas: a) la conservación de la estabilidad monetaria, mediante el manejo de los instrumentos superiores de la política económica; b) la formulación de planes de desarrollo de largo o mediano plazo; c) la protección activa de la competencia.

La libertad para la iniciativa privada se considera el pivote para que funcione el mecanismo del mercado, y el motor básico que impulsa el crecimiento de la producción en las mejores condiciones posibles de precio, calidad y eficiencia.

Esta, y no otra, ha sido la fórmula mágica que hizo posible el "milagro" económico de Europa Occidental y Japón, y también el asombroso ofrecimiento de España. ♦

* Copyright by PRIMERA PLANA

Quince por ciento: ¿Quién da más?

Como de costumbre, los miembros del equipo económico del gobierno tenían, durante la semana pasada, una buena noticia para conformar a los correligionarios y entretener la atención de los adversarios; no era un anuncio para hacer en público, pero se lo dejaba circular libremente por los canales, por lo general mucho más verosímiles, del rumor: "Ya está —decían—, Elizalde dejó resuelto en los Estados Unidos el asunto del sobregiro por 30 millones de dólares que se había solicitado al Fondo Monetario Internacional". La noticia se reservará para ser difundida oficialmente el 15 de enero. ¿Por qué para entonces? Porque simultáneamente podrá darse a conocer un informe que se aguarda del FMI en el que se consideraría satisfactoria la evolución experimentada por la economía argentina y satisfactorios los esfuerzos del gobierno por mejorarlos.

Entretanto, el equipo que encabeza



Pugliese: El 15-12 es indicativo.

Juan Carlos Pugliese, trabajaba arduamente para demostrar que realmente hace esfuerzos en busca de una satisfactoria estabilidad económica; las vísperas de la Navidad los encontraron participando en interminables reuniones en las que se discutió la política de precios y salarios conocida ahora como 15-12 (15 por ciento como tope para los aumentos de salarios que podrán trasladarse a los costos y 12 por ciento como tasa de crecimiento del costo de vida en 1966). Las dos metas parecen igualmente inalcanzables para los sectores intervinientes en el proceso económico.

Sin embargo, Juan Carlos Pugliese declaraba, la semana pasada, que el gobierno se encuentra firmemente decidido a mantener esa política de precios y salarios, aunque Juan Carlos Pugliese daba a entender que, por las dudas, se había localizado una salida de emergencia. "El 15 y el 12 por ciento —afirmó— son *indicativos*." Esto quiere decir que se aplicarán con flexibilidad. ¿Con cuánta?: tal vez se admitirían dos o tres puntos más para expandir los salarios, llegando a un nivel del 18 por ciento. En cuanto al costo de vida, el

tiene demasiado sentido que se le fije un margen mayor: el propio proceso de formación de precios será el que decida y, por cierto, que volará más alto que eso.

Para el Ministro de Economía la fórmula 15-12 es perfecta y es el producto de la correlación de otros índices en el proceso económico: la expansión de los medios de pago, que en 1965 resultó del 26 por ciento, bajaría el año próximo al 18 por ciento, y la emisión de moneda en 1966 alcanzaría sólo a 35.000 millones de pesos.

En cambio, para empresarios y obreros los toques que ahora pretende imponer el gobierno son irrealizables. Representantes de la actividad textil dijeron la semana pasada a Primera Plana: "El sector patronal no puede responsabilizarse por las consecuencias que pueda ocasionar la fijación del tope del 15 por ciento debido a que esa cifra la adoptó el gobierno sin consultar para nada al sector empresarial". La vocación de jugar solitarios hizo que este gobierno se lanzara primero a una política inflacionaria, sin el aval de los sectores empresarios, y luego, ante las dificultades que ese acto había originado, diera una vuelta de 180 grados, igualmente inconsulta.

En la discusión de la comisión paritaria en el renglón vestimenta, del gremio textil, las tratativas se atascaron porque la representación empresaria trató de adoptar el criterio oficial ofreciendo el 15 por ciento de aumentos, mientras la parte gremial pedía el 40 por ciento. Ahora se sabe que de ese punto muerto sólo podrá salirse con la fórmula de un 15 a un 18 por ciento, que las partes acordarían anagrar. Los empresarios no tienen argumento para luchar más. Como ellos mismos reconocen: en general, los aumentos de salarios se fijan de acuerdo a los aumentos de costo de vida producidos en el año anterior a la renovación del convenio, y es ridículo ofrecer aumentos del 15 por ciento cuando en los últimos 12 meses los precios aumentaron en más de dos veces esa proporción.

En el sector de la industria de las bebidas sin alcohol se había llegado a un principio de acuerdo sobre la base de un aumento del 38 por ciento, pero ante las amenazas del gobierno de cortar los créditos, no aprobar los permisos de importación, etcétera, para las empresas que mostraran una política de mano abierta, la representación patronal retrocedió. Ahora el convenio quedó en vía muerta.

Lo que no se entiende del todo en el sector empresarial es como, entre tanto (segunda quincena de diciembre), se aceptó el convenio entre la CAP y el gremio de la carne por el cual los obreros del Frigorífico Lisandro de la Torre recibirán aumentos del 38 por ciento. Y extraña también la homologación del convenio de la industria del neumático, en el que se consagró un aumento

de meses y un adicional del 10 por ciento más, para el segundo período.

Es posible que el gobierno no haya querido extremar su celo hasta poner un pie en el nuevo año. En cierto modo esta hipótesis parece apoyarse en lo que dijo un funcionario a Primera Plana la semana pasada: "el gobierno entiende que su primera prueba de fuego la constituirá el convenio de Luz y Fuerza". La negociación de este convenio está detenida porque el sector gremial pide el doble de lo que ofrecen las empresas, pero muchos observadores del sector sindical creen que, en definitiva, sería posible convenir aumentos de entre el 22 y el 25 por ciento, equivalentes en promedio a 120 y 150 pesos diarios.

Los funcionarios oficiales, sin referirse concretamente a una cifra de aumentos, aseguran que están decididos a no transar en esa negociación en la seguridad que podrán aventar sin dificultades las amenazas de paros y huelgas. "No podrá haber un solo día de huelgas —sostienen—, porque si esto se produce no habrá más negociaciones. Quienes falten a sus trabajos serán despedidos y el gobierno ofrecerá las vacantes por medio de avisos en los diarios. Cargos como éstos, de altos sueldos y beneficios sociales fuera de lo común, van a ser cubiertos con facilidad y en



Jaime González Coriá

Grinspun: El cancerbero.

el día. Después veremos qué les pasa a los dirigentes con los cesantes." No es extraño, entonces, que la representación del gobierno para negociar haya recaído en el iracundo secretario ejecutivo del Consejo de Desarrollo, Bernardo Grinspun.

Otra amenaza sobrevuela sobre las oficinas de la Municipalidad de Buenos Aires. Un funcionario del equipo económico dijo: "No permitiremos que en el sector oficial se alimenten impulsos inflacionarios que pretendamos erradicar del sector privado. Estamos atentos a los planes de la Municipalidad que proyecta conceder un 30 por ciento de aumento a su personal. Somos impotentes para oponernos a ese aumento, pero quienes así actúan saben que se colocan al margen de la política oficial y no podrán contar, entonces, con un solo centavo para sufragar esas obligaciones si, llegado el caso, lo requirieran".

No es una amenaza gratuita: los funcionarios de la Municipalidad consultados por Primera Plana dijeron que, con fondos propios, les resultaría imposible pagar esos aumentos, porque ya se están produciendo déficit de más de



Jaime González Góñi

Facundo Suárez: Tercer tiempo.

5.000 millones de pesos y calculan que el límite de presión tributaria a aplicar a los contribuyentes está excedido. En 1965 la mayor parte de los impuestos se cobraron adelantados para hacer frente a la expansión de gastos.

En los hechos, si el gobierno quiere manejar una política férrea de estabilización, debe cuidarse no sólo de no aumentar excesivamente a su personal, sino también de no cargar demasiado las tarifas de sus propios servicios y prestaciones que, para estar en consonancia con el programa general, nunca deberían exceder del 12 por ciento reservado para el aumento general de precios. Pero en la actualidad, tres importantes sectores (combustibles líquidos, gas y electricidad) parecen querer encabezar un movimiento piloto de grandes aumentos. El primer pedido recibido de YPF, por ejemplo, era el de aumentar los precios de los combustibles en un 40 por ciento. Esta solicitud fue presentada dos veces por Facundo Suárez, el presidente de la empresa estatal, pero al parecer fracasó. Voceros de la Secretaría de Hacienda aseguran que existe una tercera solicitud, ahora por el 22 por ciento, y que ni siquiera ésta había sido aprobada. El titular de la repartición, Carlos García Tuderó, dijo que "los nuevos aumentos a las empresas estatales, cuando se autoricen, no serán para que vayan a financiar la ineficiencia". En los tres rubros, los aumentos se consideran inevitables, pero en una proporción menor.

Si esta política se cumple, el gobierno desembocará en una nueva situación crítica, porque los recursos provenientes de la actividad económica propia de las empresas estatales serán limitados. A esto se agregaría, tal vez, una poda de los recursos que se esperaba recoger del impuesto adicional a la primera transferencia de automóviles, el del 3 por ciento a la producción agropecuaria y el gravamen a los pasaportes. Si, como se cree, ninguno de esos impuestos sobrevive, el gobierno se quedaría con 15.000 millones de pesos menos de ingresos. ¿Qué haría entonces? Ni aumentar la emisión monetaria ni reducir los gastos administrativos. Una vez más se sacrificaría el desarrollo económico, disminuyendo las inversiones. Concretamente, las víctimas serían las obras públicas (un presupuesto de 11.000 millones de pesos) y el plan de reestructuración ferroviaria (otros 15.000 millones de pesos). ♦

Empresarios

El artillero que ganó sus galones

Le basta con desplegar los dos metros de su estatura para sacarle una cabeza de ventaja a la mayoría de sus colegas. Pero el afán de sobresalir no desvela a Emilio Van Peborgh: utiliza a menudo la palabra integración, y prefiere compartir los aciertos administrativos con el equipo que dirige. Es una filosofía que este hombre que desdeña las candelitas se trazó no bien se hizo cargo de la dirección ejecutiva de Cristalerías Rigolleau a principios de la que iba a ser la dura crisis del '62.

