

el CORREO de la UNESCO



OCTUBRE 1990

ENTREVISTA A
CLAUDE
LÉVI-STRAUSS



El mito del automóvil

M 1205 - 9010 - 15.00 F



confluencias

Amigos lectores, para esta sección "Confluencias", enviémos una fotografía o una reproducción de una pintura, una escultura o un conjunto arquitectónico que representen a sus ojos un cruzamiento o mestizaje creador entre varias culturas, o bien dos obras de distinto origen cultural en las que perciban un parecido o una relación sorprendente. Remítanoslas junto con un comentario de dos o tres líneas firmado. Cada mes publicaremos en una página entera una de esas contribuciones enviadas por los lectores.

A PIE JUNTILLAS

1990, grabado de la artista francesa Denise Fernandez Grundman.

Con esta imagen la artista ha querido simbolizar la entrada en la modernidad de una joven africana que deja tras de sí sus costumbres ancestrales.



4

Entrevista a
CLAUDE
LÉVI-STRAUSS



9



EL MITO DEL AUTOMÓVIL

UNA PASIÓN EXTRAVIADA <i>por Jean-Francis Held</i>	10
LA VELOCIDAD, UN VÉRTIGO EMBRIAGADOR <i>por Françoise Sagan</i>	15
NOSTALGIA <i>por Mahmoud Hussein</i>	16
EL PRIMER FORD <i>por John Steinbeck</i>	20
CONDUCIENDO EL DRAGÓN <i>por Julio Cortázar</i>	20
LA REVOLUCIÓN DEL AUTOMÓVIL <i>por Robert Braunschweig</i>	22
EL NUEVO CITROËN <i>por Roland Barthes</i>	24
UN FLAGELO INDISPENSABLE <i>por Nicolas Langlois</i>	27
SEX DRIVE <i>por Stephen Bayley</i>	30
ARTE SOBRE RUEDAS <i>por Moura F. Harris</i>	31
ESTADOS UNIDOS: UN SUEÑO HECHO REALIDAD, LOS "KUSTOM CARS"	32
EL AUTO ENTRA EN LA HISTORIA <i>por Alvaro Casal Tatlock</i>	36
EL MUSEO RODANTE DEL URUGUAY	38

41

NOTICIAS
BREVES 41

UNA NUEVA SECCIÓN:
LA MEMORIA
DEL MUNDO

La Convención del
Patrimonio Mundial:
un instrumento original
para una idea nueva 44

Un patrimonio indivisible
por Azedine Beschaouch 45

La campaña internacional
de salvaguardia
del patrimonio mundial
*por Abdelkader
Brahim Errahmani* 46

322 lugares del patrimonio
mundial 48

ANIVERSARIO
La gran biblioteca
del rey Matías 49

LOS LECTORES
NOS ESCRIBEN 50

Nuestra portada: *Hispano*
(1986), escultura de bronce
pulido del artista suizo
Emmanuel Zurini.

Portada posterior: Cruces a
distinto nivel en una autopista
de California.

Amigos lectores,
La aventura ya no tiene un
horizonte geográfico.
Ya no hay continentes
vírgenes, ni océanos
desconocidos, ni islas
misteriosas. Y, sin embargo,
en muchos sentidos los
pueblos son aun extraños los
unos a los otros, y las
costumbres, las esperanzas
secretas y las convicciones
íntimas de cada uno de ellos
siguen siendo ignoradas en
gran medida por los demás...

Ulises ya no tiene pues un
espacio físico que recorrer.
Pero hay una nueva odisea
por iniciar con urgencia: la
exploración de los mil y un
paisajes culturales, de la
infinita variedad de
pensamientos y de sabidurías
vivientes, en suma el
descubrimiento de la
multiplicidad del hombre.

Esta es la odisea que les
propone *El Correo de la
Unesco* al ofrecerles cada
mes un tema de interés
universal, tratado por
autores de nacionalidades,
competencias y sensibilidades
diferentes. Una travesía de la
diversidad cultural del
mundo cuya brújula sea la
dignidad del Hombre de
todas las latitudes.

Claude Lévi-Strauss



Escultura de madera pintada de los indios tlingit, segunda mitad del siglo XIX, Columbia Británica, Canadá.

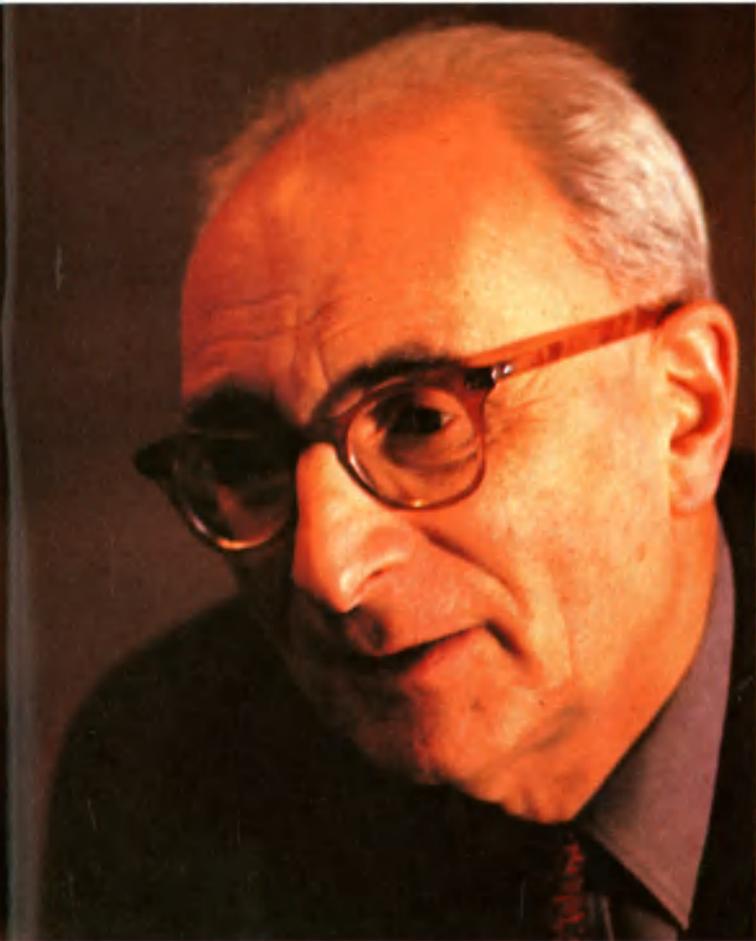
Usted es autor de una obra considerable por la que se interesa actualmente el mundo entero. A causa de su celebridad, los que conocen su nombre son mucho más numerosos que los que conocen su obra. Por ello, pensando en el gran público internacional que lee nuestra revista, es tentador para nosotros formularle algunas preguntas primordiales y simples sobre los momentos esenciales de su reflexión. Pero, en primer lugar, algunas palabras sobre su itinerario personal, sobre sus comienzos...

— A decir verdad, no empecé a escribir muy temprano. Mi trayectoria ha sido un poco incierta. Después de haber iniciado estudios de derecho, los abandoné por la filosofía, de la que me aparté para dedicarme primero a la sociología — como profesor de sociología fui a enseñar a la Universidad de Sao Paulo, en Brasil— y, por fin, a la etnografía. Fue sólo durante la guerra, en circunstancias que estaba refugiado en los Estados Unidos, cuando comencé a escribir. Doble trabajo. Por un lado, aproveché una parte de mis materiales de terreno sobre los nambicuaras, y, por otro, comencé mi reflexión teórica escribiendo *Las estructuras elementales del parentesco*.

Esas primeras investigaciones teóricas no estaban sin duda exentas de inquietudes...

— Más que de inquietudes, preferiría hablar de incertidumbres. Sería más exacto. Mi pensamiento teórico se orientaba entonces en una cierta dirección que sólo podía entrever. Luego conocí en Estados Unidos, en 1942, al lingüista Roman Jakobson y descubrí que esas ideas vagas existían, como un acervo doctrinario ya constituido, en lingüística estructural. Ello me infundió confianza.

Enseñábamos los dos en aquella época en la Escuela Libre de Altos Estudios de Nueva York —una especie de universidad en el exilio fundada por sabios refugiados, franceses o de lengua francesa. Seguíamos nuestros respectivos cursos. En la enseñanza de Jakobson encontré los grandes principios de investigación que necesitaba. Por su lado, él me alentó e incluso me incitó a explotar mejor mis cursos sobre el parentesco.



Maestro indiscutible de la antropología contemporánea, a la que ha dado una nueva metodología, el análisis estructural, Claude Lévi-Strauss recuerda aquí su itinerario intelectual y se refiere a algunos de los grandes temas de su obra.

Esos cursos que dieron lugar a un libro...

— Sí, a mi primer libro, que fue también mi tesis de doctorado de Estado, *Las estructuras elementales del parentesco*.

¿Qué coincidencias encontró usted entre la lingüística de Jakobson y los trabajos etnográficos que usted realizaba en esa época? Eran dos disciplinas muy diferentes...

