



Lo que ví en Estados Unidos

Por Alfredo COVIELLO

C A P I T U L O I

X - El Gato Negro de las orejas cortadas. X - El sistema del aire, del agua y del acero. X - Cómo evoluciona la sociedad de los Estados Unidos. X - Libertad y ordenación: La autodisciplina. X - Rapidez totalitaria, lentitud democrática. X - La industria decidirá el destino del mundo. X - Vale más una emoción vivida...

Deseo, antes de comenzar el relato de mis impresiones, hacer una advertencia, y, al mismo tiempo, destinar un recuerdo a la caballerosidad y honorabilidad de muchos hombres con quienes traté en los Estados Unidos y Canadá.

En cierta ocasión, casi al final de nuestro recorrido, un periodista me preguntó: Qué fué lo que más le impresionó a través de todo el viaje?

Estaba acostumbrado a oír esta requisitoria y mi respuesta variaba a través de las etapas, porque, como se verá, hubo no pocos leit-motivs.

Naturalmente, uno replicaba conforme al menú de impresiones, que llegó a tener tantas variantes como los menús de alimentación. Nada admirable en un viaje que se extendía hacia las cuatro direcciones cardinales del Continente.

Pero en la oportunidad a que ahora me refiero, como se trataba de un hombre de prensa, le contesté:

—¡El gato negro de las orejas cortadas!

Cuando llegamos a la ciudad de San Francisco, sobre el Pacífico, después de recorrer todo el sud de los Estados Unidos, desde la península de Florida en el Atlántico, fuimos agasajados por el **Press Club** de esa ciudad. Unos eran corresponsales de guerra que habían regresado del frente, otros con uniforme revelaban su incorporación al ejército, alguno ostentaba condecoración, pero la gran mayoría vestía de civil, como nosotros. Presidían el acto un general

de brigada y un general de división. El primero, que corría con el **speech** central tenía a su cargo la división de prensa en Washington; el segundo era jefe de las tropas de desembarco en el Pacífico. Pero, además, aquél respondía, en serio y humorísticamente a cuanto se le preguntaba, y si era cuestión indiscreta, tomaba un gato negro de orejas cortadas — símbolo del Club — colocado allí, a su costado, o lo tocaba, y con eso quedaba sobreentendido que su respuesta adquiriría tono confidencial. Luego, él contestaba — no rehuía la respuesta — pero lo hacía en base de una confianza de caballerosidad descontada en todos los presentes, incluso en nosotros que éramos recién llegados.

Esto es similar a cierto concepto de la censura — a que tendré oportunidad de referirme — según el cual, el propio periodista, por medio de su conciencia, se halla en condiciones de dirimir, convirtiéndose en juez que selecciona los datos, informes y opiniones.

Lo que deseo expresar aquí a manera de advertencia, pues, es que tendré presente en estos relatos al “gato negro de las orejas cortadas” el cual, se me ocurrió, parecía decir: **que oía para dentro y no para afuera.**

Esto es, suficientemente claro como para que las impresiones transmitidas no pierdan el interés que les atribuí; y lo suficientemente discreto como para no violentar a la consigna del **gato de las orejas cortadas.**

x x x

Ya se ha profundizado bastante el estudio de la perturbación actual que el mundo soporta. La técnica, y su consecuencia inmediata, la muchedumbre — la masificación — figuran como las causas primarias que nosotros no tomamos en cuenta debidamente.

Si se realiza un viaje por el aire a través de todo el Continente, viene al recuerdo la carreta de hace un siglo. En el aire se hace más visible la falta de inteligencia internacional para llegar a establecer un común denominador que simplifique por igual los inconvenientes: porque como los recorridos se efectúan en pocas horas chocan más bruscamente las series de “fronteras en el aire” que el hombre ha inventado.

La unión panamericana, hoy, en que la navegación por mar es riesgosa o limitadísima, y la terrestre recargada de lentitudes o altamente costosa, está hecha por el avión: el sistema de la Pan American (**Pan American Airways System**) llamada **Panagra** en su ramificación occidental y **Panair** en su línea atlántica, abraza al continente sudamericano en una corriente diaria de comunicaciones con el centro y norte del continente.

El sistema del aire es hoy al sistema de la navegación marítima, como antaño el **sistema del agua** era al tráfico de las carretas.

Hace un par de años se solía enviar la correspondencia comercial o de urgencia, por vía aérea y confirmarse, a título de seguridad, por vapor. Hoy, los términos de seguridad se han invertido. Una

estadística reciente dice que la P. A. A. S. "en el curso de 15 años, hasta 1942, recibió 120 millones de dólares por servicio postal".

El Atlántico es cruzado centenares y miles de veces al mes por gigantescos aviones de transporte que comunican nuestra América con el Viejo Continente, en un tráfico alimentado y excitado por la cruenta contienda a que el mundo se encuentra sometido. Decenas de veces al día es cubierto el mar sin fin a través del aire, en viajes de carga que resultan ahora de rutina, mientras poco tiempo atrás constituían sendas hazañas.

Ya existía el plan de construir una cincuentena de grandiosos **Clippers** cuando las hostilidades estallaron, los cuales se calculó habrían de unir Buenos Aires y Nueva York en menos de veinticuatro horas.

Así el sistema del aire, va adquiriendo una seguridad que unida a su creciente velocidad, lo señala como la línea de tráfico de nuestro futuro inmediato.

Hasta ayer no más, el sistema del acero, la vía ferroviaria terrestre, parecía ser el objetivo más conveniente de un porvenir cercano. No llegó a convertirse en realidad, cuando otra utopía la ha suplantado con evidentes ventajas.

Mientras redacto estas páginas, los Estados Unidos han alcanzado la producción de un avión cada cuatro minutos. Sin duda que este récord será prontamente superado para satisfacer más y más a la voracidad ilimitable de la guerra.

Pero toda organización industrial, enderezada hacia los fines bélicos, dejará sentir su enorme influencia en los primeros años de paz.

Las naves aéreas, con sus tripulaciones diestras, como las de los **Douglas** actuales, incursionarán en el océano sin límites de los aires de un extremo a otro del Continente acercando más a los hombres y a los países y abriendo nuevos horizontes a los ojos de los habitantes de América.

Sólo le sobrepasará la velocidad del pensamiento: he ahí el poder del espíritu que nadie puede someter. Porque él ha fecundado el avión, la nave, la carreta. Y tiene en sí el poder de crear velocidades, épocas y mundos.

El espíritu puede, además de reflejarnos la realidad visual, otorgar una interpretación de fondo y futura sobre todo cuanto nuestros ojos perciben.

Tal el criterio central de lo que vamos a decir.

x x x

La sociedad de los Estados Unidos evoluciona hacia una eliminación de la clase más baja, y hacia una disolución de la clase más elevada, robusteciendo, en cambio, la posición intermedia.

El ideal pareciera ser el de dotar al hombre de todas aquellas ventajas que hacen más soportable, holgada y amable la vida. Así, pues, no tiene este país el ideal de Marx, quien comparaba la so-

ciudad con una pirámide: abajo los proletarios y las clases misérrimas, y arriba, en cortes paulatinos, los más enriquecidos hasta situar en la cúspide a los multimillonarios y los magnates de la industria y la banca de hoy.