El ejercicio de la decisión había comenzado mucho antes, al filo de los 20 años, cuando Van Peborgh hizo sus maletas y partió hacia la Universidad de Harvard, en los Estados Unidos; o, tal vez, a los 18, al enrolarse como voluntario argentino en el ejército inglés. Después de recibirse de subteniente de artillería fue destinado a Birmania, pero el estallido de la bomba atómica precipitó el fin de la guerra y Van Peborgh volvió a Buenos Aires. En Harvard estudió ciencias económicas durante tres años (egresó en 1949) y aprendió muchas cosas que no estaban en los libros: "Vi cómo los jóvenes, aun los que ostentaban lustrados apellidos empresarios, se abrían paso solos. Allí los galones no se heredan, hay que ganarlos". No fue el único descubrimiento: también Van Peborgh resultó encandilado por la industria, un camino que aun cuando lo apartaba de su primera vocación, la ingeniería química, le ofrecía mayores posibilidades de creación.

En 1950, de vuelta en Buenos Aires, se le abrió la primera puerta: Cristalerías Rigolleau. Diez años después su experiencia en organización industrial lo proyectaba a la dirección de la fábrica que la empresa posee en Berazategui, y en setiembre de 1962 a su



Van Peborgh: Crear sin pesimismo.

actual cargo, director-gerente. Con Van Peborgh (argentino, 39 años), Rigolleau se apartaba de la tradición de conferir el bastón de mariscal a un miembro o allegado de la familia. El primer Rigolleau, León, llegó al país en 1882 como adelantado de una familia que había fabricado papel durante varias generaciones en Angoulême, Francia; del papel saltó a la tinta, y de la tinta a los tinteros. Pero no era fácil instalar una fábrica de vidrio en Buenos Aires, en esa época. Desde los heroicos intentos de Juan de Soria en 1592, la industria no había podido afincarse del todo en el Río de la Plata.

Esta vez iba a ser diferente: León Rigolleau mandó llamar a su sobrino, Gastón Fourvel Rigolleau, y en octubre de 1882 la fábrica, compuesta por dos modestos hornos, comenzó a andar. Muchas veces la provisión de materias primas se cortaba y había que suspender las actividades, pero pronto el establecimiento ubicado en Belgrano y General Urquiza ya resoplaba alegremente y depositaba, en los carros de reparto, entre 1.900 y 2.000 botellas diarias. El primer objetivo de los tinteros había quedado atrás. En 1906, cuando Rigolleau trasladó la fábrica a Berazategui, las ventas de botellas y otros envases superaron el millón de pesos.

La cifra de producción se empinó: en 1910 se manufacturaron 10.000 toneladas de vidrio; en 1940, más de 30.000, en 1950 alrededor de 75.000 toneladas, y en la actualidad 105.000 toneladas anuales. Las ventas se elevaron al mismo ritmo, y actualmente superan los 4.000 millones de pesos por año. Rigolleau, con sus 1.800 productos diferentes —envases, artículos de laboratorio e iluminación, y vajilla para el hogar—, es la fábrica de vidrio más grande de Sudamérica.

Pese a la edad, el coloso es dinámico. Para que los vasos comunicantes no se obstruyan, Van Peborgh creó, hace dos años, un comité consultivo, integrado por los quince gerentes principales de la empresa, que todos los meses se reúne para recibir la información de lo que ocurrió en la última reunión del directorio. En sentido contrario, los gerentes plantean sus problemas y brindan sus sugerencias. Esta circulación sanguínea, que irriga todo el organismo, es seguida con atención por Van Peborgh, para quien el problema número uno consiste en cómo conducir y formar a los hombres, cómo integrarlos en el objetivo común y lograr mayor satisfacción personal en el trabajo.

Es un objetivo que difiere del que alentaban las empresas algunas décadas atrás. "El empresario moderno debe tener una responsabilidad social desarrollada —opina Van Peborgh—. Esto no quiere decir que debe transformarse en el buen samaritano pero en cambio sí tiene que adoptar las modernas tendencias en materia de capacitación, formación humana de los colaboradores y, sobre todo, de motivación." La tarea le insume a Van Peborgh diez o más horas diarias, y reduce al mínimo el tiempo que le gustaría dedicar a la lectura. Ve poca televisión, y prefiere las películas que hacen pensar, como las de Bergman y Antonioni, o las llenas de poesía, como las de Lamourise.

¡Apóyese en estas columnas para vender más!

En la ciudad de **MAR DEL PLATA**, donde millares y millares de personas transitan permanentemente por sus calles, allí, en cada esquina, puede haber un mensaje de su producto en un medio novedoso, útil y práctico!

Las columnas indicadoras donde figuran nombre y altura de las calles, sentido del tránsito y las indicaciones de parada de los vehículos de transporte le brindan una oportunidad única para publicitar y promover sus marcas. Piénselo un momento: las columnas indicadoras están a la vista, se miran constantemente para consultar y se dirigen a un público predispuesto para comprar... de todo!

Para esta temporada, incluya en su presupuesto las columnas indicadoras, y serán la base de su éxito comercial en **MAR DEL PLATA**

D'AGOSTINO
PROPAGANDA

milco
PROPAGANDA

TALCAHUANO 141 - PISO 2°
T. E. 45-2222-5555-6666
BUENOS AIRES

**POR LO
"VISTO"
SON MUY
CONVENIENTES!**



Repasa los diarios del día, pero no alcanza a leerlos en detalle. "Si ocurre algo importante, ya me lo dirán mis colaboradores", dice. Muchos fines de semana, Van Peborgh y su familia (tiene 7 hijos, el mayor de 10 años) dejan el departamento de Belgrano, desde el que se divide el río, para alojarse en el "Grulla", un velero oceánico que los suele transportar hasta la costa uruguaya. La navegación no es para Van Peborgh un simple hobby, sino una verdadera escuela de vida. Es la oportunidad de volver a la naturaleza, y también de ejercitar el poder de decisión, ante un imprevisto pampero o un temporal que no entraba en los cálculos.

Es cierto que en tierra firme los peligros no son menores. "La misión de la empresa es crear con responsabilidad —agrega Van Peborgh—, pero algunas condiciones dependen del Estado: la empresa no puede frenar la inflación, ni devolver la confianza en el país." Pese a todo, Rigolleau acaba de decidir una inversión de 270 millones de pesos, que se utilizarán para ampliar la línea de producción de la vajilla Rigopal y Pyrex. La empresa trasunta el mismo optimismo de su conductor: "Los hombres de mi generación no tienen el derecho de ser pesimistas. Hay que buscar nuevos mercados y nuevas técnicas, el camino más seguro hacia el progreso de la empresa y de sus hombres". ♦

Publicidad

Jugando con fuego

"Esta primavera se ve esencialmente peligrosa", claman los nuevos avisos de Cutex. Y para que no queden dudas, la agencia de publicidad urdió una escena en la que una joven, a fuerza de manipular sabiamente su lápiz de labios, está a punto de ser cazada por un brioso galán. El desenlace no se cuenta, pero toda una moraleja está encerrada en la frase final: "¡Es usted lo bastante mujer para usarlo!" El desafío, al parecer, está dando resultado, porque la misma agencia editó una versión masculina para el fijador Brylcreem.

Se trata de la repercusión local, de la tendencia publicitaria que en estos momentos hace furor en los Estados Unidos. Noxzema, una crema de afeitar, combinó magistralmente, en sus avisos televisados, la imagen de una rubia voluptuosa que dice: "Sáqueselo, sáqueselo todo", la de un hombre que lentamente va abriendo surcos de jabón en su cara, y la música de David Rose "The Stripper" (literalmente, "la que hace strip-tease"). La agencia de publicidad de Noxzema explicó, la semana pasada, irónicamente: "Le ofrecemos al cliente la mejor afeitada posible".

En otro aviso es la caudalosa Mamié Van Doren la que susurra: "Caballeros, acérquense más. Tengo algo lindo para ustedes". La "oferta especial", finalmente, desencanta un poco: es una muestra gratis de Aqua Velva. El del perfume Taji es más prometedor: muestra dos

pares de zapatos, en el umbral de un cuarto de hotel, en Francia, mientras el locutor apela a su voz más romántica para decir: "A la mañana siguiente, algo de Taji todavía queda".

El sexo, por supuesto, ha sido usado durante años para promover productos, desde la promesa de las muchachas que se recostaban lánguidamente en los automóviles convertibles, hasta la sublimada virilidad del tatuado personaje de los cigarrillos Marlboro. Pero ahora, el mensaje, principalmente el de los fabricantes de productos de tocador, se hace cada vez más explícito. Ya no quedan dudas de lo que sucede. Los avisos de Fabergé insisten en que el lápiz labial "puede mantenerla a usted encantadora, no importa cuándo", y que el embellecedor de pestañas resistirá "cualquier situación".

Con esta tendencia, la hora predilecta es la de acostarse. La publicidad de Revlon para su perfume Intimate, aparece en las revistas *McCall's* y *Esquire*, pregunta: "¿Qué hace íntima a una muchacha tímida?". La respuesta: el perfume Revlon, que aventa las inhibiciones y "logra que las cosas sucedan".

Algunos avisos para artículos de tocador masculinos no dejan casi nada librado a la imaginación. La loción para hombres Centaur se precia de transmitir "su mensaje viril sólo en momentos de cercano e íntimo contacto", según uno de los últimos avisos aparecidos en *Esquire*. Rip Tide, por su parte, ofrece su irresistible colonia: "Ella se sumergirá", promete.