— Las diferencias son enormes. Yo no procuraba de ninguna manera trasponer mecánicamente a la etnología lo que hacía la lingüística. Era más bien una misma inspiración de conjunto. Con una impresión muy clara, desde la partida, de que evidentemente no hablábamos de las mismas cosas y de que no podíamos hablar de manera semejante de cosas diferentes. Pero la lingüística confirmó dos puntos que, hasta entonces, no habían estado claros en mi espíritu.

El primero es que, para comprender fenómenos muy complicados, es más importante considerar las relaciones existentes entre ellos que estudiar aisladamente cada uno de esos fenómenos. El segundo es la noción de *fonema*, tal como la desarrolló Jakobson. Los fonemas son sonidos diferenciables —como, por ejemplo, *e, t, q, a, b, c*— que no significan nada en sí mismos. Pero la manera como se los combina para crear palabras es la que permite diferenciar los significados —*p* y *c* no quieren decir nada pero sirven para diferenciar *paso* de *caso*.

Esta idea me pareció sumamente fecunda. Una vez más, no se trataba de comparar los hechos etnológicos con fone-

mas —son realidades absolutamente diferentes. Pero cuando intentaba, por ejemplo, comprender la extraordinaria diversidad, aparentemente arbitraria, de las reglas relativas al matrimonio vigentes en una determinada sociedad, ya no me planteaba la pregunta que se había formulado hasta entonces: ¿qué quiere decir esta regla, aisladamente, dentro de esta sociedad? Consideraba, por el contrario, que la regla en sí no significaba nada, pero que la forma en que el conjunto de las reglas se combinan unas con otras, oponiéndose o, a la inversa, yuxtaponiéndose, era un medio de expresar ciertas significaciones. Dichas reglas servían, por ejemplo, para formular o para poner en vigor ciclos de intercambios dentro del grupo social. Ciclos sociales que son significantes y que varían de una sociedad a otra.

Para resumir este nuevo método...

— Digamos que en toda sociedad humana hay conjuntos de primer orden —el lenguaje, el parentesco, la religión, el derecho, y menciono solamente algunos. En una primera fase de la investigación es tal vez bueno y prudente considerarlos como unidades separadas. Pero, en una segunda fase, hay que preguntarse qué relaciones pueden existir entre esas unidades de primer orden y las unidades, más complejas, de segundo orden, que constituyen gracias a sus combinaciones. Se llega así progresivamente a la noción de “hecho social total” de que hablaba Marcel Mauss. Intervienen allí diversas interpretaciones, a la vez lingüísticas, jurídicas, religiosas y de otro tipo.

Pero eso ocurre dentro de una determinada sociedad tomada como totalidad...

— En una primera etapa, sí. Pero se trata después de entender los vínculos de correlación y de oposición que pueden existir entre sociedades vecinas o alejadas.

Usted ha hablado de sociedades “calientes” y de sociedades “frías” para diferenciar las sociedades con voluntad histórica de las sociedades con vocación estática...

— Se trata de polos teóricos. Todas las sociedades, en realidad,

se sitúan en escalones intermedios. Las llamadas sociedades “primitivas” no lo son en absoluto. Su ideal es no cambiar, permanecer en el estado en que los dioses, en tiempos remotos, las crearon. Ahora bien, no lo logran: también ellas están en la historia. Pero tienen una tendencia a neutralizar los cambios, a mantener un estado ideal —el que representan los mitos. Por el contrario, en las sociedades que he llamado “calientes”, tratamos de definirnos oponiéndonos a nuestros antepasados. Por consiguiente, el cambio es mucho más rápido. No sólo conocemos la existencia de la historia, sino que quisiéramos, con el conocimiento que tenemos de nuestro pasado, reorientar el porvenir, legitimar o criticar la evolución de nuestra sociedad. La historia, para nosotros, es un elemento de nuestra conciencia moral.

¿Quiere usted precisar la noción de mito, tal como usted la presenta en su obra monumental Mitológicas?

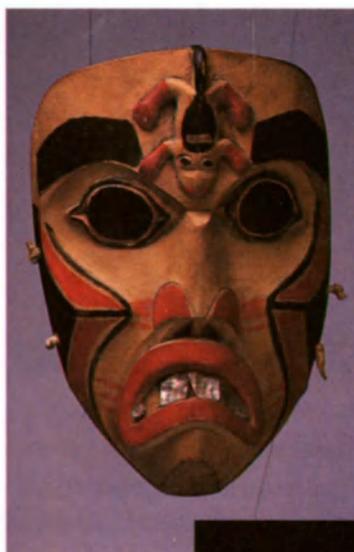
— Al principio, el mito es una noción muy flexible. Para un indio americano, el mito es una historia del tiempo en que los hombres y los animales no se diferenciaban. Esa definición me parece de una gran sabiduría. Pues, pese a los esfuerzos realizados por la tradición judeocristiana, ninguna situación resulta más trágica, para el corazón y el espíritu, que la de un género humano que coexiste con otras especies vivas, en una tierra cuyo disfrute comparten, sin poder comunicarse con ellas. Los mitos se niegan a considerar como original esta tara de la creación; ven en su aparición el advenimiento inaugural de la condición humana. El mito, a la inversa del método cartesiano frente a un problema, se niega a dividir la dificultad, no acepta jamás una respuesta parcial, aspira a explicaciones que abarquen la totalidad de los fenómenos.

He procurado, por mi parte, ver el papel que el mito desempeña en el pensamiento de los miembros de una sociedad. He tratado de captar su lógica interna antes de interrogarme, en una segunda etapa, sobre su función social. En todas las ciencias se plantea un problema que podría definirse, en términos biológicos, como la relación entre la anatomía y la fisiología, entre la manera en que un organismo está constituido y la manera en que funciona. Es cierto que los mitos funcionan dentro de las sociedades —desempeñan

un papel. Pero antes de preguntarse cómo funcionan, es preciso saber cómo están hechos, hay que conocer su anatomía. No habríamos podido tener a Darwin si Cuvier no lo hubiera precedido. Mis *Mitológicas* correspondían a la etapa de Cuvier: se trataba de hacer la anatomía de los mitos.

Usted dio dos conferencias en la Unesco, con veinte años de intervalo, la primera titulada “Raza e historia”, la segunda “Raza y cultura”. ¿Puede afirmarse que, de la una a la otra, su principal preocupación ha sido reconciliar la noción de progreso con el principio de relativismo cultural?

— La noción de progreso implica la idea de que ciertas culturas son superiores a otras, en tiempos o en lugares determinados, y que unas han producido obras que las otras habrían sido incapaces de producir. De acuerdo con el rela-



Un indio dando la señal de ataque (hacia 1827) de J. B. Debret, reproducido en el cartel de la exposición “Las Américas de Lévi-Strauss” (París, octubre 1989-abril 1990).

A la izquierda, máscara de los indios tlingít, Columbia Británica, Canadá. Abajo, máscara frontal de madera pintada utilizada como tocado por los indios makah, estado de Washington, Estados Unidos.



Algunas obras de Claude Lévi-Strauss traducidas al español

- Estructuras elementales del parentesco;
- Tristes trópicos;
- Antropología estructural;
- Polémica sobre el origen y la universalidad de la familia;
- La identidad;
- Mito y significado;
- La mirada distante;
- Alfarera celosa;
- Mitológicas (4vols.).

tivismo cultural, que es una de las bases de mi reflexión etnológica, ningún criterio me permite decretar, de manera absoluta, que una cultura es superior a otra. Si hay culturas que “se mueven”, en tanto que otras “no se mueven”, no es en razón de la superioridad de las primeras sobre las segundas. Es porque ciertas circunstancias históricas suscitan una colaboración entre sociedades, no desiguales, sino diferentes. Esas culturas se ponen entonces en movimiento imitándose u oponiéndose las unas a las otras; se fecundan y se estimulan mutuamente. En otros periodos u otros lugares ocurre que algunas culturas permanecen aisladas como mundos cerrados y que su vida es estacionaria.



¿La función del arte no es también diferente de una cultura a otra? En las sociedades que usted llama “frías” es más colectiva.

— Ello se debe, creo, al hecho de que en ellas el arte está íntimamente ligado a las creencias colectivas. El arte, en esas sociedades, no persigue el disfrute particular de determinados individuos o de un grupo. Tiene una función, que es lograr la comunicación entre la sociedad y un mundo sobrenatural en el que creen todos sus miembros. El arte cumple allí una función indispensable para el grupo.

Una función social...

— Social y religiosa. En la medida en que la religión y las creencias las comparten la totalidad del grupo, no es posible disociar los dos aspectos.

Esta función no existe en las sociedades “modernas”.

— Creo que ello está esencialmente ligado a la desaparición de una gran fe común. Nuestras sociedades han perdido esa capacidad de tener una gran creencia colectiva, un gran impulso común.

¿No es ésa una de las formas que adopta la ruptura entre el individuo y el mundo instaurada por la cultura occidental a través de su propia historia?