Esta figura a que hace referencia en "El Capital" diré que está representada para los Estados Unidos por dos pirámides unidas en sus bases, si con la inversión de ambas supusiésemos en sus vértices los extremos de la riqueza y la miseria.

Se observa el fenómeno en la servidumbre, sobre todo en el servicio doméstico, que casi no existe. Las mucamas, sirvientas o cocineras, se contratan por una o dos horas: la señora de Drago, esposa del cónsul argentino en San Francisco, tenía una "prestada" por Mrs. Harrison, a quien me referiré más adelante, y, desde luego, sólo por una hora al día. Ganan salarios relativamente elevados y, según ella misma me informó, para la post-guerra exigirán veinticinco dólares por semana (unos cuatrocientos pesos argentinos por mes) con descanso los jueves a la tarde y el domingo íntegro.

El impuesto a la renta crece proporcional y subjetivamente en forma fabulosa, y el que percibe un millón de renta está gravado con el 75%.

Mientras tanto, los obreros, el personal de fábricas de aviones, tanques, fundiciones, astilleros, perciben un salario que oscila de 8 a 10 dólares por jornada. Como la demanda de mano de obra crece día a día porque la movilización continúa, la mujer abandona todas sus ocupaciones habituales, y ya es difícil conseguir camareras para el servicio de hoteles y restaurantes e imposible obtener sirvientas y mucamas: la mujer percibe, por imposición y convenio de los sindicatos con la industria, el mismo salario que el hombre a quien reemplaza.

Los sindicatos han mantenido una lucha permanente, en pro de mejoras en las condiciones del trabajo y han alcanzado un nivel sorprendente. Aún durante el tiempo de guerra están haciendo sentir su acción, que está llena de fricciones. Me ha tocado observar este estado admirable de ventajas: ambientes iluminados día y noche con neo-lux, aire acondicionado, altos salarios, etc. Pero es como si una pasara fugazmente a través de un campo de frutales y se admirara de estas maravillas que la naturaleza produce. Estos frutos lozanos necesitan, como los frutos del hogar, como los hijos en una familia, de un proceso que es doloroso, tal cual ocurre en el alumbramiento de la mujer: que es penoso y preñado de ayes lastimeros, pero a la vez magnífico resorte de la civilización en cuanto los hijos son el futuro de la humanidad.

La opinión más generalizada de los Estados Unidos, desde el punto de vista social, tiende, pues, a alejarse de los extremos: no propende a favorecer el encumbramiento de los potentados, ni tampoco a implantar el reino de los proletarios. Busca un término medio, un equilibrio de clases, un bienestar general en el que cada vez participen más proporcionada y armónicamente el mayor número de

personas y cuya meta — cuyo **goal**, como ellos dicen — podría concebirse en la desaparición de las clases sociales, hasta la formación de una sola clase, de una clase — que no es el comunismo, sin duda, ni menos la aristocracia — en la que el ciudadano goce de sus derechos individuales y de las instituciones republicanas y democráticas. En el que la personalidad alcance la plenitud de su desarrollo.

x x x

Tiene el hombre de los Estados Unidos el concepto de que la libertad es el bien más grande que pueda haber sido deparado a la humanidad. Todos sabemos cómo este concepto, que originalmente los llevara a constituirse en nación independiente, influyó sobre la revolución francesa y sobre nosotros mismos.

A la entrada de la isla de Manhattan, sobre la cual se erige Nueva York con sus fabulosos rascacielos, emerge en un pequeño islote rocoso, la estatua de la libertad, conocida en todo el mundo, y hoy, con su faro inextinguible en alto, es el símbolo eterno de este pueblo.

La libertad, esencia del hombre y del pueblo de los Estados Unidos, es también perfectamente conciliable con la **ordenación**. Hay una disciplina progresiva: manifestada en la cordialidad y suavidad del trato militar al iniciarse el hombre en la vida del ejército. Y hay una rigidez, rayana en lo espartano, que nos fué dable comprobar en la Academia Militar de West Point.

En la vida civil, la degeneración del concepto de libertad está limitada por la **autodisciplina**. Lo primero que nos llamó la atención, fue comprobar la formación de la “cola” en donde pudiera producirse alguna aglomeración de personas. Ningún apretujamiento, no agolpamiento de individuos jamás: cuando frente a una ventanilla, una oficina, un cine, una boletería de teatro, la “Caja” de un hotel, u otros lugares muy concurridos, como la entrada a los restaurantes repletos, las “cafeterías”, aeropuertos, etc., hay más de una persona para ser atendida, cada uno toma posición en fila india, y uno tras otro, sin que alguien pretenda usurpar una ubicación de preferencia, forma en la hilera y saca boleto sin impacencias ni apretujamientos, paga su cuenta, o presenta su petición, sin gritos, ni codazos, ni discusiones estériles.

Este es el mejor ejemplo de **autodisciplina** que públicamente advierte al viajero en cualquier región de los Estados Unidos. La mujer se exhibe de inmediato en un plano distinto al de las nuestras: forma en la “cola”, queda parada en los tranvías. Ni pide ni espera gentilezas. Lo advertimos desde nuestra llegada a Miami, al pisar por vez primera territorio de aquel gran país.

Ya me detendré para hablar en especial de ella y veremos cómo práctica y realmente se tiende a la igualdad de los sexos, evolución que venía produciéndose desde años atrás y que la guerra al

llamarla a todas las ocupaciones y todos los oficios ha acentuado considerablemente.

x x x

tención sin duda: la rapidez de ejecución totalitaria y la lentitud del proceso en la democracia. La guerra lo ha puesto de relieve en forma más notable.

Sin embargo, en todos los países, cualquiera que fuere la ideología imperante, la opinión ha terminado por unificarse.

El dictador o el presidente ha conseguido operar esta transformación, en virtud de la cual han desaparecido, disidencias y cualquier diversidad de criterios.

La transformación de la opinión pública ha sido más rápidamente impulsada gracias al "aparato" de la técnica moderna. Ha sido muy estudiada la forma en que Mussolini y Hitler consiguieron llegar al estado de predominio total sobre las masas. Y el caso de Roosevelt es el que más tardíamente hemos podido apreciar: fue necesario un multiplicado esfuerzo del líder de los Estados Unidos para ir convirtiendo a una sota y uniforme la opinión dividida respecto de la actitud del país frente a la catástrofe europea. Evidentemente, muchas semejanzas y diferencias se presentan en uno y otro caso.

Los Estados Unidos, que tanto han tardado para **entrar en forma**, semejaban al gigante que despierta de su modorra.

La rapidez fulminante del sistema totalitario se encontraba extraordinariamente favorecido por la cercenación de las libertades y derechos, por el renunciamiento del individuo en pro del estado.

La lentitud desesperante del sistema democrático se debe a una razón fundamentalmente opuesta, esto es, el sometimiento del estado a las opiniones del individuo, a los derechos del ciudadano, a las libertades públicas que son la conquista del hombre moderno: a la diferencia de criterios, a la complejidad de las situaciones particulares.