La moda supone no pocos desafíos para los directores de publicidad de revistas y canales de televisión. "Es imposible decir hasta dónde se puede llegar —dice William Tankersley, director de programación de la CBS—, lo que salva a algunos de los nuevos avisos es el humor."

El gerente de publicidad de *The New Yorker* se defendió: "Tratamos de ajustar nuestra conducta a los cambios ocurridos en las actitudes morales". Pero la revista rechazó, hace poco, un aviso de la colonia para hombres Piping Rock, que mostraba a una muchacha desarreglada sobre una cama desarreglada, coronada por esta frase: "¿Fue él o Piping Rock?". Toda la escena, sin estirar un

solo pliegue de la cama, se deslizó, sin embargo, entre las páginas del *The New York Times Sunday Magazine*. *The New Yorker* aceptó; en cambio, los avisos de Taji y Teak, una colonia para hombres. El de Teak pregunta: "¿Cómo es que los escandinavos se portan así?". El protagonista es Lars, un barbudo empleado de banco que tiene una rubia y joven esposa y siete hijos maravillosos, pero prefiere asomar en los avisos en compañía de una atractiva morena que se reclina en su hombro. La revista intentó suavizar la infidelidad de Lars, pero Franchellie Cadwell, la rubia presidenta de la agencia que concibió la campaña, se opuso. "Lars es un buen marido", explicó.

Para algunos observadores, la tendencia es sana. Los lectores más sofisticados, observa el padre de la investigación motivacional, Ernest Dichter, no se impresionan ante los avisos difíciles, pero les gusta el escondido humor de los nuevos. "Yo los llamo los avisos que están detrás del aviso", dice. Y agrega: "No es humor en sí mismo, sino por el hecho de que alguien con sentido del humor escribió el aviso".

Hasta ahora, la reacción del público ha sido generalmente favorable. Pero todavía hay excepciones: los avisos del perfume Chantilly, como siempre, siguen ofreciendo la seguridad de que "las buenas chicas usan Chantilly".

Agencias

Cumpleaños I

Sus comienzos fueron tan heroicos como los de muchas otras agencias: sólo tres clientes con una facturación mensual que no supera los 25.000 pesos parecían constituir un débil apoyo. Pero detrás quedaba la experiencia de muchos años de estudio y actuación en el gremio del fundador, Julio Antonio Piacentini, hijo de uno de los pioneros de la publicidad científica argentina. Ahora su agencia acaba de cumplir 15 años, definitivamente impuesta en el medio y con posibilidades de alternar entre la docena de las más importantes en el país.

Hace muy poco tiempo Piacentini S.A. de Publicidad tomó un piso más en el edificio donde ya ocupaba dos desde doce años atrás. Esta expansión se produce en el año en que la agencia gana nuevos clientes en ramos que iban desde el remate de hacienda (Bullrich y Cía) hasta los cosméticos (Coty), desde los medicamentos (Pfizer Argentina) hasta el ahorro y préstamo (Crear SA). En la actualidad trabajan en la firma unas 60 personas, 40 de ellas en Buenos Aires y otras 18 en sucursales del interior.

Justamente ésta es una de las particularidades de la agencia: operar en el interior a través de sus propias sucursales. Desde hace algunos años ya tenía instalada una en Rosario y recientemente incorporó dos más, Bahía Blanca y ciudad de Santa Fe, a lo que ya comienza a constituir una organización.

El fundador de la agencia suele referirse a su funcionamiento como al de una empresa moderna, muy dinámica y amiga de hacer las cosas racionalmente. Sus colaboradores destacan que la ca-

Esta Primavera se ve
"esencialmente
peligrosa"

Nuevos colores
esencialmente femeninos audaces
que descubren su nuevo belleza

Abre la cara, muestra la boca perfectamente
con el toque de labios Cutex. Descubre una
coloración esencial, tibia, tentadora... las
moderadas tonalidades que ponen su resultado
en el momento. Es usted lo bastante mujer
para usarlo?



Sólo para muy, muy mujeres.



Piacentini: Fumando esperan.

racterística más importante de la agencia es su enfoque profundamente profesional de cualquier producto de comercialización y publicidad. "Por eso —aseguran— Piacentini tiene lista de espera. No toma un nuevo cliente hasta estar bien segura de que le puede dar un tratamiento altamente especializado sin que se resienta el trabajo para sus clientes anteriores".

El año XVI en la vida de esta agencia propone una meta que sus ejecutivos esperan alcanzar con o sin esfuerzos: duplicar la facturación actual. El cuarto piso espera.

Cumpleaños II

Otro cumpleaños del mundo publicitario se celebró el 13 de diciembre: la agencia Atalaya SRL cumplió diez años de una tarea en la que fue cubriendo con sus servicios todos los medios de difusión, gráficos y electrónicos. 1965 se asoció con codiciados regalos: nuevas cuentas entre las que se contaron las de las empresas Sancor C.U.L. (productos lácteos), Remington Afeitadoras, División Cosmética para hombres, Banco Popular de Quilmes, Pinturas Tersomate, Cofinor SRL y Cosmet SCA. Con motivo de la celebración, el director propietario de Atalaya, Jorge Orezzoli, recibió el saludo de sus colegas y de personalidades vinculadas a su actividad.

La nueva generación

Para 1966 las agencias de publicidad podrán escoger el personal que necesitan de un núcleo ya capacitado a lo largo del aprendizaje teórico y práctico: en los cursos de la Facultad de Historia y Letras de la Universidad del Salvador se graduaron, en el año que termina, los miembros de la segunda promoción de Licenciados en Artes y Técnicas Publicitarias. El fin de cursos y la graduación dieron lugar a un agasajo a los profesores y autoridades por parte de los alumnos que finalizaban sus estudios; se sirvió un coctel en el Club Francés, al que asistieron el rector de la Universidad, RP Eduardo Martínez Márquez SJ; el Decano de la Facultad de Historia y Letras, doctor Néstor T. Auza, y el director del Departamento de Artes y Técnicas Publicitarias, doctor Vicente de Luca. ♦

ADMINISTRACION DE EMPRESAS

PLANEAMIENTO: ¿SI O NO?

Por Guillermo S. Edelberg *



La palabra "planeamiento" tal como se utiliza en la especialidad de administración de empresas es uno de los términos que produce reacciones encontradas. Por un lado, "planear" parece indicar que alguien se embarca en un camino rígido hacia el futuro, del cual es difícil apartarse; por el otro lado, parece una pérdida de tiempo ponerse a planear si se tiene en cuenta que nadie puede predecir el futuro con precisión o certeza.

Pese a estos inconvenientes, el concepto de planeamiento cada día recoge más adeptos, especialmente en el caso de las empresas grandes, por ser un concepto intrínsecamente sólido. Cabe señalar que no se hace referencia a ese tipo de empresa en la cual sus ejecutivos, por el simple hecho de confeccionar un pronóstico financiero o de ventas, creen estar planeando, en el sentido amplio de la palabra. Obviamente, si bien estos pronósticos son importantes, tales ejecutivos sólo están planeando "un poco". El planeamiento llegó a ser completo sólo cuando se piensa en forma clara y amplia acerca del futuro de la empresa, tomada en su conjunto, durante un determinado número de años. Por ejemplo, un ejecutivo con capacidad de planeamiento jamás deja de preguntarse lo siguiente: ¿qué producto o productos fabricará o deberá fabricar mi empresa dentro de dos o tres años? ¿Los mismos que actualmente fabricamos, otros distintos, o una combinación de estas posibilidades?

Si bien las empresas de gran tamaño dedican esfuerzos cada vez mayores a las tareas de planeamiento, no sucede lo mismo con las empresas de tamaño mediano, o menos que mediano. Las razones invocadas por los ejecutivos de estas últimas para justificar tal situación, son de diversa naturaleza. Una de ellas consiste en creer y afirmar con vehemencia que el costo de planear es un lujo que sólo una gran empresa puede permitirse. La falacia de este argumento reside en el hecho de que precisamente las empresas de gran envergadura pueden, a veces, permitirse el lujo de carecer de planes porque sus recursos les permiten sobrevivir situaciones críticas; a las empresas menores les basta una sola crisis para caer en el cese de sus actividades. Coloforio: las pequeñas empresas deben planear a mediano y largo plazo con tanto o

más cuidado que las de mayor tamaño.

Otra razón invocada con frecuencia para justificar el no planear consiste en clamar un desconocimiento de las técnicas correspondientes. Lógicamente, éste no es un argumento demasiado sólido puesto que la única actitud inteligente que cabe a un empresario en tal situación es aprender la técnica que desconoce, o por lo menos entender sus usos y las ventajas que ofrece.

También se suele decir que no vale la pena planear, puesto que las numerosas incertidumbres del futuro determinan la obsolescencia de cualquier plan apenas éste queda terminado. Tal razonamiento tampoco es demasiado válido: sería algo así como afirmar que no vale la pena contratar un seguro puesto que no sabemos si en el futuro haremos uso de él.

Las ventajas que se derivan de un buen planeamiento en la empresa son fáciles de comprender. En primer lugar, se logra prever las actividades futuras con suficiente anticipación como para desarrollarlas eficientemente en su momento oportuno, en vez de precipitarse a improvisar como sucede frecuentemente; en segundo lugar, se logra una más correcta utilización de los recursos —casi siempre escasos— de que dispone la empresa, maximizando sus beneficios; en tercer lugar, se facilita la toma de decisiones cuando las consecuencias de éstas se proyectan hacia un futuro más o menos lejano; en cuarto lugar, como subproducto importante del análisis objetivo de la empresa con miras al futuro, se logra una visión más clara de la situación de la empresa en la actualidad.