— Al aislarlo del resto de la creación, el individualismo

occidental ha privado al hombre de protección. En cuanto el hombre cree que su poder es ilimitado, llega a destruirse a sí mismo. En una forma más insidiosa pero con consecuencias trágicas, esta vez, para toda la humanidad; piense en los problemas del medio ambiente.

¿Cómo juzga usted hoy el resultado de sus investigaciones en relación con sus comienzos? ¿Cómo ve usted el camino recorrido?

— Tengo la impresión de haber hecho siempre lo mismo, procurando estudiar aspectos diferentes con el mismo enfoque. Había empezado dedicándome a los problemas de organización familiar y social. Luego, por un azar de circunstancias, pasé a ocupar una cátedra de religión de los pueblos sin escritura en la Escuela Práctica de Altos Estudios. Me interesé entonces por los hechos religiosos, en particular por la mitología. Los problemas por resolver eran todavía más arduos que los del parentesco —ámbito en el que ya se había trabajado mucho, aunque no fuese, a mi juicio, de manera satisfactoria. Al margen de las viejas teorías extremadamente confusas, que todo el mundo reconocía como pasadas de moda, los mitos eran un campo de estudio todavía casi virgen. Por cierto que la obra precursora de Georges Dumézil constituye una excepción, pero sólo se ocupaba de la mitología indoeuropea.

Los problemas planteados por este nuevo trabajo eran similares a los del precedente. Así como las reglas para el matrimonio en las distintas sociedades que había estudiado parecían arbitrarias, los mitos también resultaban incomprensibles, incluso absurdos. Ahora bien, cuando se comparan mitos de poblaciones diferentes, a veces muy alejadas, se advierte que tienen rasgos en común. Se trataba en mi caso, después de haber intentado poner orden en el caos de las reglas de parentesco y de matrimonio, de hacer otro tanto con el caos de la mitología. E, inspirándome en principios que había definido desde la partida, de entender lo que los mitos querían decir.

Este trabajo de vasto alcance me ocupó durante veinticinco años, a causa del enorme volumen de materiales que tuve que asimilar. La literatura etnográfica contenía un cúmulo de mitos que los etnólogos, desde hacía un siglo, habían recogido con una dedicación admirable, transcribiéndolos posteriormente en un conjunto de publicaciones que nadie aprovechaba. Tenía la impresión de encontrar allí un material aun más rico que aquel de que disponíamos respecto de la antigua Grecia y la antigua Roma. “Hace dos mil años, me decía, que los comentaristas estudian las creencias de los griegos y los romanos, sin haber agotado el tema y encontrando sin cesar nuevas interpretaciones.”

Traté entonces de explotar el continente inexplorado de los documentos sobre las Américas del Norte y del Sur. Espero haber logrado mostrar cómo se construye el discurso mitológico de los indios americanos. ■

Entrevista realizada por Manuel Osorio, periodista peruano.



3rd
TRONÇ



NO es una casualidad que el automóvil sea hoy en día el primero de los símbolos de la sociedad moderna. Se encuentra, a la vez, en el centro de su imaginación y en el principio de su dinamismo industrial. Jalona en gran medida los ritmos de su vida económica y determina también un vasto campo de normas, de prácticas y de comportamientos individuales y colectivos que han pasado a ser, para bien o para mal, rasgos característicos del siglo XX.

Los grandes fabricantes de coches son también los faros del capitalismo. Daimler y Benz en Alemania, Citroën en Francia, Ford en Estados Unidos. La estandarización y la fabricación en cadena, introducidas por este último, iban a reducir su costo, permitiendo ofrecer este producto, que en un principio era un objeto de lujo, al consumo de las masas.

Pero si la demanda ha respondido a la oferta y el automóvil se ha convertido, en algunos decenios, en el motor de la economía de mercado, es porque satisface un conjunto de necesidades y de deseos, de exigencias y de fantasías, que definen muy bien el proyecto del individuo moderno: búsqueda de una libertad de movimientos personal, multiplicada por la potencia de un motor perfectamente controlado. El caballo ha quedado muy lejos...

Una libertad dominada... Pero, ¿puede ser perfecta la unión entre la industria y el sueño? ¿No es una ilusión creer que el hombre puede vincular su libertad a la posesión de una máquina sin ser un día a su vez poseído por ella?



El automóvil es un objeto anhelado que hace soñar, pero el sueño, desvirtuado, se convierte en pesadilla...

Una pasión extraviada

POR JEAN-FRANCIS HELD

EN *Enrique V* de Shakespeare, el Delfín de Francia, un imbécil vanidoso, profiere, la víspera de la batalla de Azincourt, una sarta de desvaríos sobre su corcel: "Salta sobre la tierra... Cuando lo monto me remonto, soy un halcón." Y agrega: "Mi caballo es mi amada..."

A primera vista puede parecer sorprendente esta alusión a un caballo para iniciar un artículo sobre los caballos de vapor y que nos remitamos a la Guerra de los Cien Años para analizar la modernidad, pero nada más normal si se tiene en cuenta que la velocidad ha sido siempre una de las obsesiones del hombre, sobre todo del macho ansioso de prolongar sus piernecillas gracias a las botas de siete leguas. Devorar el espacio terrestre, desde los carros de Faraón hasta *La diligencia* de John Ford, es una pretensión inmemorial. La letanía shakespeariana del delfín loco por su caballo se sigue salmodiando hoy, casi palabra por palabra, en los bares de Roma, París o Kansas City, con la diferencia de que ahora se trata de Porsches o Ferraris.

El automóvil ha exacerbado esa obsesión, le ha dado carácter universal. Una carretera, cuatro ruedas, un volante y bajo el capó, una fuerza sobrehumana que se puede liberar con la sola presión del pie derecho: es mucho más que un recorrido de un punto a otro, es una sensación muy intensa, un ideal de evasión lejos de todos los engorros materiales y colectivos. Se domina el espacio. Se somete el tiempo. El caballo era un don de la naturaleza. El automóvil, por el contrario, es un producto íntegramente humano, una voluntad manufacturada. Nunca objeto

alguno estuvo tan cargado de sentido. La literatura, el cine e incluso el arte moderno hacen de él su caballo de batalla. El auto caracteriza al hombre y a la inversa. Si el día de mañana, después de un cataclismo nuclear, algún avisado arqueólogo descubre una colección de automóviles preservados en el fondo de un garaje-mausoleo, podrá conjeturar todo lo que fuimos.

Un ejemplo reciente de la representatividad del automóvil es el Trabant, erigido en símbolo de la reunificación de las dos Alemanias. Este armatoste asmático se ha ganado un lugar en los museos. Resume el fracaso del totalitarismo y las frustraciones que lo han caracterizado, al mismo tiempo que los Mercedes y BMW son el paradigma del éxito de la "libre empresa" capitalista,



JEAN-FRANCIS HELD, periodista francés, es director de la redacción de *L'Événement du Jeudi* desde su fundación en 1984. Es autor de numerosas obras de ficción y de ensayos, de los cuales varios consagrados al fenómeno del automóvil en la sociedad.



El auto del hijo es una réplica exacta del de su padre.

con su orgullo señorial y tan a menudo implacable. Antes de la Primera Guerra Mundial, Woodrow Wilson, Presidente de Estados Unidos, fue clarividente: "Nada ha favorecido tanto como el automóvil la propagación de las ideas socialistas; simboliza la arrogancia de la riqueza." El Trabant, por su parte, encarna la humillación de la miseria.

Un símbolo estándar

Antes ya de que se produjera esta paradójica situación, el coche se había convertido en el fetiche de Occidente. El Tercer Mundo y las ex colonias han quedado intoxicadas hasta la médula: el Mercedes en los países dominados por los alemanes, el Peugeot donde estuvieron los franceses, el Land Rover por donde pasaron los ingleses. El tiempo transcurrido ha modificado poco o nada las cosas. Por más que los japoneses conquisten los mercados, en el fondo, culturalmente, la huella permanece indeleble, después del fusil, el automóvil ha sido una especie de arma blanca para ser fuerte, rico y veloz como los blancos, algo así como un vehículo neocolonialista...