El primer caso, es como si nos encontráramos frente a un atleta en permanente entrenamiento, que avanza fulminantemente sobre su adversario; o que armado de una filosa espada, lanza en forma imprevista, su golpe tajante.

El segundo, es como el del gigante, a que nos hemos referido, que se despreza lentamente y despierta de su modorra para entrar en la plena conciencia física de la situación.

En el primer caso: la técnica está **al servicio del Estado**.

En el segundo, por el contrario, se encuentra primordialmente **al servicio de los individuos** y de la sociedad, como comunidad social.

x x x

No necesitamos mucho para llegar al convencimiento, mientras realizábamos la jira, que era en las fábricas de guerra, en los as-

tilleros, donde residía la llave del triunfador. Hoy me atrevo a dar una opinión que no hubiera precipitado antes: el obrero de los Estados Unidos es quien decidirá la guerra actual. En Mayo pasado las fábricas de aviones lanzaron 7.200 aparatos aéreos, esto es, más de 200 por día. Y, como veremos más adelante, todavía hay fábricas que no han terminado de construir sus edificios, como la nueva de Chicago, que se dice doblará a la Ford, actualmente la más grande del mundo de un solo techo.

Esto explica el incremento mensual de las cifras: en Octubre, los Estados Unidos concluyeron 8.362 aviones. En Noviembre habían alcanzado el 97% de la meta fijada: 8.789 aparatos, casi 300 por día. De estos, un millar de pesados tetramotores que tan gigantescos y catastróficos incendios están provocando en las refinerías, fábricas de cojinetes y ciudades europeas. En aquel mes de Mayo, la gran República del norte había lanzado al agua más de cinco buques por día. Los grandes astilleros de Kaiser, que visitamos sobre el Pacífico, anunciaron últimamente un nuevo tipo de porta-aviones, del cual concluirán, seis por mes. Y este gran innovador naviero igualmente ha expresado haber ensayado con éxito un super-avión de 200 toneladas, el cual podrá transportar de 500 a 1.000 hombres. Pero suponemos que en lugar de soldados cargara explosivos: podrá tenerse entonces una idea de lo poderosísima que resultará un arma ofensiva de este calibre.

La mayor erogación que EE. UU. votó este año para llevar a límites insospechados el poderío de su escuadra, se aproxima a los 30.000 millones de dólares (exactamente 29.463.000.000 ds.) Digamos 120 mil millones de pesos argentinos: nuestro presupuesto ordinario de gastos en un siglo! Así espera tener en línea a fines de mil novecientos cuarenta y tres más de 3.000 unidades, y para Diciembre del año entrante elevar dicha cifra a 5.100 (contra 907 buques en 1941). Esta armada es hoy la primera del mundo, sin duda: ha sido duplicada ampliamente después de Pearl Harbor. La casi totalidad de las unidades hundidas o averiadas por los nipones, fueron reflatadas y modernizadas, cambiándose algunos aspectos de su estructura externa y reforzando el calibre de sus cañones: según una información oficial, solamente dos buques resultaron totalmente perdidos. Algunos hubo que se hallaban totalmente volcados y, como en el caso del Lafayette en la Bahía de Nueva York, exigieron notables labores de ingeniería para darles su posición vertical.

En Octubre los EE. UU. estaban invirtiendo alrededor de 1.000 millones de pesos argentinos **por día** (ds. 277.400.000 según el informe de la Junta de Producción de Guerra).

Su plan aéreo comprende 900 escuadrillas y otros tantos aeródromos, con una meta de 2.450.000 aviadores. Después de estos datos sintéticos, no es aventurado pensar que resultarán inútiles todas las barreras que se levanten para defender la fortaleza europea.

Bien se ha observado que el continente está despechado: y es por el mar aéreo sin límites por donde se ofrece al invasor la puerta abierta.

x x x

En este tren de desarrollo y super crecimiento de la industria bélica podemos decir que las actuales bombas de 1 o 4 toneladas consideradas como proyectiles gigantescos hasta ahora, quedarán muy probablemente empequeñecidas por las super-bombas del futuro.

Los bombardeos en escuadrillas de 400 fortalezas volantes y aún de 1.000 aparatos entre cuatrimotores y casas de protección, nos parecerán incursiones de rutinas frente a las masas de ataque y de transporte que habrán de desarrollarse dentro de uno o dos años.

Este fabuloso poderío fabril de los Estados Unidos es el que ha dado el convencimiento de la victoria final. Allí el hombre medio cree que el asunto de Europa terminará dentro de un año, es decir, la guerra con Alemania (Italia no era tenida en cuenta en ninguna opinión), y el conflicto con el Japón, liquidado dentro de tres años. Los más pesimistas extienden a tres años la guerra con Alemania y a cinco la de extremo Oriente.

Una cosa puede afirmarse después de lo que hemos visto en Estados Unidos: el mundo, hoy por hoy, no puede desafiar el poderío industrial de los EE. UU.

x x x

Vale más una emoción vivida....

.... Que cien tratados de Psicología. Si: vale más una emoción vivida que mil estudios de Psicología.

Eso explica que el hombre sea capaz de engrandecerse y magnificar el amor, de enneguercerse mediante el odio, de realizar actos altruistas, o heroicos, como de descender al crimen.

De nada valen, en el momento de vivir una emoción, todas las doctrinas ni la sabiduría entera que la Psicología contiene en cien tratados. Y sólo así se explica que los hombres —que el hombre, genéricamente considerado,— sea el esclavo de las pasiones. Porque es como el original, frente al espejo que lo retrata.

Lo mismo podría decir, pues, de las impresiones que se recogen a través de un viaje tan extenso y denso como el que nos tocara realizar. La riqueza de imágenes, la multiplicación de las emociones, la corriente ininterrumpida de visiones y más visiones inesperadas, mantienen el espíritu en permanente tensión. Y podría decir más: exigen como un sobreesfuerzo, para poder digerir y ordenar, en el caos del intelecto, este prodigioso almacenamiento de materiales.

Basta pensar que no se trataba de un viaje en cantidad —en extensión— por así decirlo: desde la mañana, bien temprano, al alba, antes de aclarar aún, se iniciaba el programa, que comprendía actos en cadena, variadísimos en su contenido. Lo social, lo económico, el esfuerzo bélico, lo estético, lo educacional, lo científico, lo edilicio, lo campestre, la vida ciudadana, la del hombre, la mujer, el ho-

gar, los espectáculos artísticos: el museo, el teatro, el circo; lo religioso, lo profano, lo civil y lo militar, todo ello afluyó como un torrente que tendía a desalojar las imágenes anteriores, mientras nuestra memoria se esforzaba por conservar el rastro de lo dignamente seleccionable.

Y a ello, la emoción de la partida, para un viaje incalculable, porque sabíamos que en mucho aparecía la incógnita de lo inespereado.

Por otra parte, se necesita también perspectiva y decantación de tiempo y espacio. Y la tan recomendada elaboración del sub-consciente.

Con análogo criterio he de decir que vale más, a mi juicio, la transmisión directa de las impresiones —sino de todas, de aquellas que he considerado conveniente seleccionar— que resumir la experiencia de este viaje en pocos conceptos.