Un ejemplo, para concluir: existen dos pequeñas empresas, ambas proveedoras de partes para grandes empresas de una determinada industria y una de ellas prepara con tiempo planes para diversificar su producción, mientras que la otra no procede a hacerlos. Si la gran industria que abastecen entra en un período de crisis por factores ajenos a su control, no cabe ninguna duda de que la empresa que no ha hecho planes deberá improvisar soluciones para poder sobrevivir, en tanto que la que sí los ha preparado estará en condiciones muy superiores para afrontar la crisis con éxito. ♦

* Copyright by PRIMERA PLANA

Dos puertas a la cocina

Una heladera con dos puertas es, en cierta forma, una heladera doble. Pero quizás los diseñadores de Cordex SA se propusieron otra cosa, al terminar de dar forma a la nueva Dumont Duplex: con una puerta para el congelador y otra para el resto del cuerpo, la heladera brinda un doble acceso a sus 13½ pies de capacidad total. La Dumont Cordex se suma a la línea de refrigeración para el hogar, acondicionadores de aire para interiores y automóviles y aparatos electrónicos de Cordex.

Cosas de General Motors

Las computadoras de General Motors, en Detroit, resoplaran alegremente: ese día, 7 de diciembre, acababa de salir de las cintas de producción de la fábrica Chevrolet la unidad número 3.000.000, entre autos y camiones. Esta masa de vehículos insumió 3,5 millones de toneladas de acero, y el vidrio utilizado alcanzaría a cubrir una superficie de 8 kilómetros cuadrados. Si se colocan los Chevrolet uno después de otro, la fila llegaría de Estocolmo a Buenos Aires. Intervinieron en la fabricación de esos 3 millones de coches y camiones 92.000 obreros y empleados de Chevrolet, más 35.000 que trabajan en once fábricas de carrocerías Fischer, y 13.000 proveedores independientes.

El mejor espectáculo

Ese sábado, las máquinas se cubrieron de carteles y los pasillos se llenaron de flechas indicadoras. No era para menos: el complejo industrial de Ducilo, en Berazategui, había sido abierto al público y se preveía una ola de visitantes. Los omnibus fletados desde la Capital Federal depositaron el primer contingente poco antes de las 11, y la corriente no cesó hasta pasadas las 19. Según los directivos de la empresa, visitaron las fábricas alrededor de 3.500 personas, que observaron prolijamente desde las secciones de mantenimiento hasta las subestaciones transformadoras, pasando por las fábricas de rayón, nylon industrial, nylon textil y los garajes de automotores. Los niños no pudieron entrar, pero, en compensación, Ducilo les brindó, en las dependencias de su Club, espectáculos cinematográficos, deportivos y de títeres.

Una empresa adulta

Al cumplir los primeros diecisiete años de edad, los directivos de Establecimientos Textiles San Andrés creyeron oportuno trazar un balance: "El hecho de ser una industria relativamente nueva, no ha sido obstáculo para transformarse en una de las primeras hilanderías del país". Efectivamente, la planta industrial ocupa una superficie de 40.000 metros cuadrados y agrupa a 1.800 personas; el proceso es integral, ya que las distintas etapas van desde la lana sucia en vellón hasta el hilado tejido, y se elaboran 500.000 kilos de lana, el 10 por ciento del consumo total de la industria del ramo. El informe final...

dad del hilado es rigurosamente controlada en todo su proceso por modernísimos instrumentos que permiten corregir cualquier defecto en el curso de elaboración".

La batalla del metanol

A partir de marzo, la brecha del metanol, cuya producción interna no alcanza a satisfacer las necesidades del país, se irá achicando hasta desaparecer. Pero la Compañía Casco SAIC no apunta solamente al mercado nacional, sino también al más vasto de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio. La planta de metanol de Casco, situada en Estación Fátima, partido de Pilar, echará a andar dentro de tres meses, para producir 16.500 toneladas anuales, que pueden convertirse en 33.000 en 1967; en el mismo complejo funciona además una planta de formol con capacidad de 10.000 toneladas anuales (20.000 toneladas desde 1968). Casco nació en 1948, y se dedicó hasta 1960 a la molinda y comercialización de caseína; después se introdujo en el ramo de los plásticos, con una planta de resinas sintéticas. Pero su obra más trascendental es la planta de



metanol (foto), construida por la empresa Chemical Constructions Corporation, de Nueva York, con el aporte de The Borden Company. La inversión alcanza la suma de 4 millones de dólares. El directorio de Casco, presidido por el señor H. J. G. Handley, está integrado por los señores T. O. Doggett, José M. Torres, Luis O. D'Amico, Ronaldo W. Knowles y Gilberto Zavala.

De repente, en el otoño

Mientras los consumidores piensan en el verano que se avecina, los fabricantes tienen los ojos puestos en la próxima temporada de otoño-invierno. La incógnita arrastró a numerosos comerciantes, invitados especiales y periodistas, al desfile que se realizó en los salones de Fadete SA., donde fueron presentados modelos para mujeres, hombres y niños en prendas Antron, Tuniclon, Fadelast, Fadelon y Lycra.

Sólo para periodistas

"Sinceramente envidio la vida fascinante de los periodistas, por esa tarea realmente extraordinaria que es la de

ción." Para Guido Di Tella, director ejecutivo de Siam Di Tella Limitada, ese problema, que también existe en las empresas, consiste en transmitir los objetivos del país a todos sus habitantes. Estas consideraciones fueron verdaderas recientemente, al anunciar Siam Di Tella que destinará 400.000 pesos anuales para premiar los mejores trabajos periodísticos del año 1966, en todo el país y en cada una de sus distintas ramas. El Premio Siam Di Tella-Círculo de la Prensa ha sido instituido en 1963, como acto central del "Día del Periodista".

Sin dejar de jugar

Ahora cualquier niño puede armar desde un transmisor telegráfico morse hasta un órgano electrónico, y lo que es todavía más sorprendente, sin dejar de jugar. Pero el "Ingeniero Electrónico", un curioso juguete presentado en la exposición "El niño y su mundo", contiene otras sorpresas: sin soldaduras, ni herramientas complicadas, pueden fabricarse lámparas de alarma y amplificadores para tocadiscos. En la exposición, grupos de alumnos de la Escuela Técnica Philips ofrecerán demostraciones prácticas de las posibilidades del "Ingeniero".

Para las oficinas

"El boom de la racionalización administrativa es menos conocido que el de los automóviles, pero sus repercusiones no son menos profundas." La transformación operada en las oficinas del país, ahora dotadas de muebles funcionales, de equipos electrónicos, de modernos sistemas de archivo y control, fue actualizada la semana pasada por el señor Pedro García, durante el acto de inauguración del nuevo local de A-Zeta. La empresa, ubicada al borde de la city, en Lavalle 435, ha sido distinguida con la representación de Remington Rand Sudamericana (archivadores, máquinas de escribir, índices visibles, etc.), y la concesión de las estanterías modulares que fabrica Morwin. Además, A-Zeta distribuirá los intercomunicadores Portacom, totalmente transistorizados, y asesorará en todo lo referente a organización administrativa.

Entre bancos

Parte del actual edificio del Banco de Londres, en Florida y Cangallo, será ocupado por un colega, The Royal Bank of Canada. La transferencia, celebrada oportunamente entre las casas matrices de ambas instituciones, en Londres y Montreal, fue seguida de la firma de un acuerdo en Buenos Aires. El Bank of Canada, flamante propietario, informó que tomará posesión del inmueble en el segundo semestre del año próximo, pero antes serán ejecutadas algunas reformas, para dotar a las oficinas del confort necesario. Para la entidad, el cambio de domicilio es un hecho trascendental, que corona una trayectoria iniciada en el país en 1919, y preludia una expansión de las actividades. The Royal Bank of Canada, uno de los principales bancos comerciales del mundo, fue fundado en 1869 y cuenta, en la actualidad, con más de 1.100 sucursales en Canadá, la zona del Caribe y América del Sur, y oficinas en Nueva York, Lon-

Cartas de los Lectores

• Estados Unidos

Señor Director: En el N° 161 anotan que Averell Harriman siempre fracasó en la política e ignoran que fue gobernador de Nueva York entre 1954 y 1958. Ciertamente, como lo indican, Nelson Rockefeller lo derrotó en 1958 en su tentativa de reelección y ha sido gobernador desde entonces.

Harriman, que heredó una de las mayores fortunas norteamericanas, fue republicano y jugador de polo en su juventud. Se convirtió en fiel demócrata con Franklin Roosevelt, hace más de 30 años, y colaboró con él en muchos cargos federales. Fue así embajador en Rusia durante la guerra y luego embajador en Inglaterra. Sirvió a Harry Truman como Ministro de Comercio y en seguida director del Plan Marshall en Europa en la posguerra. Después, durante el intervalo republicano de Dwight Eisenhower, entró en la política de su Estado y resultó electo gobernador demócrata en 1954. Regresó a Washington con la Nueva Frontera de John Kennedy y actúa, desde entonces, como el más antiguo dirigente del Departamento de Estado.

En otra parte repiten su afirmación de la edición N° 159, de que el actual Senador demócrata por Nueva York, Robert Kennedy, sólo dispondría de "escasas bases políticas". Si ser uno de los dos Senadores del Estado más importante de la Unión es poca cosa, ustedes emplean una lógica bien curiosa. Si a ello se añade que él domina casi absolutamente la escena política de su partido, en ese Estado (especialmente tras la grave derrota infligida por el nuevo Indendente republicano, John Lindsay, al régimen municipal demócrata de Robert Wagner), se tiene otro factor contrario a la interpretación de Primera Plana. Y, por último, si se considera que el nombre de Kennedy representa para la opinión norteamericana el mayor caudal emocional que cabe en la actualidad, se llega a una conclusión exactamente opuesta a la de su revista.