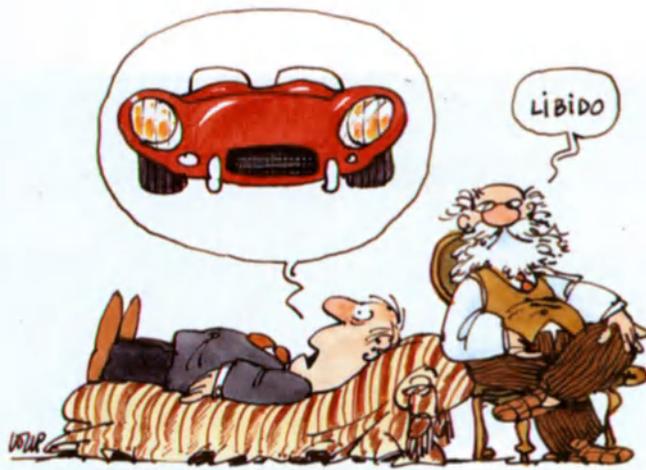
La expresión automovilística varía según las culturas y los países. Sin embargo, el paso de la artesanía a la racionalidad industrial ha nivelado las personalidades. No existe ya prácticamente el "espíritu" mecánico germánico, británico o latino. Antaño era imposible confundir el estilo Bugatti o Alfa-Romeo con el estilo Bentley o Mercedes. El propio Ettore Bugatti se burlaba de los Bentley que, en el circuito de Le Mans, aplastaban sus ligeros bólidos azules: "Pchs, son los camiones más rápidos que he visto en mi vida..." Hoy en día, todos los bólidos de carreras se parecen y

responden a idénticos parámetros. Lo mismo cabe decir de los automóviles de propiedad de cualquier hijo de vecino. Se ajustan a imperativos económicos, técnicos y comerciales dictados por una computadora apátrida. Ya no sabe uno muy bien si se ha subido a un Fiat, un Opel, un Renault o un Austin. La poesía es la que sale perdiendo. Los japoneses, por su parte, no se dejan abrumar por sus tradiciones y se limitan simplemente a fabricar buenos coches. Estados Unidos es el único país que sigue produciendo algunos automóviles con un sello típicamente norteamericano, pero ¿hasta cuándo?

La libido toma el volante

El auto-objeto se va igualando en todas partes. Pero no la manera de usarlo. Dime cómo conduces y te diré quién eres. Se observan al volante diferencias individuales imputables al temperamento, y también al sexo: las mujeres, más indiferentes al poder, son menos temibles en carretera que los hombres, ansiosos de mostrar su supremacía. Pero la conducción es, ante todo, una prueba de civilización. Los italianos, alemanes, franceses e ingleses tienen sus estilos respectivos, que son la expresión de sus costumbres. Las naciones en las que el automóvil se ha impuesto hace menos tiempo adquieren poco a poco una doctrina. Por el contrario, los norteamericanos, más experimentados, aparte de algunos accesos de delirio a lo James Dean o estilo gangster, quemaman poca libido en la autopista. Sin embargo, de un extremo a otro de la Tierra, los fantasmas, domesticados o no, están presentes y siempre próximos.

Un hombre sueña que conduce un potente



deportivo rojo con un largo capó. Surge una cuesta que se eleva hasta el horizonte, y el motor empieza a hacer ruidos inquietantes que anuncian una avería inminente. El durmiente se despierta angustiado y empapado en sudor. No hace falta haber leído a Freud para descubrir la clave libidinal del sueño. Los psicoanalistas no ignoran la función que cumple el automóvil en nuestro inconsciente. El hombre se identifica con este instrumento de poder prolongando en él el espacio de su persona. Tocar su cuerpo metálico equivale a una agresión; oponerse a su trayectoria es una arremetida castradora contra la omnipotencia de su ego.

Que el coche se haya erotizado hasta tal punto es, al fin y al cabo, admisible. En todas las civilizaciones que han copiado el modelo occidental es objeto de seducción, al igual que lo son en otras las astas de ciervo, la melena del león o las plumas del pavo real. Los automóviles lujosos fascinan a las mujeres, aunque no forzosamente a las de juicio más sutil. No hace tanto tiempo que los tenorios franceses hablaban, con un guiño chocarrero, de sus "aspiradoras de hembras"...

La complicidad entre el automóvil y el deseo carnal es palpable, y la publicidad recurre a ella. De modo más espontáneo, la progresiva reducción de las gigantescas limusinas norteamericanas a dimensiones más moderadas, a unas normas, por así decirlo, (casi) europeas, coincidió hace veinte años con el desinflamiento de los enormes pechos que hasta entonces lucían los modelos de *Play-Boy*, fenómeno que los sociólogos, atentos a los avatares del automóvil, no consideraron fruto del mero azar.

Pregúntese el lector, si no se siente convencido, por qué los conductores europeos rechazan por abrumadora mayoría la caja de cambios automática, mientras que los norteamericanos la han adoptado en masa. Unos y otros no sitúan en el mismo lugar su susceptibilidad viril. A cada cual su palanca; es una cuestión de gusto personal con la que no se perjudica a nadie.

El juguete desvirtuado

Pero las cosas empiezan a ponerse feas y las mieles a convertirse en hieles cuando las frustraciones reales o imaginarias del hombre invaden la máquina para hacer de ella un subterfugio, una compensación o un arma. Sucede con frecuencia. El automóvil ocupa tanto espacio en los sueños de cada cual que no era difícil prever que pudiera degenerar en pesadilla. A veces, un conductor exasperado por la provocación de su enemigo, el

conductor de otro vehículo, pasa de los insultos a los actos, o ejecuta para vengarse maniobras peligrosas, agresiones mortales que ni siquiera se le pasarían por la cabeza cuando vuelve a ser peatón y civilizado. ¿Qué los niños gritan de terror y aúlla la sirena de las ambulancias? Me importa un bledo, piso el acelerador a fondo, adelante, yo paso cueste lo que cueste y que revienten los demás.

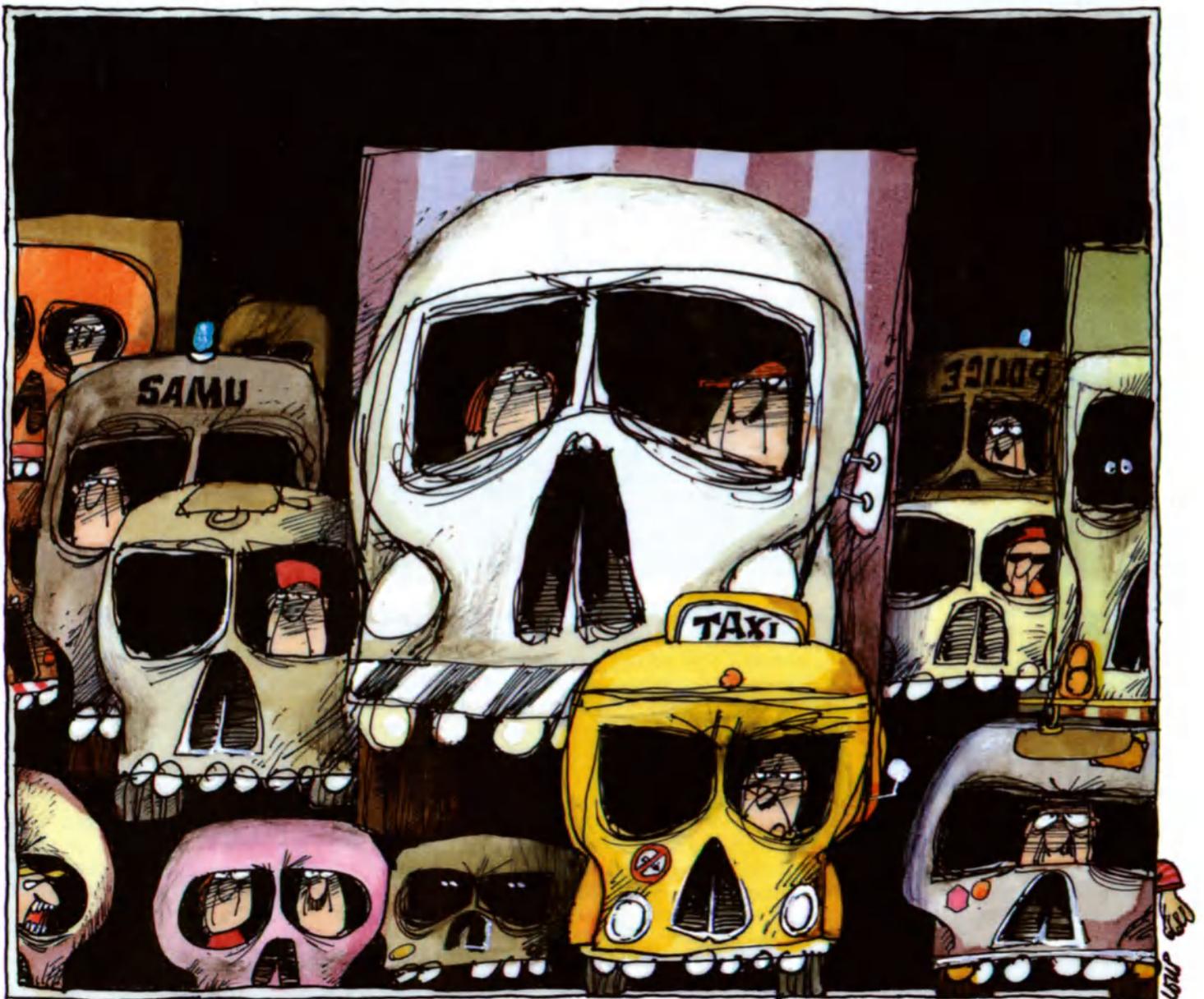
Es lícito sentir pasión por el automóvil, considerar que es el juguete más maravilloso de cuantos ha inventado el hombre, y no por eso dejar de plantearse, hoy en día sobre todo, algunas preguntas. Lo que empezó siendo un invento benéfico tiende a convertirse en un trasto engorroso, un arma mortífera, una invención satánica. Las razones de esta horrible metamorfosis están bastante claras, pese a que los remedios sean problemáticos.