El concepto sería una trasmisión demasiado intelectualista: quizá resulte mejor el contacto directo con esa realidad, aunque haya un intermediario que fuera yo. De otra manera, ya ni de eso siquiera se trataría: mi mente disolvería esas impresiones quitándole seguramente el vigor de su colorido y la elocuencia del conocimiento directo. Entonces el lector podrá, a su vez, manejar ese material y simplificarlo en consecuencias e ideas propias.

CAPITULO II

X - Por la Ruta del Atlántico. X - La Anestesia del Mundo. X - El Arbol que Floreció a los 44 años. X - La Ciudad del 100 x 100 de Humedad. X - Negrolandia.

Con esa indescriptible emoción que exita la sensación figurada de un viaje tan inmenso, partimos de Buenos Aires por vía aérea. Un Douglas especialmente reservado para nosotros, salió un cuarto de hora antes que el bimotor del vuelo ordinario. Los 2.200 kilómetros que separan a Río de Janeiro fueron cubiertos en poco menos de 8 horas. Parecería una hazaña, comparada al vapor, por ejemplo, o al ferrocarril. Pero es cosa común, de regularidad desapercibida, que se cumple con seguridad y precisión matemática. A nadie llama la atención porque ya constituyen estos saltos aéreos una verdadera rutina. En el futuro, cuando la trabazón de las líneas aéreas esté ampliamente desarrollada en el continente, con seguridad que el ramal aéreo directo de Tucumán unirá nuestra ciudad con Río en 4 horas. Pero debería decir algo más: quizás sólo dos horas, porque con toda seguridad que la velocidad de crucero será doble de la actual en el aire.

Me animo a decir que en las escuelas, hoy, más que las vías férreas y marítimas, es importante diseñar estas vías aéreas, intercontinentes, porque constituyen verdadero lazo de unión.

Una vez que el avión salió de Buenos Aires, cruzó en recta dirección a Porto Alegre y lo cierto es que mientras uno termina-

ba de acomodarse en el asiento, el Río de la Plata ya estaba cubierto y desaparecía de nuestros ojos.

Allí descendimos y en la costa de la Panair tomamos una bebida refrescante. Un altoparlante emitía voces sin cesar anunciando informes a los pasajeros. Fué la primera impresión auditiva que experimentamos de estar en tierra extranjera. Un cuarto de hora después, todavía con el tintineo característico de la lengua portuguesa en nuestros oídos, estábamos volando hacia la Capital de la gran república hermana.

Cuando nos aproximábamos, el paisaje rocoso se extendía al costado mientras debajo de nuestros pies teníamos el océano. Una banda blanca de arena, separaba las rocas del agua, verde, vista desde arriba y que, además, parecía inmóvil; las olas, cuyo fluir no se advertía, miradas fijamente, cerca de la arena, exhibían su cresta blanca. Semejaban espuma petrificada, dando una rara sensación de inmovilidad. Era necesario mirar fijamente durante largo rato, para percibir cómo se deslizaban en un movimiento que parecía retardado por la cámara fotográfica debido al contraste provocado por la velocidad del avión.

Si la vista de Río es admirable desde el mar, puede afirmarse que desde el aire es verdaderamente maravillosa. El piloto describió un amplio y pronunciado viraje y entonces tuvimos una impresión rara y futurista, podríamos decir, de la ciudad, pues los hermosos edificios y rascacielos aparecían como recortados en planos totalmente inclinados, mientras la bahía se presentaba con su majestuosidad estética tan alabada.

Ahora el avión recobraba su posición horizontal y divisamos bien a la bahía y a **Río de Enero**—que tal es la traducción de la capital—con su puerto que pasa por ser el más espacioso del orbe y capaz de albergar a cuantas flotas hicieran recalar en sus aguas. Ahí está el célebre **Pan de Azúcar**, con sus cuatrocientos metros de altura. Y luego, el **Corcovado**, toda una montaña, con algo más de 700 metros y su ferrocarril funicular exhibiendo la gigantesca e imponente estatura del Cristo Redentor.

No me he de detener a hablar de esta ciudad tan conocida y progresista. Mi habitación en el hotel me deparó la suerte de dar sobre el océano, de tal manera que el espectáculo resultaba maravilloso. Nos llamaron la atención dos cosas: los automóviles con esos enormes aparatos adosados en la parte posterior—los gasógenos—que nosotros no hemos alcanzado a conocer, pues el racionamiento de nafta no ha llegado a tanto, y la gran cantidad de edificios nuevos de gran altura. Esto último, más que cualquier otro detalle demuestra su crecimiento constante. Durante la noche siempre es dable percibir el zumbido de aviones que vuelan por encima de la ciudad. El mismo espectáculo que Miami, donde se divisan también las luces cambiantes, código luminoso que permite establecer su identidad desde tierra. Cenamos en **Urca**, donde nos llamó la atención la calidad del espectáculo, lo moderado de los precios. Oímos unas agradables canciones y todas esas escenas las rememoraba meses más tarde al

concurrir a la exhibición de la cinta que Walt Disney dedicó a su viaje por Brasil, Argentina y Chile.

x x x

Bien temprano, al alba, debimos levantarnos, como lo fue ya siempre en adelante para lanzarnos en dirección a la boca del Amazonas. En lugar de seguir la ruta de la costa, en dos días, nuestra variante nos llevaba en línea recta a Belem, sobre el estuario del caudaloso río. Con este salto nos situaríamos a 5.000 kilómetros de Buenos Aires. Era necesario atravesar íntegramente las selvas de Matto Grosso, lo que hicimos a buena altura. Una bajada intermedia, merece ser mencionada. En Barreiras, un campo de aterrizaje ha sido construido sobre la roca a doscientos metros de altura. Abajo, a unos veinte minutos, se encuentra la población. El aeródromo sólo contiene dependencias muy reducidas, pero, como en todas partes, siempre el viajero tenía a la mano bebidas refrescantes, o agua filtrada, y a veces helada, y otras café caliente. Por consiguiente, cuando el avión despegó nuevamente, al cabo de unos veinte minutos, bien pronto nos encontramos el vacío, pues el campo de aterrizaje queda como cortado a pico, en lo alto. Es una empresa de la cual se enorgullecen los técnicos de la empresa de aeronavegación que la idearon y ejecutaron y, sin duda, facilita enormemente el descenso y partida de los aparatos aéreos.

Continuamos atravesando la selva infinita, que nos dejaba la impresión más rara que pueda imaginarse. La planta del hombre parecía no haber hollado esos parajes. Y todo ello, como el Amazonas inmenso, nos dejaba meditando sobre cuánto tenía aún por delante la mano en este rico y enorme país. Estábamos, en esos momentos, sobrevolando una tormenta: el aparato se deslizaba con perfecta suavidad y, abajo, contemplábamos las nubes y el agua, sin que nosotros tuviésemos la sensación real de ello: era, como si todo nos fuera dado en una visión cinematográfica.