Jorge Juan Reynoso
Nueva York, USA

N. de la D.: En ningún lugar del N° 161 se afirma que Averell Harriman "siempre fracasó en política".

• Doctrinas

Señor Director: En la reciente votación que hubo en la UN sobre la cuestión de las Malvinas, el delegado norteamericano se abstuvo, aduciendo que, dadas las buenas relaciones de su país con las dos partes en pugna, prefería mantenerse neutral. No sé si aquí ese gesto ha sido debidamente comentado, porque no sólo favorece indirectamente la posición inglesa, sino que contradice, y cómo, la llamada Doctrina Monroe. Baste recordar que el Presidente Monroe la expresó oficialmente, en su mensaje de 1829, y que el zarpaço a las Malvinas ocurrió tres años después, en 1831. Una oportunidad excelente para ser aplicada por primera vez. Moraleja: la Doctrina Monroe, a la luz de los

hechos, nada tiene que ver con la República Argentina.

José A. Ginzó
Capital

• Vacaciones

Señor Director: ¿A qué dirección hay que escribir para inscribir a mi niña en el campamento de vacaciones Pinocho (N° 159)? Fantástico el artículo sobre Kennedy, y mis felicitaciones a Jordán de la Cazuela; me encanta su ácido humor.

S. de Chirino
Guaymallén, Mendoza
N. de la D.: Cerrito 1448. Capital.

• Escritores

Señor Director: Como antiguo admirador de F. Scott Fitzgerald, he apreciado las cinco columnas que le dedica Primera Plana (N° 163) al cumplirse los 25 años de su muerte. La visión general es correcta, la actitud emocional del redactor es auténtica, sentida, y en verdad no cabría quejarse de omisiones o abreviaturas, porque en tan poco espacio no se puede colocar la profundidad analítica con que Fitzgerald fue examinado por ensayos y libros (de Edmund Wilson, de Malcom Cowley, de Andrey Turnbull, de Arthur Mizener, sin contar una novela que le fue dedicada por Budd Schulberg). No le oculto mi satisfacción por ese artículo sobre un escritor valioso, mal difundido en librerías, casi inexistente en traducciones castellanas. Sólo lamento la foto, tan oscura. ¿No cabía otra?

Le apunto observaciones menores. Los párrafos sobre la tortura del insomnio pertenecen a un ensayo, *The Crack-Up*, que no está mencionado en la nota. Junto con otros textos suyos de la época, Fitzgerald documentó allí la frustración

profesional, física y moral que le invadió hacia 1934-36 y que le persistiría, apenas atenuada, hasta su muerte en 1940. Esos trabajos autobiográficos fueron luego editados por Edmund Wilson, también bajo el título *Crack-Up*, en el más poderoso testimonio sobre los procesos mentales del escritor, incluyendo abundantes párrafos de un block de notas. Para quienes lean inglés, subsiste aún la edición británica de Penguin. No estoy muy seguro de que *The Last Tycoon*, novela inconclusa, llegará a ser "una especie de canto al espíritu pionero de los Estados Unidos". Quizá fuera, más sutilmente, una indagación en la mente de un pionero cinematográfico. En ese personaje de Monroe Stahr se retrataba, ciertamente, al productor Irving Thalberg (1899-1936), el joven brillante que impuso en Metro algunos films ambiciosos (*Motín a bordo*, *Margarita Gauthier*, *Romeo y Julieta*), que no quería poner su nombre en el celuloide inicial y que sabía manejar como pocos la cultura y competencia de sus colaboradores. Quien compare descripciones y biografías de Thalberg con los datos aportados por Fitzgerald en la novela (y en apuntes para la misma) sabrá hasta dónde el escritor aprovechó su vida en Hollywood, tan frustrada, por otros conceptos, durante 1937-38.

Finalmente, aunque es cierto que Fitzgerald denunció su resentimiento contra los ricos, nadie debiera entender de su crónica que había en él un revolucionario de clase alguna. Sufría también, con dualidad característica, la envidia y la admiración por la fortuna ajena. Es célebre su diálogo con Hemingway: "Sabes, Ernest, pienso que los ricos son realmente diferentes de nosotros". A lo que Hemingway contestó: "Si, tienen más dinero".

Martin Courtney
Capital

N. de la D.: ¿Bastarán las tres fotos que fueron postergadas?

Teniente, en 1918; a mediados de 1935 (der.); con Zelda. apenas casados.

Copyright by Charles Scribner's Sons.



• Rencores

Señor Director: Se sostiene en el N° 162 que determinado psicoanalista "es uno de los principales investigadores — a nivel internacional — de la contratransferencia". Esta afirmación configura un disparate que puede aclararse con un mínimo de información correcta. Creo que la comisión de este tipo de error forma parte sustancial del estilo de su revista. Aunque, en tren decidido de protesta, paso el punto siguiente. Este punto tiene que ver con un ex redactor de Primera Plana y su desempeño, en calidad de jurado, durante el Festival de Necochea del verano pasado. Se trata de un viejo rencor mío con su revista, expuesta en tres cartas a esa Redacción, que no se publicaron.

Ricardo Grimson
Capital

N. de la D.: Hasta las máximas figuras del psicoanálisis mundial se han negado inconscientemente a menear el tema de la contratransferencia, porque lo resume en una ansiedad muy difícil de manejar: allí, el cuestionado es el propio terapeuta. Junto con su maestro Racker, el doctor Korovsky (Reportado en el N° 162) es uno de los pocos profesionales que se aventuraron por ese terreno resbaladizo. No existe ningún ranking entre ellos. Tal vez el lector Grimson le niegue validez, igualmente, al doctor Racker, y estaría en su derecho. Pero su juicio sería, por lo menos tan subjetivo como el de esta carta. En cuanto a sus redactores, Primera Plana sólo se responsabiliza del trabajo que cumplen para ella y ese no fue el caso de Necochea. Lamenta, en fin, que el lector Grimson, en otro arranque de subjetividad, engendre un rencor capaz de originar cartas tan gratuitas como la presente y párrafos tan injuriosos como los que se omitieron para que no corriera la suerte de las anteriores.

• Procesos

Señor Director: Leo asiduamente Primera Plana por tratarse, a mi juicio, de una publicación sumamente informada, medianamente objetiva y de estilo netamente periodístico. Dicho esto, motiva la presente el deseo de esclarecer erróneos conceptos vertidos en "El último cabaret" (N° 162). Se consigna allí, en relación con los derechos ejercidos por los propietarios del inmueble sito en avenida Corrientes 825-835 (Tabarís) que "... la Cámara de Apelaciones falló... y decretó la condición de inquilino pudente de Trillas". La Justicia no tuvo necesidad de pronunciarse sobre la pudentencia del señor Trillas, toda vez que él confesó expresamente, al allanarse a la demanda instaurada, ser poseedor de una fortuna personal que excede los mil millones de pesos. En cuanto al citado edificio de avenida Corrientes, es propiedad, en condominio, de la señora Elisa Peña, del señor Carlos A. Piccardo y del suscrito, quienes no somos "fabricantes de los cigarrillos 43", como equivocadamente se afirma en el mencionado artículo.

Enrique C. M. Piccardo
Capital



N. de la D.: Con fecha 14 de junio de 1965, la Sala Primera de la Cámara Nacional de Apelaciones de Paz de la Capital Federal, revocó el fallo anterior del Juez Simón Kantor, del Juzgado de Paz N° 9, y homologó la condición de inquilino pudente de Andrés Trillas. La Justicia, pues, tuvo necesidad de expedirse. Según manifestación propia, Trillas jamás declaró ser poseedor de una fortuna personal de mil millones. La nota del N° 162, a su vez, no decía que los señores Carlos A. y Enrique C. M. Piccardo sean fabricantes de los cigarrillos 43.

• Libreros

Señor Director: He sido aludido aviesamente e inexactamente en su revista (N° 161), de manera que afecta mi buen nombre. Durante tres décadas, la plaza del Cabildo fue mi camino obligado de todos los días para llegar al Colegio Nacional de Buenos Aires, donde fui profesor. A la salida, me detenía en los puestos de los libreros, entre ellos el de Eduardo Iglesias, de su padre y de su hermano, de Marcial, de Bianchi y otros, en los cuales invariablemente adquiría un libro o una revista.

Quiero dejar expresa constancia de que yo no frustré los deseos ni defraudé las esperanzas de Eduardo y de los demás libreros, porque en ningún momento fui funcionario público. Cabe consignar también que la compraventa de libros es, además de una vocación, un buen negocio. Sencillamente, yo también fui un frustrado y un engañado, junto con los amigos libreros a quienes no veo desde 1958 por haber sufrido un ataque de hemiplejía. Por lo tanto, queda demostrado que yo no tuve ninguna intervención en el traslado de los puestos de libros. Deseo también hacer constar que antes que lo hiciera el eminente hombre público y profesor de Derecho, doctor Orgaz, yo ya había optado por "la tranquilidad moral" a la cual se refiere el doctor Orgaz en su carta al Diputado Monjardín.

Este es la verdad, toda la verdad, y

es por eso que le ruego quiera dar cabida a estas líneas en su revista junto con mis saludos a los amigos libreros honestos.

Ricardo A. Frondizi
Capital

N. de la D.: El párrafo del artículo dice textualmente: "Uno de los clientes de Iglesias, Ricardo Frondizi, cerraba sus frecuentes visitas esgrimiendo una promesa: "Cuando mi hermano sea Presidente, les hago poner un toldo de punta a punta". Cuando Arturo Frondizi alcanzó el poder, en vez de toldo recibieron el traslado". Nada, pues, se reprocha al profesor Ricardo Frondizi; si así no lo entendió, que esta aclaración valga para desagrararlo.

• Recepciones

Señor Director: Hace poco tuvimos la visita del doctor Arturo Illia; el recibimiento que se le brindó no pudo ser más pobre. Al entrar en la ciudad, encabezaban el cortejo cuatro agentes de la Policía Caminera; luego, iba un auto con vigilantes armados de ametralladoras; después, el coche del doctor Illia, acompañado por el Gobernador, y seguido por otros autos con funcionarios. El fracaso del recibimiento fue culpa de las autoridades provinciales. Primero tenía que haber llegado el Presidente, en auto descubierto, y si en vez de tener a su lado al Gobernador, lo hubiera acompañado Palito Ortega, el público lo hubiera aplaudido.