Cuando un sueño se realiza rara vez cumple sus promesas. En la época de los Bugatti, entre las dos guerras mundiales, el auto era un ideal inalcanzable para el común de los mortales. Hasta los años cincuenta, cuando los europeos veían películas norteamericanas como *Las uvas de la ira*, no lograban comprender que la gente pudiera estar en la miseria y tener coche. El automóvil nos estaba prometido para el día de mañana, era una deuda que, cuando se saldara, aportaría la libertad, el estatuto individual reservado hasta entonces a la burguesía, la dicha. Y al fin, con veinte años de retraso sobre el Nuevo Mundo, los países de Occidente enriquecidos consiguieron tener "sus" coches. Mas, ¡oh infortunio!, cuando todo el mundo es privilegiado, se acabó el privilegio. Los individuos del volante son legión y les cuesta aceptarlo. La decepción, amargo fruto del exceso, engendra pavorosas neurosis colectivas que han pasado a formar parte de nuestros usos y costumbres. La aberración es tan cotidiana que quien denuncia esta patología clama en el desierto.

La existencia de esta decepción no deja lugar a dudas. ¿Dónde está el exclusivo y maravilloso regalo antaño prometido? En diez años, el parque automovilístico ha aumentado en 30%. Dejando al margen los países que, en el mejor de los casos, se encuentran todavía en una fase de fantasía mecánica, la situación es espeluznante: 70% de crecimiento en España o 51% en Japón, por no

Cadillac sedán (1960).





citar más que dos ejemplos. En las naciones industriales de Europa, que alcanzan ya el umbral de saturación, la marea no es tan avasalladora. En Francia se registra un 5% de aumento del tráfico y 2,5% del parque automovilístico, cifras que no dejan de ser enormes.

La pesadilla mecanizada

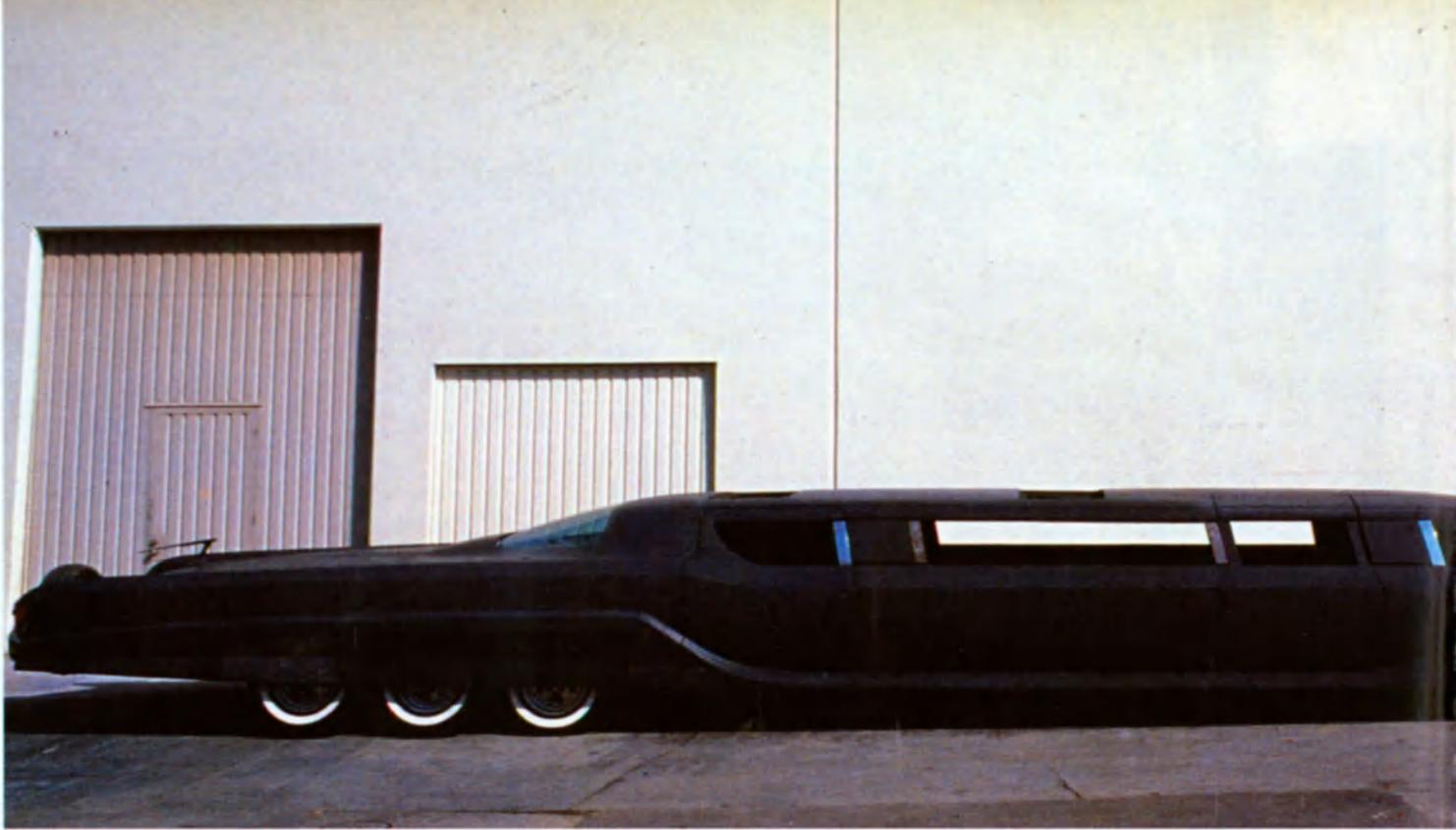
Si todo el mundo, o casi, puede ser propietario de un coche, es matemáticamente imposible lanzar a la vez al espacio público esos cientos de millones de vehículos, que se amontonarían en un caos inimaginable. De modo que el individualismo libertario se acabó, sobre todo en las ciudades. Se impone, pues, un tratamiento social del automóvil, que por fuerza ha de ser restrictivo, y que los usuarios, aferrados al "derecho" de circular cueste lo que cueste, ven con muy malos ojos.

Y sin embargo, insidiosamente, poquito a poco, el liberalismo motorizado se ha ido recorriendo. Las dos crisis del petróleo sirvieron de pretexto para abolir unos cuantos privilegios. No sin esfuerzo, se ha logrado limitar la velocidad, imponer el cinturón de seguridad obligatorio y

cobrar por el estacionamiento urbano. El automóvil, cuando se pone coto a las fantasías que desencadena, pierde su carácter sagrado. En principio...

Una gran empresa petrolera, Shell, ha llegado a hacer una breve campaña para que el sacrosanto automóvil "baje de su pedestal", antítesis de la estremecedora incitación publicitaria al crimen de Esso, "ponga un tigre en su motor". Por primera vez se ha osado hablar más de seguridad que de rendimiento, aunque ese mensaje de sensatez haya caído más bien en saco roto. Los industriales, dispuestos a todo con tal de vender, siguen fabricando bólidos totalmente inadaptados al tráfico cotidiano y sucumben a la tentación de la publicidad agresiva, sabedores de que nadie compra una máquina capaz de superar los 200 km por hora para conducir prudentemente a 130 sin despegarse del rebañío que, mohíno, circula por las autopistas.

Hay que decir una vez más que existen tantas civilizaciones automovilísticas como civilizaciones a secas. En Estados Unidos la gente ha comprendido que había que respetar las normas del juego y, salvo algunos paranoicos que son la excepción que confirma la regla, sigue comportándose como ciudadanos incluso al volante. No



La limusina más larga del mundo encargada por el actor norteamericano Sylvester Stallone.

puede decirse lo mismo de Francia, por ejemplo, país muy civilizado en otros aspectos, donde se registran más de 10.000 muertes en carretera al año, cifra que le hace acreedor al sangriento cinturón rojo de la criminalidad maquinal.

Con todo, esta hecatombe no es, atrevámonos a decirlo, el síntoma más deplorable del uso aberrante que se hace del automóvil. Sólo se muere una vez. Pero cuando las neurosis cunden por doquier y el individualismo vejado se aferra a su omnipotencia, la vida diaria se convierte en un auténtico infierno: embotellamientos monstruosos, pérdidas de tiempo, de dinero, de nervios, fines de semana transformados en agobios de impaciencia... El civismo de la gente no sale bien parado de la exasperación. Los ciudadanos burlan la ley, se cuelan, se agreden, y el poder político, que hace concesiones demagógicas, ve su respetabilidad en entredicho. Mala cosa para la

democracia. ¿Qué virtudes cabe esperar del ciudadano que, ávido de desenfreno individual, se siente día tras día hormiga entre las hormigas de un hormiguero enloquecido?