Poco más de las cuatro de la tarde nos acercábamos a la boca del estuario. El avión descendía. Abajo, débiles canoas a vela presentaban un aspecto pintoresco. Los brazos se dividían de tal manera que era posible confundir alguno de ellos con el mar mismo.

Bajamos. En pocos menos de media hora llegaríamos a la planta urbana de Belem. Debimos recorrer para ello un camino a cuyos costados había hileras de casas de madera habitadas por gente pobre, de color. Se caracterizaban estas habitaciones por hallarse sustentadas a un metro más o menos de altura, sobre tirantes de madera. Se penetraba a ellas por una escalerilla situada al frente, debajo de la puerta principal (que en realidad era la única puerta). Las intensas lluvias y los desbordes del río enorme, explican este tipo de construcciones. Mas no era esto lo que más nos llamó la atención, sino que, como recortando un paisaje de pintor detrás mismo de las casas de madera, comenzaba la selva, la jungla inexplorada. Nosotros estábamos acostumbrados a ver la vegetación nutrida, com-

Oriente, abandonando estas explotaciones allá por el año 10. De esta región se ha dicho que será la **antesala del mundo**. Y por cierto que su fantástica vegetación, su inconmensurable Amazonas, que se vierte caudaloso en el Atlántico y tiene su nacimiento a inmediaciones del Pacífico, en ríos y afluentes que nacen en plena cordillera, induce a pensar que la calificación no es exagerada. Ahora, la inundación japonesa en todo el extremo oriente, ha hecho renacer nuevamente las explotaciones del caucho en las riberas del Amazonas. Al mismo tiempo que esta extraordinaria fertilidad, se advierte el incremento del paludismo: de allí, pues, la existencia de grupos móviles de sanidad destinados a ejercer la acción profiláctica y preventiva.

El domingo a la mañana incursionamos la ciudad. Y entre las notas dominantes es digna de mencionarse la Iglesia del Nazareth, tan curiosa como antigua. Al costado de una pequeña y modesta edificación primitiva se ha adosado una construcción moderna que contiene el templo principal. Llamen en su interior la atención los numerosos **vitraux** polícromos de sus pequeños ventanales, las escenas religiosas compuestas en mosaicos dorados y de colores múltiples, como los arcos que unen sus columnas revestidos todos por azulejos diminutos: cada una de estas decoraciones es producto de alguna donación y en la misma, o debajo, se advierte la inscripción con el nombre del donante.

En una plaza vemos erguirse la estatua de un obispo. Ahí, en el barrio del puerto, nos es dable contemplar un crecido número de veleros.

Nuestros acompañantes nos inducen a visitar el zoológico y su acuario. Se caracteriza éste por la cantidad de vitrinas, de reducido tamaño, que contienen peces diminutos y un ambiente con plantas desarrolladas en tamaños casi microscópicos.

x x x

En uno de los caminos advertimos la "ceiba pentanera", árbol gigantesco, cuyas raíces comienzan a perfilarse un par de metros más arriba del suelo y sobresalen en aristas enormemente pronunciadas. Este ejemplar tiene su leyenda: fue plantado en 1896, floreció en 1932! fructificó por vez primera en 1940! Más allá advertimos el **palo mulato**, llamado así porque su corteza semeja la piel de un mulato: es un árbol delgado y alto, y su superficie nos recuerda la piel de un perro **pila**, como se les dice en Tucumán.

El "Bosque" o jardín botánico, es propiamente un bosque. O también, un jardín botánico ideado sobre un bosque mismo. Se diseñaron algunos caminos y se hicieron pocos añadidos: la plantación quedó tal cual existía en estado virgen. De inmediato advertimos que era una selva natural, la jungla. Y lo que más llamaba la atención era la altura sostenida de sus árboles. Y la delgadez del tallo. Todos los ejemplares eran altos y delgados, y se encontraban estrechamente unidos, dejando entre uno y otro un escaso espacio ni

siquiera suficiente, como para algún follaje mas o menos medianamente desarrollado, de tal manera que pronto se le ocurre a la mente que esa altura es un desesperado desarrollo en busca de sol, que no se advierte abajo en ningún lado, y de atmósfera pura.

El barrio comercial de esta ciudad, recuerda a la Boca de Buenos Aires, y su exotismo de calles estrechas y edificación tardía, es característico de las ciudades del Caribe.

x x x

Belem, según nos dijera el comisionado municipal, tiene 80 u. 85 por ciento de humedad término por día, y a las 4 de la mañana alcanza 100 por ciento. De manera que entre los planes de fomento edilicio de este funcionario que desechaba el granito y otros tipos de afirmado, por el encarecimiento de las distancias o inconveniencias de su estructura, existía el de ejecutar un plan de pavimento de madera a base de plantas acuáticas, capaces de resistir con éxito tal índice de humedad y tales grados de calor. Pues aquí la alta temperatura se hizo sentir durante nuestra breve estadía en todo su rigor, a diferencia del frescor que nos tocara disfrutar en Río.

Era oscuro todavía cuando nos encaminamos al aeródromo el lunes a la madrugada. Los aviones camuflados del ejército, pintados color verde o marrón tierra, parecían más bien aeroplanos de madera o simulados que fuertes unidades armadas. Nuestro Douglas, totalmente reluciente con su estructura metálica, levantó vuelo a la hora señalada para cumplir la tercera etapa hasta la isla de Trinidad, posesión inglesa que a mí me pareció una isla de novela, donde podría inscribirse alguna página de la Cabaña del Tío Tom o algo similar.

Sobrevolamos nubes y tormentas y después de un par de descensos, en Paramaribo y Georgetown, cubrimos los 3.000 kilómetros en 11 horas de viaje regular.

x x x

Port of Spain es la capital de esta isla situada frente a Venezuela, en la parte norte. Ciudad antigua y limpia, con una población casi totalmente de color—por lo menos el 95 por ciento—dedicada al cultivo de la caña de azúcar, que es la riqueza principal de la isla, no conoce sino dos estaciones: la seca (enero y junio) y la de las lluvias (julio y diciembre). Allí puede advertirse la preponderancia del rasgo colonial junto al confort sajón. Los tranvías, colmados de negros; los ómnibus a trolley en las calles sin riel sustituyendo a la nafta como combustible de manera ultramoderna; las plazas y parques de corte inglés, la exótica cena en el hotel principal, todo ello nos dejó la impresión de haber entrado en un mundo distinto al nuestro. Y esto, sin rememorarla como presa codiciada de piratas. El Hotel en que nos alojamos es moderno e inobjetable: mejor que el de Belem. Cuando concurrimos a su bar, nos encontramos con que

formaba un solo ambiente, inmenso, con el comedor y parte de la recepción. Todo el personal de servicio está formado por negros puros que nos sirvieron una cena "eléctricamente": tal la celeridad con que se sucedían los platos.

Aquí tomamos contacto por vez primera con las fuerzas armadas de los Estados Unidos: el Almirante Ollendorf, jefe de la base naval yanqui, nos invitó, por intermedio de su oficial ayudante, a tomar un refrigerio en su habitación. Durante dos horas departimos con él y tuvimos oportunidad de observar y apreciar el carácter de un alto jefe y oficiales de la armada yanqui.