Ceferina Albinati
Santa Fe

• Diálogos

Señor Director: En el N° 161 se publicó un artículo sobre Iglesia y marxismo, donde se habla sobre el diálogo entre católicos y marxistas. Es lamentable observar en los últimos años cómo la Iglesia se ha rebajado en el mundo, creyendo que adaptándose a los cambios sociales y a doctrinas inmorales y materialistas como el comunismo podrá salvar su prestigio. Es cómico y trágico a la vez ver cómo hablan de libertad y liberación: la Iglesia, que ha esclavizado el mundo durante 20 siglos, y los marxistas, que pretenden esclavizarlo durante 20 más.

Federico G. Zúcolo
Vicente López, Bs. As.

• Candidatos

Señor Director: Que a sus redactores no les gusten demasiado los radicales del pueblo, me parece bien. Cada uno tiene sus ideas. Pero que les endilguen cosas como las del N° 162, pág. 16, ya es demasiado. Allí dicen que entre los posibles candidatos a Presidente de la República, para Ricardo Balbín, es el actual titular de la Cámara de Diputados, Arturo Mor Roig. Ahora bien: la Constitución indica que, para ser Presidente, hay que ser argentino nativo; y el señor Mor Roig nació en España. Por lo tanto, mal puede postularse para la Presidencia. Salvo que reformen la Constitución. Si no ocurre así, Mor Roig tendrá que conformarse con otros puestos. ¿No será que lo del N° 162 fue un chiste?

Julían E. Cortés
Córdoba

Transiciones

VERGUENZAS — De Lesley Langley (21 años), belleza británica, elegida Miss Reino Unido y luego Miss Mundo 1965, cuando comprobó que un semanario escandinavo no identificado había publicado fotos de ella desnuda, tomadas varios años atrás. Explicó entre llanto que había aceptado por necesidad económica posar para tales fotos y no le pareció bastante consuelo que Marilyn Monroe (1926-1962) haya sufrido idéntica desventura, cuando reapareció en circulación la tapa de almanaque que ella hiciera en su pobreza para el fotógrafo Tom Kelley.

FALLOS — Contra Gerhard Johannes Bernhard Bohne (63), un recurso de extradición, solicitado por el gobierno alemán, basado en presuntos crímenes de guerra. El recurso fue aceptado por el Juez Luis María Rodríguez y apelado luego por los defensores. Ver página 16.

DISTINCIONES — Al Príncipe Carlos de Inglaterra (17), el primer premio en el concurso Duque de Edimburgo, que comprendía ejercicios de montaña, atletismo, primeros auxilios y un curso de alfarería, centrados en la escuela de Gordonstown durante un plazo cercano a un año. El Duque de Edimburgo, que fue alumno de esa escuela e instituyó el premio, es el padre del ganador.

• A Bernardo Canal Feijóo (68), ensayista y dramaturgo argentino, el primer premio del concurso argentino de teatro

por el trienio 1962-64, con la obra *Tunguska*, dotado de una recompensa de 40.000 pesos.

• A Antonio Pagés Larraya (47) y Alba Omil, el premio literario instituido por el diario argentino *La Nación*, con una recompensa de 200.000 pesos, que fue dividida entre ambos. Un jurado integrado por Carmen Gándara, Jorge Luis Borges, Eduardo Mallea, Adolfo Bioy Casares y Leonidas de Vedia entendió en el certamen, consistente para 1965 en un ensayo sobre la obra del escritor argentino Leopoldo Lugones (1874-1938). El co-ganador Pagés Larraya es Secretario de Comunicaciones.

REAPARICIONES. — De Alexei Adzhubei (41), yerno de Nikita Krushev, como jefe de una imprenta oficial en Moscú. Después de una lucida carrera periodística, Adzhubei fue director del diario *Izvestia* (desde 1959), acompañó a su suegro en el publicitado viaje por Estados Unidos (1960), visitó al Papa como representante oficial soviético. A la caída de Krushev (octubre 1964) fue desplazado.

LESIONES. — A un ojo de Brigitte Bardot (31) cuando la lamparilla de una cámara fotográfica explotó cerca de su rostro, durante las aglomeraciones de público y prensa que la estrella provocó en Nueva York, donde llegó a apoyar la campaña publicitaria para el lanzamiento de su film *Viva María*. Simultáneamente, dos votos para Brigitte, como futuro Presidente de Francia, fueron hallados en una urna de Niort, cerca de La Rochelle, en un lacónico comentario a la

contienda electoral entre Charles de Gaulle y François Mitterrand.

MUERTES — General Kondendera Subayya Thimayya (59), comandante indio de la fuerza militar de las Naciones Unidas en la República de Chipre y árbitro natural de algunas diferencias entre los bandos griego y turco de la población. En Nicosia, Chipre, de un ataque cardíaco, diciembre 18.

• General Hastings Lionel Ismay, luego Baron Ismay (78), militar británico, nacido en la India, secretario militar del Ministerio de Guerra y jefe del Estado Mayor, desde 1939, a través de la Segunda Guerra Mundial, hasta su retiro en 1946. Posteriormente fue designado secretario general de la NATO. En Broadway, Gran Bretaña, diciembre 18.

• Conde Guido Chigi Saracini (86), noble italiano de antigua familia, músico desde la infancia, violinista y compositor, creador de la Semana Musical Sienesa, fundador en 1932 de la Academia Chigiana, promotor en 1939 del Quinteto Chigiano, protector y Mecenas de la actividad pictórica y musical. En Siena, a principios de diciembre.

• Joseph Ignatius Breen (75), sucesor de Will M. Hays en la oficina de autocensura instalada por la industria cinematográfica de Hollywood, a la que vigiló largamente (1934-54) y desde la que moldeó buena parte de los convencionalismos que el Código de Producción imprimió al cine norteamericano. En Los Angeles, de un síncope, a principios de diciembre. ♦

PARA EJECUTIVOS Tapicería de gran calidad, Líneas Modernas Funcionales. Fabricamos sobre planos, medidas y diseños.

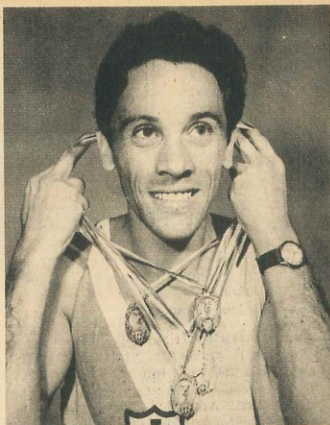
AMPLIA EXPOSICION ...Y precios como para Ejecutivos y Profesionales.

RAVEL HNOS.
CORRIENTES 1835
UNICA DIRECCION





Cepillo Cutropia: El futuro.



Domingo Amaizón: El presente.



Osvaldo Suárez: El pasado.

Deportes

La maratón de las maratones

Cuando en la vertical de San Pablo, pujante de cemento, repiquen las campanas anunciando la llegada del nuevo año, una multitud bañada en una espesa lluvia de papeles blancos verá pasar por la Rua da Conceição, jadeante y fatigado, al vencedor de la cuadragésima segunda Corrida Internacional de San Silvestre, mientras un deseo viejo como el mundo, anualmente repetido, simple, sin alardes intelectualizados, envolverá a la larga caravana de estoicos que habrá cubierto, en busca de la gloria, 7.300 metros a paso de gamo: "Buen fin y mejor comienzo".

Para entonces, el viejo almanaque estará ya muerto y en el fugaz salto de 1965 a 1966, en el medianoche del viernes 31, se habrá vuelto a consumir el rito con el que Gaspar Libero, director-proprietario de "A Gazeta Esportiva", consiguió perpetuar el nombre de su diario.

Después de los siete kilómetros de la

San Silvestre, otras dos citas aguardan en Sudamérica a los maratonistas del continente y a los extranjeros que suelen arribar para correr todo ese intenso calendario: los 10 kilómetros de la travesía de las playas, en Montevideo (el 6 de enero), y los 7,5 kilómetros de la maratón de la revista *El Gráfico*, en Mar del Plata (8 de enero).

Junto a los atletas de fama mundial que se incorporen, este año, a la tournée figurarán cuatro argentinos de méritos y resonancias muy dispares: Osvaldo Suárez (31 años), Mario Cutropia (22), Domingo Amaizón (29) y Héctor García (25). Suárez es ya un veterano, con la edad apropiada para pruebas de gran fondo (el profesor Herlitzka, mundialmente famoso, asegura que un maratonista recién alcanza la plenitud de sus medios a partir de los 27 años) y ganador durante tres años consecutivos de la San Silvestre, Cutropia, su discípulo más aventajado, marcha aún por el camino

de su formación definitiva y es, tal vez, de los cuatro, el que responde más claramente a la escuela clásica de los maratonistas. Amaizón, campeón sudamericano de los 3.000 metros con obstáculos, está lejos de someterse con fortuna a las exigencias de las carreras de fondo, pero, en la Argentina, puede prevalecer en carreras no muy largas. García, el ganador de una selección en la que no participaron los otros tres, parece ser solamente un buen acompañante.

De la troupe argentina, sólo Osvaldo Suárez tiene blasones como para alternar con valores de importancia mundial, pero una afección hepática, que viene arrastrando desde hace años, parece llevarlo cada vez más lejos del camino de la superación. Su temperamento lo llevó a afrontar duros compromisos en condiciones de visible inferioridad. En 1964, en la Maratón de Tokio, por ejemplo, según propia confesión "fue un sufrimiento espantoso" que se repetiría luego en Mar del Plata, en la maratón de *El Gráfico*. Y allí "ya a los dos kilómetros me sentía hecho una calamidad. Seguí porque me daba vergüenza pararme".