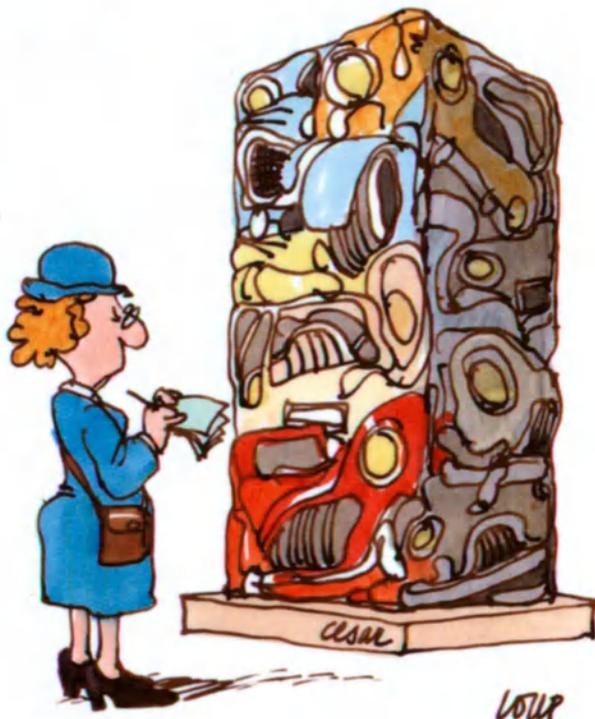
El automóvil tenía que cambiar la vida y, efectivamente, la ha cambiado, pero no siempre a mejor. Lejos quedan los tiempos de la libre aventura... Ha habido que construir ciudades para el automóvil. Ojalá no se hubiera hecho. No se puede decir que Los Angeles sea precisamente un éxito. Las grandes ciudades del mundo, antiguas o modernas, han sido desnaturalizadas y contaminadas por la invasión prioritaria de coches. Roma, París, México, todas.

Una larga psicoterapia

¿Hemos, pues, de maldecir al automóvil, por el que tanto hemos suspirado y que tanto hemos querido? ¿Renegar de él para siempre? No necesariamente. Pero, para curarnos, vamos a precisar a la vez remedios de caballo y una larga y profunda psicoterapia. En una palabra, valentía política.

Limitar, sin duda. Educar a los frustrados para mejorar la calidad de vida de todos. Poner coto a la inundación de motores individuales para dejar vía libre a los transportes (palabra horrrisona) colectivos, a miríadas de taxis cómodos, a todos los medios que la obsesión automovilística ha rebajado a la categoría de mal menor para pobretones. Demostrar que existen otros caminos distintos de aquéllos, saturados, en los que causan estragos la resignación o los berrinches. Devolver, en definitiva, al automóvil su carácter de vehículo del bienestar.

Una vez más es en Estados Unidos donde se vislumbran signos de esperanza. Los norteamericanos han entendido o, mejor dicho, han integrado las reglas de la locomoción de masas. Prudencia al volante, como ya se ha dicho, pero también, y es lo mismo, el inicio de una cesura entre el coche como instrumento y el coche como esparcimiento. Los *car-pools*, por ejemplo, esos





automóviles compartidos por varios vecinos para ir a trabajar al centro de la ciudad, son una idea genial y con futuro, a no ser que espeluzne a los retrasados mentales que preferirían compartir a su mujer antes que su personalísimo vehículo. También es plausible la vieja idea de Nikita Jruschov (sí, sí), que proponía crear enormes parques automovilísticos de alquiler en vez de proporcionar a cada soviético un talismán narcisista. ¡Qué lejos ha quedado todo esto!

Habrá que aprender a pasar buenos ratos al volante fuera de las carreteras destinadas al transporte, a jugar con joyas del pasado, heredadas de la época en que el automóvil era algo maravilloso, a hacer carreras en lugares expresamente designados para ello, con bólidos, segadoras de césped o apisonadoras, a pasearse por el desierto sin molestar al prójimo. Para lo demás, para lo útil, los viajes, será preferible optar por los salones de música móviles, últimos lugares en los que se cultiva la charla, y dejar de lanzar feroces carros de asalto por carreteras y bulevares.

¿Una triste perspectiva? Muy al contrario. La salvación del automóvil. Y, sobre todo, la nuestra. ■

La velocidad, un vértigo embriagador

POR FRANÇOISE SAGAN

Pasaje tomado de *Avec mon meilleur souvenir* ("La vitesse") de Françoise Sagan, París, Gallimard, 1984. Publicado en español con el título *Con mi mejor recuerdo* por Plaza y Janés Editores, Barcelona, 1985.

CONTRARIAMENTE a lo que podría creerse, los tiempos de la velocidad no son los de la música. En una sinfonía no es el *allegro*, el *vivace* o el *furioso* el que corresponde a los doscientos kilómetros por hora, sino el *andante*, movimiento lento y majestuoso, suerte de playa a la que se llega más allá de cierta velocidad y donde el auto ya no resiste ni acelera sino que por el contrario se abandona, al mismo tiempo que el cuerpo, a una especie de vértigo lúcido y atento, que se suele calificar de "embriagador". Sucede de noche en un camino perdido y a veces de día en regiones desiertas. Sucede en momentos en los que las expresiones "prohibición", "uso obligatorio", "seguros sociales", "hospital", "muerte" no significan nada, anuladas por una palabra simple que los hombres de todas las épocas han empleado para hablar de un bólido plateado o de un caballo alazán: la palabra "velocidad". Esa velocidad en la que algo de uno supera algo exterior a uno, ese instante en que las violencias incontrolables se escapan de un vehículo o de un animal que vuelve a ser salvaje y que la inteligencia y la sensibilidad, la pericia —la sensualidad también— apenas pueden controlar o en todo caso controlan de manera insuficiente para que no llegue a ser un placer, para no dejarle la posibilidad de ser un placer mortal. Época odiosa la nuestra en la que el riesgo, lo imprevisible, la insensatez son continuamente rechazados, confrontados con cifras, déficits y cálculos; época miserable en la que se prohíbe a la gente que se mate no por el valor incalculable de su alma sino por el precio ya establecido de su osamenta.

Por último, el auto, su auto, va a dar a su domador y esclavo la sensación paradójica de ser al fin libre, de haber regresado al seno materno, a la soledad original, lejos, muy lejos de cualquier mirada extraña. Ni los peatones, ni los agentes de policía, ni los automovilistas en torno, ni la mujer que lo espera, ni toda la vida que no espera, pueden desalojarlo de su coche, el único de sus bienes que después de todo le permite durante

una hora diaria volver a ser físicamente el solitario que es de nacimiento. Y si, además, las oleadas de la circulación dejan paso a su auto como las del mar Rojo a los hebreos, si además las señales de tráfico se distancian unas de otras, empiezan a ralear, desaparecen, y si el camino comienza a oscilar, a murmurar en función de la presión del pie sobre el acelerador, si el viento se convierte en un raudal que penetra por la ventanilla, si cada curva es una amenaza y una sorpresa, y si cada kilómetro es una pequeña victoria, no es sorprendente entonces que pacíficos burócratas con un brillante futuro en sus empresas, no es sorprendente que esas apacibles personas terminen ejecutando una formidable pirueta de hierro, de grava y de sangre en un último impulso hacia la tierra y un último rechazo de su porvenir. Se califica a esos sobresaltos de accidentales, se atribuyen a la distracción, al descuido, se menciona todo salvo lo principal que es precisamente todo lo contrario: ese súbito, imprevisible e irresistible encuentro de un cuerpo con su alma, la adhesión de una existencia a la idea bruscamente fulgurante de esa misma existencia: "¿Cómo, quién soy? Soy yo, estoy vivo, y vivo esto, y voy a 90 kilómetros por



hora en las ciudades, a 110 en las carreteras nacionales, a 130 en las autopistas y a 600 kilómetros por hora dentro de mi cabeza, a 3 por hora en mi piel, según todas las leyes de la gendarmería, la sociedad y la desesperación. ¿Cuáles son esos velocímetros descompuestos que me rodean desde la infancia? ¿Cuál es esa velocidad impuesta a mi vida, mi única vida?"

Pero nos estamos alejando del placer, es decir de la velocidad considerada como un placer, que es finalmente la mejor definición. Digámoslo sin más rodeos como Morand, como Proust, como Dumas, no es un placer turbio, difuso o vergonzoso. Ir demasiado rápido, haciendo caso omiso de la seguridad del auto y del camino que se recorre, de la adherencia al pavimento y tal vez hasta de los propios reflejos, es un placer preciso, exultante y casi sereno. Y digamos también que no se trata justamente de una especie de apuesta consigo mismo, ni de un desafío imbécil a su propio talento, no es un campeonato de uno contra sí mismo, no es una victoria sobre un handicap personal, es más bien una especie de jugada alegre entre uno y la pura suerte. Cuando se va rápido llega un momento en que todo comienza a flotar en esa piragua de hierro en la que se alcanza la cresta de la ola y se espera caer del buen lado gracias a la corriente más que a la destreza personal. El gusto por la velocidad no tiene nada que ver con el deporte. Del mismo modo que se emparenta con el juego y el azar, la velocidad está ligada también a la alegría de vivir y, por tanto, a la confusa esperanza de morir que se desliza siempre en aquella alegría. He aquí, finalmente, todo lo que considero verdadero: la velocidad no es un signo, ni una prueba, ni una provocación, ni un desafío, es un impulso hacia la felicidad. ■

FRANÇOISE SAGAN, escritora francesa (1935). Sus principales obras traducidas al español: *Buenos días, tristeza* (1954); *Una cierta sonrisa* (1956); *La carne deshecha* (1971); *La mujer pintarrajeada* (1981); *Con mi mejor recuerdo* (1984).