A las tres y media de la mañana estábamos de pie aprestándonos para la etapa aérea final. La cumplimos en una serie de saltos que iban cubriendo islas y archipiélagos hasta la península de la Florida en el sud de los Estados Unidos: descendimos en Santa Lucía, en San Juan (de Puerto Rico), donde la base naval norteamericana en la que militan muchos oficiales portorriqueños nos agasajó nuevamente, en Ciudad Trujillo (de Santo Domingo), en Port of Prince (República de Haití), en Camagüey (Cuba) y por fin en Miami. Con esta serie de seis saltos, en once horas de vuelo, recalamos en las célebres islas del Mar Caribe, temible por sus tormnetas, famoso antaño por las incursiones de los filibusteros.

CAPITULO III

En el País de la Mujer. x El héroe en el Frente Interno de los Estados Unidos. x Cómo podrán evitarse las guerras en el futuro. x El reclutamiento democrático. x Las Girls y sus Peligros. - El Comando de la Mujer. x Lo que hace sin alardes la aviación.

Serían poco más o menos las 6 de la tarde cuando pisamos América del Norte, no sin que antes hubiésemos debido atrasar y adelantar sucesivamente los relojes según las oscilaciones geográficas de nuestro itinerario.

Y nuestra primera impresión fué la de que este país, a diferencia del resto de América, es el país de la mujer. Por todas partes podían advertirse mujeres con uniforme del ejército, llamadas WAAC (Women's Auxiliary Army Corps), esto es, mujeres auxiliares del cuerpo del ejército, o de la Marina, Waves (sigla que significa olas) Artísticos afiches, que luego vimos reproducidos en todas las zonas de los Estados Unidos con el rótulo **Enlist in the Waves!** simpáticamente ejecutados, contenían un llamamiento con el cual chocaría el forastero en trenes, hoteles, parques, paseos. Y así era también como aparecían las Waves, con su vistoso y llamativo uniforme, conduciéndose con atractivo porte, en la calle, en los bares, negocios, vehículos, etcétera.

Y la mujer estaba, además, en todas las funciones, puede decirse. Reemplazando al hombre en las oficinas del ejército o de la Armada para que de tal modo se pudiera disponer de un hombre más para el frente. Y estaba ocupando el puesto de camarera en to-

dos los hoteles y Restaurants, que son numerosísimos en esta ciudad balnearia, en los pequeños negocios, manejando taxis, e incluso teniendo omnibus a su cargo.

Si las Waves y las Waac tienen un papel importante a su cargo (se acaba de pedir un nuevo crédito de 430.000.000 de dólares, esto es, algo así como 1.500 millones de pesos argentinos para aumentar en 2 veces y media la dotación de WAAC), luego pudimos ver que en las fábricas de aviones, astilleros y fundiciones cada vez la demanda de mano femenina iba **in crescendo**, al punto de que en algunos de estos establecimientos se tomaba a razón de 500 por semana mientras igual número de obreros eran movilizados para el ejército. Ciertas fábricas tenían ya más del 50 por ciento de personal femenino, subiendo esta proporción incluso hasta el 60 y el 65 por ciento.

X X X

El voto de la mujer, me decía un oficial que tenía de compañero en el almuerzo que nos brindaron en la base naval de San Fernando, no ha alterado el estado de cosas. La mujer norteamericana colabora en los menesteres de la guerra desde 1860. Cuando la patria necesitó su ayuda, jamás la escatimó. Ahora la guerra tiene un carácter más total y ella comprende cuanto puede hacer en el frente interno.

En efecto, le dije yo: por lo que hemos visto, creo que es justo asignarle el papel del héroe en el frente interno.

Sin duda que la mujer, más que en ningún otro país, tiende en los Estados Unidos a obtener paridad de situación con el hombre. La legislación le favorece cada vez más. La tendencia que de antiguo existía se ha acentuado considerablemente por las fortuitas circunstancias que la guerra ha creado.

La mujer frecuentemente viste pantalones, como si la conquista de sus derechos quisiera materializarla en la vestimenta. Esto era corriente en Miami y menos en otras ciudades del Sur. La movilización del capital humano ha requerido de ella una cooperación sin igual.

X X X

Es claro que tienen muchos ideales y uno, como el de la señora del Coronel Smith, jefe de la base aérea en San Antonio, ha persistido en mi memoria sobre los demás: **Si algún día las mujeres debiesen decidir con su voto la guerra, nunca votarían para sacrificar los mejores frutos de la Humanidad... que son nuestros hijos! Los años y desvelos que es necesario insumir para educarlos y criarlos sanos de cuerpo y de espíritu!** Y esta señora, que tenía tres hijos, oficiales en el frente, sentenció con profunda convicción: **¡Ese día no habría ya guerras!**

Por donde resulta, pues, un importante contrapeso para los

desquicios de la humanidad, el avance progresivo en los derechos de la mujer.

A lo largo de toda nuestra jira tuvimos oportunidad de observarla en múltiples aspectos. E incluso en Hollywood, donde no es, por lo general, como vulgarmente se cree.

Miami, la ciudad atlántica, preferida por los millonarios yanquis, es una población nueva. Tiene todas las ventajas de su crecimiento en sólo cuatro décadas. 180.000 habitantes y unos 385 hoteles, muchos de ellos fastuosos, pero ahora copados por el Ejército para cubrir las urgentes necesidades provocadas por la falta de cuarteles. Era entonces un hormiguero de soldados.

x x x

El Coronel Jefe de la base, vino a nuestro encuentro en un auto manejado por una mujer con uniforme del ejército. Nos dirigimos a un campo especial cercano, en los alrededores de la ciudad, donde presenciábamos los ejercicios de marcha y evolución y jura a la bandera de varios miles de reclutas que sólo tenían instrucción de cinco a diez días. Luego de este período preliminar, los reclutas son seleccionados y enviados a las distintas unidades según las aptitudes demostradas. Allí se podía comprobar que numerosos súbditos de los Estados Unidos ignoraban el idioma inglés; el castellano, por ejemplo, se habla mucho en los Estados del Sur, limítrofes con México. Hombres provenientes de los más inesperados orígenes, venían a encontrar en el ejército el elemento unificador que un país vigoroso necesita imprescindiblemente, aún cuando esté constituido por la reunión de muchos estados democráticos y liberales. Los batallones de reclutas se comportaron admirablemente en relación a los poquísimos días de instrucción que tenían en su haber. Ya había visto ejecutar las primeras evoluciones a pelotones de muchachos recién incorporados, en pleno centro. Desde la ventana de mi habitación, en el décimo piso del hotel, sobre la bahía, observaba cómo en pequeñas franjas reservadas en el centro de una avenida realizaban pequeñas marchas y contramarchas. Su comportamiento era el que correspondía a la calidad de bisoños. Pero las voces de mando carecían del tono firme y enérgico común en la severa disciplina militar. Era evidente una cierta blandura que a mí me hizo pensar en algo desfavorable al imaginarme una acción bélica frente a los agueridos soldados que tan eficientemente armados presentaba Alemania en los campos de batalla de la Europa central. Y por eso no dejo de admirarse el progreso verdaderamente extraordinario que implicaban los ejercicios y la jura del pabellón diez días después de la incorporación. Más tarde, cuando casi al final de nuestra jira pudimos comprobar la disciplina super-espartana a que se encuentran sometidos los cadetes en la famosa escuela militar de West Point, se arraigó en nuestra conciencia la convicción de que calculadamente estaba aplicándose una transición de rigores y disciplina de tal ma-

nera que el soldado llegase a rendir los mejores frutos sin ser quebrado en sus comienzos. Nó, pues, porque los jefes y oficiales ignorasen las ventajas que una rigurosa mecanización de los individuos integrantes de unidades en un cuerpo orgánico de ejército, implicase en la cruenta y dura realidad que es la guerra.