Tras un largo alejamiento, Suárez reapareció el 8 de agosto de este año en el Cruce de Buenos Aires, prueba sobre 20 kilómetros y en la que abandonó a los 12. Catorce días después venció en la Vuelta El Fortín, organizada por el Club Vélez Sársfield, sobre 10 kilómetros, y poco tiempo más tarde, tras desertar en los 5 kilómetros del torneo Gálvez Chipoco, fue superado por la fuerza avasallante e indomable de Cutropia: el 14 de setiembre, en los 3.000 metros de La Plata, y el 18 de noviembre, en la misma ciudad y sobre 8 kilómetros. Suárez parece haber entrado ya en un cono de sombras del que, según los eruditos, le costará mucho salir, si es que sale.

Los atletas argentinos hace ya tiempo que dejaron de transitar por la extenuante medida clásica de la verdadera maratón: 42 km/195m. Las últimas que se hicieron las organizó hace tres años el viejo club Velocidad y Resistencia, ahora un inolvidable símbolo del "atle-

ACTUACIONES DE LOS MARATONISTAS ARGENTINOS EN 1965

FECHA	COMPETENCIA	Suárez	Amaizón	Cutropia
19 de enero	San Silvestre (Brasil)	—	21º	11º
6 de enero	Travesía de las playas (Uruguay)	—	—	13º
9 de enero	Maratón de <i>El Gráfico</i>	7º	10º	8º
4 de febrero	Travesía de los barrios (Uruguay)	—	—	1º
mayo	Campeonato sudamericano (Brasil, 5.000 m)	—	1º	2º
"	Campeonato sudamericano (Brasil, 10.000 m)	—	2º	1º
"	Campeonato sudamericano (Brasil, maratón)	—	1º	Abandonó
de agosto	Vuelta El Fortín	1º	—	—
setiembre	3.000 metros de La Plata	2º	—	1º
setiembre	Torneo Gálvez	Abandonó	—	2º
setiembre	Maratón de La Plata	2º	—	1º

tismo destructor". Numerosos países siguen organizando competencias de fondo, denominadas medias maratones, pruebas que en el más exigente de los casos no van más allá de los veinte kilómetros porque, de acuerdo con un saludable deseo, no confesado, se quiere evitar que los atletas lleguen al borde de la extenuación total.

La maratón olímpica continúa siendo, con sus 42,2 kilómetros, la competencia atlética más demoleadora. Las reiteradas censuras que provocó y provoca su escalofriante desarrollo fueron desoídas por los aferradamente apegados a una tradición que no sirve para mucho más que para demostrar la insólita resistencia de monstruos desconocidos. Sin embargo, la Argentina, con buenos corredores de fondo, pero sin haber organizado nunca una verdadera maratón, sorprendió al mundo en Los Angeles (1932) cuando un diminuto atleta, con un pequeño gorro blanco que lo defendía de los rigores del sol, Juan Carlos Zabala, entró en un estadio colmado por 75.000 espectadores y les arrebató el triunfo a los favoritos, estableciendo un nuevo record olímpico: 2h31m36s.

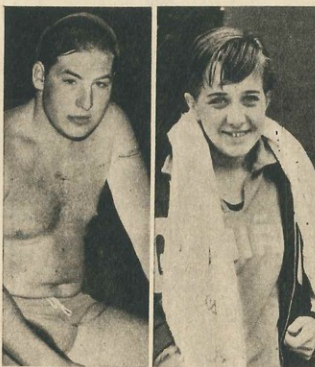
La proeza sería repetida dieciséis años después en los Juegos Olímpicos de Londres (1948), cuando otro argentino, Delfo Cabrera, aventajó, en la vuelta de remate al estadio de Wembley, con 2h34m51s6, a dos de los ungidos favoritos: el británico Richards y el belga Gailly. En 1952, en Helsinki, se quebró por poco la posibilidad de un triplete argentino: Reinaldo Gorno, desconocido para ese mundo de observadores que acuden a todos los Juegos Olímpicos, estuvo a un tris de dejarlos con un palmo de narices: sólo fue batido por la locomotora humana, Emil Zatopek, el hombre cuyos méritos atléticos fueron recompensados por el gobierno de su patria, Checoslovaquia, con el grado de mayor de su ejército, el atleta que conmovió frecuentemente las tablas de records de largas distancias.

La historia de la maratón olímpica, iniciada en su era moderna en 1896, en Atenas, reconoce sólo un doble triunfador: el etíope Bikila Abebe, un espigado y sumido negro color azabache que en Roma (1960) despertaba inicialmente sonrisas y chistes mordaces al correr, entonces, descalzo y que en Tokio (1964), ya calzado, provocó una admiración respetuosa repitiendo la victoria de cuatro años antes, con un tiempo que sigue siendo record de la prueba (2h12m11s2).

Ocho días después que el estruendo paulistano no sea ya ni siquiera un eco, el 8 de enero, la turística holganza marplatense se movilizará, a lo largo de 7.500 metros, para ver pasar a otra larga caravana que también unge con los aceites de la fama a su vencedor: la trigésima segunda maratón de la revista deportiva *El Gráfico*, anteriormente denominada Maratón de los Barrios y que, luego de su clásica incursión por las calles de la metrópoli, viajó a Mendoza (1962) y parece haber recalado definitivamente en Mar del Plata. Comenzó a correrse en 1934, en la que se impuso uno de los fondistas más extraordinarios que produjo la Argentina, Raúl Ibarra; en que se consagró (1961) Domingo Amaizón, en la que Mario Custodio

(1964) se lanzó por el camino de la popularidad, al ser primero entre los ganadores y en la que, al fin, Osvaldo Suárez se cubrió de gloria con la absorción tentacular de sus cinco victorias (1953, 1958, 1960, 1962 y 1964).

Los maratonistas ya están casi en la línea de partida. Esta ingente caravana de sufrientes atletas, para muchos de los cuales no habrá ni siquiera un aplauso ni una fotografía, se dejarán ir, muchos de ellos, con los pies ampollados y con un rictus de dolor, tras un itinerario que conduce a la mayoría por los oscuros vericuetos de la resignación y que sólo lleva al pedestal de los glorificados a un elegido puñado de monstruos, de vida ascéticamente monacal. ♦



R. Morelo L. Hasenbein

Dos productos Made in Giordano.

Natación

Un medio fanático

"En los Estados Unidos trabajan el mismo tiempo que yo, pero allá un director técnico tiene su auto y yo, en cambio, tengo una motocicleta bastante destaralada." La queja, sin embargo, no vibraba con una corrosiva carga ácida, porque Pedro Giordano, en diálogo consigo mismo, se había dicho más de una vez: "No, yo no puedo abandonar esto; uno se encariña con los nadadores, ya que los empieza a trabajar de pantalón corto. Hay cosas que, francamente, atrapan más que un puñado de pesos".

Ahora, a los 41 años de edad, casado, con un hijo de cinco años que no sabe nadar y no le gusta el agua, director técnico de Gimnasia y Esgrima de Rosario con un sueldo mensual de 30.000 pesos, reforzado con sus entradas de dibujante deportivo independiente y su puesto de cronista de natación en el diario "Tribuna", está empeñado en que Rosario, su ciudad natal, siga segregando de sus piletas los veloces delfines capaces de asegurar a la Argentina un título sudamericano cuyo escenario y cuya fecha se mantienen aún indecisos. Caraca-

cas en febrero de 1966 o Lima en julio del mismo año. Casi a las orillas del Paraná, en un club con 12.300 socios, la cifra más alta de toda su historia, moldeando durante diez horas diarias una masa dúctil, acaba de resignarse una vez más, fiel a su apasionado apego localista; renunció a una beca para viajar a los Estados Unidos ("Habría sido la primera vez que hubiese ido gratis") para participar en una reunión de entrenadores nacionales de equipos con vistas a los Juegos Olímpicos de México. La Federación Argentina de Natación no accedió a esa distinción "porque me necesita para preparar a su conjunto para Caracas o Lima. Paciencia; otra vez será".

Tostado, sometido a los implacables rayos del sol, mientras de pie, al borde de la pileta, esperaba un burbujeo que lo alertara o unos manotazos desesperados, Pedro Giordano fue el ángel de la guarda de un manajo de osados que se lanzaban, apenas sin saber braccar, a la pileta del Club Provincial de Rosario, pero en la temporada de verano 1949-50 abandonó allí su empleo de guardavidas de la Cruz Roja y pasó a Gimnasia y Esgrima a desempeñar un oficio que no difería mucho del anterior: cuidador de la pileta y de los socios que aún no habían aprendido a nadar.

La oportunidad de abandonar esa estática y aburrida misión de vigia se le presentó en 1962: asumió la dirección técnica de los gimnasistas con un conocimiento que, según propia confesión, no iba más allá de un nivel mitad empírico mitad científico. "Hasta 1955 —aseguro— yo entrenaba como todos en nuestro país. Hacía alternar a los nadadores distancia con piques y agregaba correcciones que aplicaba de acuerdo con lo que veía." Giordano intuyó tal vez que ésa era una sabiduría demasiado casera y ese mismo año se lanzó a la gran aventura. "Si, fue casi una locura —rememoro nostálgico—; fíjese que me fui con menos de lo que necesitaba y para eso debí empeñarme." Hizo sus maletas y voló a los Estados Unidos para asistir a la IV Clínica Anual de Natación de la Universidad de Rutgers, en las proximidades de Nueva York, en donde conoció a Robert Kiphuth, de la Universidad de Yale y dueño entonces de la última palabra en un método de gimnasia para nadadores de aceptación mundial. "Estar con Bob Kiphuth —sublimó Giordano— fue como ver a Dios".