“Así, el
automóvil
encendió para
nosotros,
uno por uno,
todos los fuegos
de ese mundo
moderno:
el deseo de
evasión y de
afirmación
personal,
el gusto por la
eficacia técnica,
la emancipación
de la mujer,
la libertad de
los cuerpos...”

MAHMOUD HUSSEIN
es el seudónimo de dos
escritores egipcios, autores
de varios libros de sociología
política. Recientemente han
publicado una obra titulada
*Versant sud de la libert . Essai
sur l'émergence de l'individu
dans le Tiers Monde* (La ladera
sur de la libertad.
Ensayo sobre la aparición
del individuo en
el Tercer Mundo, 1989).

Nostalgia

POR MAHMOUD HUSSEIN

ERA el comienzo de los años cuarenta, en plena guerra. Nuestra aldea, situada en el extremo norte de Egipto, al este del delta del Nilo, se encontraba sin embargo lejos del campo de operaciones. No nos imaginábamos que all , en pleno desierto l bico, entre los ejércitos aliados y los de las fuerzas del Eje, se jugaba entonces uno de los momentos decisivos del conflicto.

Teníamos entre seis y diez años. Se nos permití jugar libremente, una vez terminadas las largas horas de clases. Teníamos que permanecer en el perímetro de la aldea o en sus alrededores inmediatos. A veces nos alejábamos hasta llegar a la gran carretera que un  Damietta a Izbet El Borg...

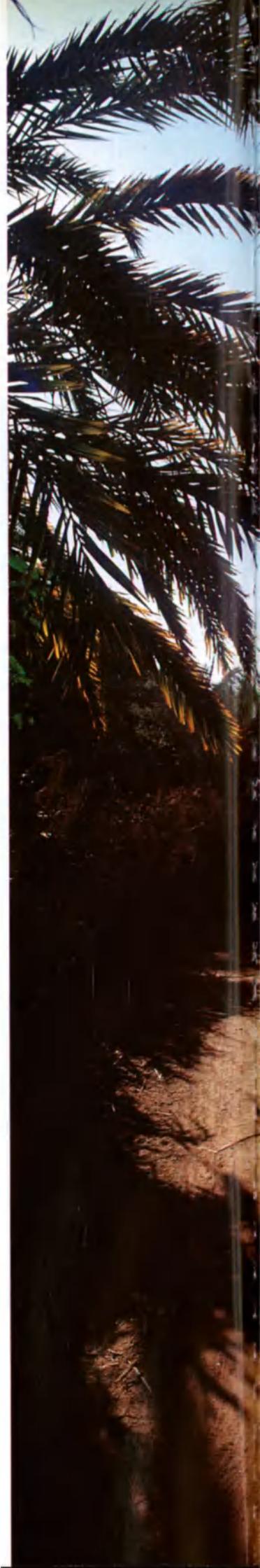
Apenas a unos cientos de metros del cruce de esa carretera con el sendero que llevaba a nuestra aldea, se levantaba una base británica de la que emergía una estación de radar. En torno a ella circulaban soldados de nacionalidades diversas.

Para quitarnos todo deseo de acercarnos y de mirarla más de cerca, se nos decía que los soldados estaban al acecho de cualquier oportunidad para secuestrar a los niños solitarios. Algunos los comían. Otros los violaban.  No vivían hacía meses, años tal vez, lejos de toda mujer? El terror que nos inspiraban esas amenazas cobraba una dimensión de apocalipsis cuando el ruido de explosiones sordas desgarraba de repente la noche y nos despertaba sobresaltados. Se nos decía que se trataba de torpedos alemanes, que acababan de estrellarse en el mar contra los navíos aliados.

Nuestros primeros recuerdos de automóviles datan de esa época. Convoyes de camiones y de jeeps militares color arena dirigiéndose hacia la base o alejándose interminablemente de ella. Vehículos extraños, erizados de armas, repletos de rostros extraterrestres, cada uno de los cuales representaba un peligro para cada uno de nosotros.

De tarde en tarde, sin embargo, surgía un vehículo diferente. Pasaba fugazmente por la ruta, y a veces incluso se detenía unos instantes en el cruce, junto a nosotros, para dejar a un adulto que regresaba de Damietta. Se trataba de automóviles privados, cuyos ocupantes eran egipcios.

No teníamos ninguna razón de temerles y podíamos dar rienda suelta a nuestro embeleso. Con todos nuestros sentidos experiment bamos la novedad radical de esos vehículos, comparados con los objetos de nuestro universo familiar. Por sus líneas puras, por las superficies lisas de su carrocería, por sus colores homogéneos y brillantes,





por el ronroneo de su poder oculto, por el olor de la gasolina y de los gases —que nos hacían acudir, lo antes posible, para poder respirarlos a todo pulmón y que nos embriagaban como el más delicioso perfume.

Luego la maravilla desaparecía dirigiéndose a la ciudad, de la que resumía todos los atractivos desconocidos, todos esos atractivos que nos parecían, entonces, prohibidos para siempre.

No sabíamos que, pronto, aquéllos de nosotros que hubiesen terminado el ciclo de la escuela obligatoria, tendrían la posibilidad de ser llamados a proseguir su escolaridad...en la ciudad, en la propia Damietta. Por lo menos las familias acomodadas, o instruidas, iban a aprovechar esta posibilidad para sus hijos.

El primer viaje

La distancia que nos separaba de Damietta era demasiado larga para recorrerla a pie, o incluso a lomo de burro. Y es así como un buen día, sin ninguna preparación, fuimos llevados hasta el famoso cruce y se nos dijo que esperaríamos. No sabíamos lo que esperábamos. Estábamos muy excitados: era la primera vez que en lugar de llegar solos a ese cruce, sin que lo supieran los adultos, lo hacíamos acompañados por uno de ellos, que actuaba en nombre de nuestros padres. Un vehículo se acercó a nosotros, disminuyó la velocidad, se detuvo. El conductor nos sonrió con amabilidad. Luego ocurrió algo sorprendente. Nos dijeron que subiéramos...

El temor luchaba con el arrobamiento en el primer viaje. Pero muy pronto el temor desapareció. Cuando no hacía demasiado calor, algunos de nosotros permanecíamos de pie sobre el estribo, aferrados al borde de una ventana, dejando los asientos a los pasajeros adultos. ¿Cómo expresar la embriaguez de una velocidad que nos azotaba de lleno, de esa carrera ganada al viento, de ese tiempo diferente que nos arrancaba, de una vez por todas, al peso de nuestra infancia? Los campesinos dejaban a menudo de trabajar para mirarnos pasar como un bólido. No teníamos tiempo de dirigirles los saludos habituales. Apenas alcanzábamos a verlos y ya los habíamos dejado atrás.

Dos o tres años más tarde, al término de la guerra, algunas familias decidieron establecerse en Damietta —o enviar a sus hijos mayores a casas de familias ya instaladas allí. Fue entonces cuando pudimos explorar una ciudad que hasta ese

momento únicamente habíamos entrevistado, a todo escape, en el taxi colectivo que nos llevaba hacia la escuela o nos traía de vuelta a la aldea. Explorar es la palabra. Damieta nos parecía inmensa, con plazas vacías, tan vastas que cada una de ellas habría podido contener toda una aldea, con calles asfaltadas, recorridas en dos sentidos por los autobuses, los camiones, los coches particulares, los taxis... y atravesadas en cualquier lugar por burros indolentes. El pequeño cruce, a la entrada de nuestra aldea, que durante años había sido para nosotros el punto por donde pasaba todo el tráfico del mundo, no era más que un recuerdo irrisorio.

Unos seres tan diferentes

Pero sólo era el comienzo de nuestros descubrimientos. En Damieta nos esperaba una nueva maravilla, el cine. Magia de las imágenes de luz. Y de las historias que desfilaban, con un principio y un fin, con héroes cuyo amor, cuyo valor y cuya bondad terminaban por triunfar frente a la fatalidad. Y para quienes el presente, por fin, dejaba de ser una repetición del pasado.