Aquí quizá no fuera inoportuno recordar el resonante incidente del General Patton, vencedor de Sicilia, que monopolizó la primera plana de los diarios y la atención de todo Estados Unidos a consecuencia de haber maltratado a un soldado. Esta profería gritos insólitos a consecuencia de una conmoción nerviosa provocada por la explosión de una granada. Y el General, indignado, en pleno hospital de campaña, lo abofeteó con el dorso de la mano, llamando la atención al resto acerca de que no se trataba de un herido, sino de un cobarde. Por tal acto de violencia, incluso se llegó a poner en cuarentena el pedido de ascenso en el Senado de Washington, propuesto a consecuencia de su victoriosa actuación como Comandante del VII Ejército, durante la invasión. Tan alto jefe dió explicaciones y pidió disculpas a los soldados y a los jefes y oficiales por su actitud que muchos se explicaron como producto del agotamiento nervioso a su vez. Pero su gesto fué encomiado por el fondo de caballeridad y el sentido democrático que lo inspiró.

x x x

Aunque todavía se estaba en el final de invierno, en Miami hacía calor. Abundaban las "girls" que con el semi-obscuramiento—el semi **black-out**—constituían la nota peculiar en las calles. Allí se las veía **hand and hand**, esto es, tomándose de las manos con marinos o soldados que parecían ser los preferidos del débil sexo. Vestidas con pantalón y saco sastre, se conducían con la liberalidad natural que a tal traje corresponde. Esto era común verlo en los restaurantes y en cualquier sitio público, como los cines.

Frente a las ventanillas de los espectáculos públicos, hombres y mujeres daban un admirable ejemplo de autodisciplina: donde había más de uno esperando ser despachado, se iniciaba la **cola**. Uno tras otro, cada cual esperaba recibir su entrada. Lo mismo pudimos observar después en las estaciones de ferrocarril, en los aeródromos, en la Caja de los hoteles para abonar las cuentas o bien para retirar o entregar la llave de la habitación que a veces daba lugar a la acumulación de gran cantidad de personas: cada cual, sin preguntarlo y sin trepidar, tomaba lugar en el final de la hilera, que a veces se extendía por muchos metros a lo largo de la vereda. Y la mujer, en estas actitudes, con las cuales se nos revelaba como aspirando a una completa independencia, se ubicaba en el lugar que le correspondía sin que a nadie más llamase la atención de que éste fuera el último. Así, incluso en los bares y cafés que generalmente se encontraban tan repletos, que con frecuencia era necesario demorarse una hora y media antes de ser atendido.

La circunstancia de que por lo menos las tres cuartas partes

de los hoteles habían sido ocupados por el Ejército, contribuía más notablemente a que las playas se encontraran desiertas.

Durante el recorrido que hicimos a la vuelta del campo de ejercicios, no vimos ningún bañista en la arena, pero tuvimos oportunidad de apreciar la ocupación de los edificios grandes y pequeños que en tiempos normales son hoteles.

Durante el viaje aéreo, las cajas de **menú** que servían,—algo así como una cena fría,—en el avión, señalaban alimenticiamente las distintas zonas que íbamos cubriendo. En Miami comenzó el típico estilo de comida norteamericana que por lo general se inicia con un vaso de agua helada, ya servida en la mesa. El agua podrá estar fresca, pero dentro del vaso el comensal encuentra dos o tres cubitos de hielo. Y esto siempre, en todas las estaciones, aunque afuera haya medio metro de nieve, como nos aconteció en Canadá. Es que, la calefacción se halla tan difundida, que los huéspedes no sienten nunca frío dentro del hotel, y fuera mismo, aun tampoco, tantos son los locales que disponen de la misma. El jugo de tomate servido en un vasito, suele ser la iniciación de la comida. Estas se caracterizan por la abundancia de salsas y condimentos, pero es evidente que concentran en un menor volumen una mayor cantidad de vitaminas. Las girls no sólo andan por las calles hand and hand. Se suele ver las parejas tomándose de la cintura, si son dos y van en compañía de un soldado, este no toma el lado de la vereda como acontece entre nosotros: marcha en el medio de ambas.

x x x

La mujer siempre tiene razón en los Estados Unidos, lo cual acentúa la tendencia hacia la igualdad de los sexos. El cónsul de San Francisco, María José Drago, nos contó circunstancialmente la siguiente anécdota:

Un caballero se dirigía a Nueva York, y cuando faltaba poco trecho para acercarse a la ciudad, vió que dos mujeres muy presentables e incluso bonitas, le hacían la conocida señal del pulgar, indicándole el deseo de que las llevara en el auto. Paró el vehículo y las invitó a subir. Una se ubicó en el asiento de atrás, y la otra al lado de él, que conducía. Estaban entrando a la ciudad, cuando la de adelante le exigió la entrega de la cartera. Se resistió. Pero ella subió su tono imperativo amenazándole así: "Si no entrega la cartera me desgarraré los vestidos y diré que usted me ha estado violentando". La de atrás añadió: "Y yo soy testigo de que tal cosa ha ocurrido"! Y el cónsul concluyó: tuve que entregarle la cartera, pues era pleito perdido. La policía, la justicia, le habrían dado la razón a la mujer. Le convenía o le salía más barato, evitar la incidencia y el escándalo.

Esa tendencia que se observa en las leyes y en la aplicación de las mismas por parte de las autoridades, como lo decía elocuentemente la actuación de la mujer, en las más dispares funciones a consecuencia de la transformación de las industrias de paz, en in-

dustrias bélicas, ha avanzado muchísimo más precisamente debido al conflicto universal. A cualquiera se le ocurre pensar en lo que acontecerá cuando la desmovilización sea ordenada. El convenio entre los gremios y la industria es de que la mujer cederá el puesto al hombre que vuelva del frente. Esto lo han previsto tanto como la exigencia de trabajo, que los sindicatos han obtenido no fuera menor en uno que en otro sexo.

Es decir: que la industria no viene a sobre-beneficiarse—por la gran disponibilidad de mano de obra femenina que ha encontrado.

Las agremiaciones han tratado de mantener el equilibrio. Por otra parte, la subdivisión del trabajo, la especialización de la tarea, tal cual puede observarse en cualquier fábrica dedicada a construir tanques, camiones anfibios, aeroplanos y proyectiles, ha llegado tan al detalle, que es evidente que la mujer, el obrero en general, puede prontamente, a veces en muy pocos días, alcanzar un dominio total de la labor que debe realizar.