Al regresar a Rosario, sus principales preocupaciones fueron enseñar el delfín (aquí todavía se combinaba la brazada de mariposa con la patada de pecho), aplicar la gimnasia como complemento de la pileta y empezar a utilizar el entrenamiento fraccionado. El proceso de adaptación duró de dos a tres años, pero al cabo de ellos, en el verano 1958-1960, Gimnasia y Esgrima de Rosario tuvo por primera vez un equipo que, con la base de Ricardo Morelo, Armando Torio, Fernando Vidal y Graciela Herrera, comenzó a ocupar un discreto lugar en las informaciones periodísticas. A esos aspirantes a astros fueron sumándose otros y el plantel se fue ensanchando, hasta que en las tres últimas selecciones argentinas, luego de varios éxitos en el orden nacional, se llegó a un saldo que llenó de orgullo hasta el más indife-

374 Libros. Comienzo
122
547
182
286

PROTAGONISTAS

FIN DE FIESTA

Por Alberto Laya *

El fútbol, "el opio de los pueblos" según la derivación de un humorista, fue, a lo largo de 1965, una gigantesca usina de pasiones tan chisporroteantemente exaltadas que si se hubiesen aplicado a producir energía eléctrica habrían hecho saltar todas las lamparillas del país y enriquecido a los fabricantes de velas. Pero esa pasión fue sólo marginal, en las canchas, moviéndose blandamente, como en un ballet línguido, los futbolistas, sostenidos como ídolos por cierto periodismo sin convicción, empeñado en vender una ilusión, bordado amorosamente, capaz de enternecer a una estatua, defraudaron a ese curioso espécimen de la intolerancia llamado hincha, parapetado detrás de su rabia o de su euforia, y cuya capacidad reflexiva puede alcanzar a veces hasta el sutil nivel intelectual de una ostra.

Referejes obsoletos, respetados como la luz roja de los semáforos —Carlos Nai Foto, Luis Ventre, José Luis Pradaude—, articularon espectáculos chirriantes, mientras sus dirigidos, con una inspiración futbolística homeopática, trabajaban de niños terribles, sordos a las admoniciones teatralmente gesticulantes de la suprema autoridad desautorizada de la cancha. "Así no se puede seguir", fue el grito del hincha. Pero así se siguió. "Tenemos que aprender la línea europea", fue el clamor de los presuntos eruditos, olvidados, a fuerza de admirar todo lo que tuviese un sello extraño, que la única línea europea estaba basada sólo en dos virtudes clásicamente antiargentinas: trabajo y obediencia.

Los directores técnicos siguieron aportando al estridente panorama de la exaltación su temeraria vocación de suicidas. Dos o tres partidos consecutivamente perdidos se convirtieron en un lacónico certificado de dejación: Racing hirió, aunque sin orgullo, un record difícilmente superable y poco envidiable por quienes aún creen, candorosos o torpes, en la estabilidad de lo inestable: cuatro DT que, al fin, ni siquiera pudieron sacar una vulga de su galera ya desfondada (José García Pérez, Ernesto Gutiérrez, Juan Carlos Giménez y Juan José Pizzutti).

Dentro de la nueva promoción hubo, en cambio, quienes todavía no habían aprendido a contrarrestar la cada vez menos ejercida capacidad de ruborizarse: Oscar Tomás Mas (River Plate), Vicente de la Mata (Independiente), Oscar Malbernat (Estudiantes de La Plata) y Jesús Roldán (Chacarita Juniors), quienes con dignidad profesionalizaron su esfuerzo, se

sumergieron impetuosamente en los entreveros, allí donde parece ser la desolada tierra de nadie, y, juntos con José Rafael Albrecht (San Lorenzo de Almagro), la mejor figura del año, y Miguel Angel Santoro (Independiente), demostraron que una camiseta, además de transpiración, puede estar empapada de decoro y de amor propio.

"Yo no quiero nombres, sino hombres", casi bramó Osvaldo Juan Zurbeldi, el nuevo DT bifronte del seleccionado argentino. Inglaterra se acerca. Para entonces —un equipo, según el desarrollo del torneo, tendrá que jugar tres partidos en una semana— se necesitarán hombres que corran, sin jadear, los noventa minutos, hombres fuertes física y espiritualmente, despojados de esa equívoca conciencia profesional que sólo los hace recordar de que verdaderamente lo son cuando van a retirar a fin de mes el cheque a sus clubes.

Desde la Asociación del Fútbol Argentino, donde su titular, Francisco Perette, sigue siendo el gran ausente, no deberá irradiarse ninguna interferencia capaz de alterar lo que, aparentemente, se ha resuelto encerrar con tanta seriedad. Los futbolistas volverán a repetir una muletilla: "Es un honor vestir la casaca nacional", pero, sin querer o queriéndolo, destrozarán, seguramente, la distinción con el deseo mercantilizado: "¿Con cuánto nos arreglarán por partido?" Viven del fútbol, no hay duda, y, aun cuando la Argentina no padezca de una crisis ministerial ni haya enfrentamientos sindicales porque se pierda en Inglaterra, bueno será que esos hombres —y no nombres— piensen alguna vez, si es que todavía no han perdido definitivamente la virtud de conmoverse, que no hay peor engaño que el de mentirse a sí mismo. ♦

* Copyright by PRIMERA PLANA



Perette: El gran ausente.

rente de los rosarinos": Juegos Deportivos Panamericanos (San Pablo, abril 1963), Argentina envió 11 nadadores, de los cuales 2 pertenecían a GER: Liliana Hasenbein y Ricardo Morello, con la dirección técnica única de Giordano; campeonato sudamericano (Guayaquil, julio 1964), 23 representantes argentinos y entre ellos 8 de GER: Ricardo Morello, Alfredo Bourdillo, Héctor Scerbo, Enrique Piedfort, Héctor Aimetta, Liliana Hasenbein, Patricia Sentous e Isabel Marc, dirigidos técnicamente por Giordano y Carlos Sos, y Juegos Olímpicos (Tokio, 1964), 6 seleccionados, y 2 de ellos de GER: Alfredo Bouillon y Ricardo Morello, otra vez con Giordano y Sos como DT.

Giordano orienta el aprendizaje de los menores hacia los cuatro estilos y todas las distancias. "Después tendré tiempo de especializarlos", asegura. De grandes, muchos de los nadadores de primera línea de GER conservan la polifuncionalidad, de la que en la natación argentina sólo son topes eruditos Luis Alberto Nicolao, Carlos Van der Maath, Pedro Diz y Susana Peper, que "corren lo que venga". Quizá esa misma polifuncionalidad —nuevo triunfo de la experiencia: "El que mucho abarca poco aprieta"— no le haya permitido a la gente de GER poseer una abrumadora cantidad de records nacionales, de los que sólo éstos se mantienen como primados: piletta de 50 metros: Morello, 1500 metros libre, 18m 9s3; Hasenbein, 100 libre, 1m6s1, y Sentous, 100 mariposa, 1m18s4. Piletta de 25 metros: Morello, 800 libre, 9m27s2; Morello, 1500 libre, 18m3s; Scerbo, 400 metros cuatro estilos, 5m35s; Hasenbein, 100 libre, 1m52s y Sentous, 200 espalda, 2m39s5.

Al generoso síntoma de riqueza deportiva que ostenta Gimnasia y Esgrima de Rosario (siete nadadores que en 1.500 metros bajaron los 19 minutos: Ricardo Morello, Héctor Scerbo, Alberto Zoayza, Enrique Piedfort, Héctor Aimetta, Jorge Compañy y Julio Piedfort) se agrega otro no menos opulento signo de abundancia espiritual: los padres y madres de los nadadores instalaron un quiosco en los pasillos de la piletta del Parque Independencia, donde, personalmente, despachan pizzas y tortas caseras, refrescos, leche chocolatada, panchos y sandwiches para financiar con su venta (la temporada de verano 64-65 dejó en manos del tesorero Rogelio Orta 180.000 pesos) los viajes de los representantes de GER para actuar anualmente en la Capital Federal, Córdoba, Santa Fe y Paraná. Giordano, para quien Morello (llegó a pesar 116 kilos y bajó a 80 con una preparación integral) encierra su mayor satisfacción como técnico y el trabajo más denodado para burilarlo, sigue sin quejarse de los detonantes estampidos de su destartalada motocicleta. Sabe, al fin, que Rosario no es capaz de defraudarlo. Su fuego sagrado —"Mire, yo soy medio fanático de la natación"— está bien apuntalado por las pizzas y las tortas caseras. ♦

Distribuidor para la Capital Federal y Gran Buenos Aires: Distribuidora Rubbo, Garay 4226. Interior y Exterior: SADYE S. A., México 625. Impreso en los Talleres Gráficos de la Compañía General Fabril Financiera S. A., Iriarte 2035, Es. As.

simbolo en coñac



CONT. NETO 750 Cm³

Destilería Internacional OTARD-DUPOUY Soc. Anón. C.A. 1911 - B.A.

26 13 1200 4366 100 9kg
 20 8,7 130 1200 450 200
 9 6,5 2400 1250 8900
 17,7/kg 9 1500 2500 36 50 14
 4 300 8500 x2 17.800 36 12,5kg
 460 26

Vivir en plenitud

Le gusta el verano. Acaso porque es la época en que se siente más solicitado. Es como si el clima vital que lo rodea invadiera su estructura, contagiándole la alegría del grupo familiar. Cuando vea pasar un Rambler Cross Country, lleno de personas y valijas, rumbo al mar, el campo o la montaña, obsérvelo. Verá que se desplaza con cierto orgullo. Como si supiera que, además de aire acondicionado, frenos y dirección de potencia *, ofrece una nueva manera de vivir —y viajar— en plenitud.

RAMBLER CLASSIC CROSS COUNTRY

* opcionales
 Producto de calidad de Industrias Kaiser Argentina - Miembro de ADEFA

43,800 9kg c/u

NUCLEO

1000 200
 6000
 15000
 2000
 500
 1400
 100
 150 mt - 1kg
 1000
 105 8 30 gr
 8 1 200 gr
 400 40 gr + 5 mt
 1600 gr

26 kg con
 38
 26
 12



220 440