Sí, que la economía de guerra ha inducido al uso de pantalones en la mujer. Cuanto menos tela se gaste mejor. Por eso nos fué dable en Nueva Orleans, ver mujeres con sencillos pantalones, pero al mismo tiempo luciendo costosos y largos tapados de pieles, debido al frío reinante, lo cual producía un contraste que hería nuestra vista no acostumbrada a semejantes espectáculos. Parecían estos detalles decirnos que nos encontrábamos en un país donde las sorpresas podían surgir en cualquier parte y a toda hora, incluso en los **Childs**, un tipo de restaurants en cadena que se suman por centenares en los Estados Unidos y que es servido por **mozas**, simpática y elegantemente uniformadas.

Mas el uniforme de la mujer, como el tipo de peinado, es una peculiaridad de todas las grandes cosas. En los hoteles muy buenos, cada sección distingue su personal de esa manera: las camareras del comedor se distinguen de las del **coffee**, por el dibujo y decorado del uniforme; las ascensoristas que a veces son numerosas, tienen otro tipo de vestido, y el peinado responde igualmente a un estilo determinado. Todo lo cual pone una nota de atracción en el servicio a los pasajeros. Pero no se crea por ello que hay más ventajas que con el servicio nuestro. Mientras la camarera no se dirige a uno es inútil observarle que se está esperando iniciar el desayuno o el almuerzo, o que ya ha transcurrido un cuarto de hora o veinte minutos y que no es posible demorarse más. Será inútil llamarla, y mucho menos chistarla. Por otra parte, no tomaría en nada cuenta de ello, pues eso es algo que no se acostumbra. Aun más restricciones: pues en casi todos los salones grandes hay una **maitre**, que conduce al asiento. De tal manera que si alguien toma ubicación en una zona determinada a donde no ha sido llevado, la camarera se hace la desentendida. Ella podrá pasar cinco o quince veces delante del que ha de ser servido, y no hay más remedio que esperar a que ella se dirija al candidato a alimentarse. Por cierto que muchas veces acontecía que el personal no demostraba mucha pericia: la guerra explica estas improvisaciones y cualquiera comprenderá que no pue-

de en casos así ser exigente. Por otra parte, la demanda de trabajo en las fábricas es tan grande y los salarios tan elevados—ocho dólares más o menos por día—que allí el trabajo les resultará siempre mucho más remunerativo, y, desde luego, con horario limitado. Por lo tanto es muy explicable esta regla al revés, diríamos nosotros, que en un cartelito exhibía un hotel de Nueva York: **“Sea cortés con el personal de servicio”**—recomendaba o solicitaba de los huéspedes. **Es más fácil—añadía—encontrar un pasajero que una camarera”**. Y en esta inversión, tan baladí al parecer allá, nosotros veíamos una vez más reflejado el problema de la igualdad de los sexos. ¿Quién concebiría en la Argentina que si alguien está apremiado por la salida de un tren después de una larga espera en la mesita no pueda llamar o chistar para ser servido en el desayuno o el almuerzo? Esta insignificancia es reveladora de una profunda diferencia de carácter, costumbre o de educación que nos resulta difícil aceptar o explicar.

x x x

El sentido de la auto-disciplina y la igualdad, que en tantas partes se revelaba elocuentemente, no excluye la jerarquización que la eficacia exige. Así, en los trenes y aviones, existe la clasificación de pasajeros por prioridades. Nosotros teníamos prioridad 3^a con lo cual queda dicho que sólo podíamos ser desalojados de nuestro asiento en caso de que hubiese pasajeros de prioridad 1^a o 2^a que no tuviesen suficiente cabida. En consecuencia, lo común era encontrar personas con prioridad 4^a que debían postergar su salida.

Nosotros no tuvimos, con nuestra categoría, dificultad alguna en ningún caso. Pero en Río de Janeiro nos encontramos con un Mayor que hacía una semana esperaba asignación de asiento para viajar al Norte. Las dos primeras prioridades corresponden al Presidente, Ministros, Embajadores, y altos jefes y oficiales de la Armada y el Ejército. El estado de guerra ha encarecido los transportes, los alimentos, los asientos de avión. Muchas unidades del servicio normal de Sud América, son ahora usadas para el transporte de cargas aéreas hasta el Brasil de donde atraviesan el Océano diariamente. Es sabido que en la actualidad el Atlántico es cruzado más de 500 veces a la semana por grandes aviones de transporte, sin contar los vuelos de los bombarderos que son llevados desde el campo de aviación de la fábrica hasta Africa del Norte o la Gran Bretaña, directamente. No es exagerado decir que diariamente se realizaban unos 100 vuelos transatlánticos.

En muchos viajes de regreso vienen por vía aérea enfermos graves o heridos que son repatriados con la mayor premura. Así contribuye la aviación a atenuar el grave problema del tonelaje marítimo, cuyo volumen nunca puede resultar suficiente ante un conflicto de tales proporciones. Y de allí que los servicios aéreos regulares de pasajeros se encuentren ahora con menos unidades disponibles y una mayor demanda de personas que desean obtener boletos. Ya se había pensado, según informó la **Pan American Airways** en

la construcción de 50 **Clippers** con capacidad de 153 pasajeros cada uno, capaces de cumplir la distancia de Nueva York a Buenos Aires en 22 horas y con precios comparados a los de la compañía de vapores. Hasta afirmó que se habían iniciado los trámites de fabricación que la guerra ha venido a postergar para después de las hostilidades. Y una información reciente ha dado a conocer el proyecto de establecer playas de aterrizaje en pleno océano, a base de cemento y acero, lo cual regularizaría notablemente los viajes a través del Atlántico. Pero si se tiene en cuenta el aumento creciente de la velocidad en los super-aviones, la mayor seguridad de que van siendo dotados, las comodidades y seguridad de vuelo que han obtenido, se comprenderá que un par de saltos de 1.400 kilómetros para salvar la distancia entre Nueva York y las Azores y estas islas y el continente europeo, carecerá de todo riesgo y dificultad, pues se tratará de etapas no mayores de dos horas y media. A tal ritmo está haciendo progresar la guerra la industria aeronáutica, que el Mayor Seversky (autor de "La victoria por el dominio aéreo"), perito en aviación y destacado piloto y diseñador de aviones, sostiene en favor de cierta opinión del Estado Mayor yanqui y en contra del concepto común, que los bombardeos decisivos deben efectuarse con bases terrestres en los Estados Unidos y no desde porta-aviones, es decir, por medio de vuelos transeceánicos. Preconiza, por consiguiente, la adopción en serie de super-fortalezas volantes que reducirán a minúsculas las usadas hoy en día, por cuanto no existe problema técnico alguno al respecto. Y ya puede el lector imaginarse cómo fructificará todo esto para la época en que vuelva la transformación de las industrias pesadas en nuevamente grandes industrias de paz.

Alfredo Coviello

(Por generoso envío de la señora esposa del Profesor Coviello, especial para "Universidad Católica Bolivariana", podemos ofrecer estos capítulos de la obra póstuma del gran pensador argentino, fallecido el año pasado).