Las más de las veces las películas eran egipcias. Pero también solían ser extranjeras —inglesas o norteamericanas. Y en ese caso, la desorientación era aun más perturbadora. Esos hombres y esas mujeres eran indefiniblemente diferentes de nosotros: éramos sensibles a sus sufrimientos, sus alegrías. ¿Pero de dónde venía esa impresión de que pertenecían, a pesar de todo, a un planeta distinto del nuestro? ¿De su manera de decir yo sin complejos? ¿De su forma de mirar la vida de frente, de llevar a cabo una aventura hasta el final,

de decidir y de actuar según su propio juicio y sus propios deseos, sin preocuparse de lo que pensaría la familia, de lo que dirían los vecinos?

Esos hombres y esas mujeres... Esas mujeres sobre todo, tan increíblemente libres en sus palabras y en sus movimientos. Su imagen permanece grabada en nuestras memorias. Bellas, rubias, elegantes —al volante de coches descapotables. ¿Por qué nos perturbó tanto esa imagen si en torno a nosotros había también hermosas muchachas y mujeres que veíamos en las calles? Llevaban a veces la cabeza descubierta. Podían vestirse con cierta coquetería, con trajes o faldas que destacaran discretamente las curvas del cuerpo. Pero debían ir acompañadas por un padre, un hermano, un tío o un marido. Incluso para un asunto rápido, a lomo de burro, una mujer debía ser conducida por un hombre. Y he aquí esas soberbias actrices norteamericanas que salían solas y conducían solas, manejando ellas mismas un vehículo misterioso, tan complicado, que pensábamos que representaba, por excelencia, un privilegio masculino.

En el umbral de la adolescencia, el coche y la mujer nos reservaban otras emociones encontradas. Algunos muchachos de más edad iban a llevarnos fuera de la ciudad, ya de noche, a lugares aislados donde se distinguían, entre los árboles o contra una empalizada, coches detenidos. Fueron ellos mismos los que nos impulsaron a acercarnos, con una astucia extraordinaria, para sorprender, a través de la ventanilla, lo que ocurría en el interior. Un hombre y una mujer se besaban apasionadamente. Una o dos veces nos pareció, en la oscuridad, que la pareja iba más lejos. Los mirábamos, divididos entre la vergüenza



Al volante la actriz estadounidense Grace Kelly en la película de Alfred Hitchcock *Atrapa a un ladrón* (1955).



En una carretera egipcia, cuando viajar es una hazaña física...



de vulnerar su intimidad y el temor de ser sorprendidos sorprendiéndolos. Huíamos velozmente cuando la mirada del hombre descubría la nuestra. O cuando bruscamente, en los ojos de la mujer que nos veía se pintaba el terror.

Así, el automóvil encendió para nosotros, uno por uno, todos los fuegos de ese mundo moderno, tan ajeno a nuestras costumbres, y que sin embargo los irradiaba ya en todas partes: el deseo de evasión y de afirmación personal, el gusto por la eficacia técnica, la emancipación de la mujer, la libertad de los cuerpos...

Un privilegio inaccesible

Pero durante mucho tiempo la posesión de un automóvil seguiría siendo, para la mayoría de nosotros, un sueño inaccesible. Habíamos abandonado Damietta por El Cairo, donde podíamos proseguir estudios superiores. En la universidad, algunos alumnos llegaban a veces en el coche de sus padres. Otros, mucho más escasos, conducían uno. Eran los privilegiados entre los privilegiados.

Los otros, si venían de lejos, debían tomar el autobús. Eran los años cincuenta y el transporte colectivo era calamitoso. Vehículos que ya no daban más, aplastados bajo el peso de demasiados pasajeros. Imposible entrar por las puertas atestadas, a menos de provocar cada vez una pelea. Como éramos jóvenes teníamos la posibilidad de entrar por las ventanillas. A veces recibíamos miradas de envidia, cuando no las injurias de aquellos que por su gordura o su situación social no podían imitarnos...

Las importaciones de artículos de lujo estaban sometidas a medidas cada vez más restrictivas. Y esas medidas se aplicaban muy en especial a los automóviles individuales. Pero el número de éstos, misteriosamente, aumentaba sin cesar. Las calles de las ciudades, que no se habían concebido para una concentración semejante, se veían cada año más congestionadas.

La capital, pese a ser mucho más grande que Damietta, sufría una invasión todavía mayor. Barrios, suburbios, ciudades-satélite, se edificaban a su alrededor. Y a medida que aumentaban las

El primer Ford

WILL tiró de la palanca de freno, dio vuelta a la llave de contacto y se recostó en el asiento de cuero. A pesar de haber quitado el contacto, el tubo de escape soltó varias detonaciones porque el motor estaba recalentado.

—¡Ya esta aquí! —gritó Will con falso entusiasmo.

Sentía un odio mortal hacia los Ford, pero gracias a ellos amasaba día a día su fortuna.

Adam y Lee se asomaron para observar las entrañas del auto mientras que Will, jadeante a causa de su reciente gordura, explicaba el funcionamiento de un mecanismo que ni siquiera él entendía.

Hoy resulta difícil imaginar lo que costaba entonces aprender a poner en marcha, conducir y conservar un automóvil. No sólo era mucho más complicado sino que había que aprender toda la teoría desde el principio. Hoy hasta los niños están empapados desde la cuna de los misterios e idiosincrasias de los motores de combustión interna, pero entonces uno empezaba con el descorazonado convencimiento, a menudo con razón, de que aquello no marcharía de ningún modo. Actualmente para poner en marcha el motor de un automóvil bastan dos movimientos: dar vuelta a una llave y tirar del botón de arranque. El resto funciona automáticamente. En otros tiempos el proceso era más complicado y requería no sólo buena memoria, músculos de atleta, un carácter angelical y una fe ciega, sino también una cierta dosis de magia. No era raro ver a un hombre que se disponía a dar vuelta a la manivela de un modelo T escupir en el suelo y murmurar una maldición.

Will Hamilton explicó el funcionamiento del coche, se detuvo y recomendó por segunda vez. Su auditorio lo escuchaba con los ojos abiertos, tan atento como un perro de caza, con la mejor



Al este del Edén (1955), película de Elia Kazan adaptada de la novela de Steinbeck.

voluntad y sin interrumpirlo. Pero cuando tuvo que recomenzar por tercera vez, Will comprendió que estaba perdiendo el tiempo.

—¡Tengo que decirles algo! —exclamó. Tienen que comprender que esto no es lo mío. Quería que lo vieran y lo escucharan antes de entregárselo definitivamente. Ahora voy a regresar al pueblo, y mañana lo envío con un experto, que en pocos minutos les dirá lo que a mí me tomaría una semana. Lo único que quería era que lo vieran.

Will había olvidado ya algunas de sus propias instrucciones. Después de darle varias vueltas a la manivela, terminó por pedir prestados a Adam una calesa y un caballo para poder regresar a la ciudad, pero prometiendo que al día siguiente enviaría un mecánico.

Al día siguiente ni se intentó enviar a los mellizos a la escuela. De todos modos se hubieran negado a ir. El Ford se alzaba gallardo y distante bajo la encina donde Will lo había dejado. Sus nuevos propietarios daban vueltas a su alrededor y lo tocaban de vez en cuando, como se palmea a un caballo peligroso para amansarlo.

POR JOHN STEINBECK

Pasaje tomado de *East of Eden* de John Steinbeck. Publicado en español con el título *Al este del Edén* por Luis de Caralt Editor S.A., Barcelona, 4ª ed., 1984.

Lee dijo:

— No sé si me acostumbraré a él alguna vez.

— Claro que sí —respondió Adam sin convicción. Antes de que te des cuenta andarás con él por todas partes.

— Trataré de comprender cómo funciona — dijo Lee. Pero conducirlo, eso sí que no.

Los chicos subían y bajaban continuamente del coche, tocando alguna pieza para retirar enseñada la mano.

— ¿Qué es esto, papá?

— ¡No toques nada!

— ¿Para qué sirve?

— No lo sé, pero es mejor que no toques nada porque nunca se sabe qué podría suceder.

— ¿El señor no te lo dijo?

— No recuerdo lo que me dijo. Dejen el coche tranquilo o los mando a la escuela. ¿Me oyes, Cal? No abras eso.

Se habían levantado y alistado más temprano que de costumbre. Hacia las once de la mañana, un nerviosismo histérico reinaba en toda la granja. El mecánico llegó en la calesa a la hora del almuerzo. Llevaba zapatos con incrustaciones blancas, pantalones duquesa y su chaqueta con hombreras le llegaba a las rodillas. A su lado, en la calesa, había un maletín con herramientas y sus ropas de trabajo. Tenía diecinueve años, masticaba tabaco y desde que había pasado tres meses en una escuela de mecánica sentía un profundo desdén por el resto de la humanidad. ■

JOHN STEINBECK, escritor estadounidense (1902-1968), Premio Nobel de literatura en 1962. Algunas de sus obras más conocidas publicadas en español: *De ratones y hombres* (1937); *Las uvas de la ira* (1939); *La perla* (1948); *Al este del Edén* (1952); *Dulce Jueves* (1954).

Conduciendo el Dragón

Y así, cada tanto dejo de trabajar y me voy por las calles, entro en un bar, miro lo que ocurre en la ciudad, dialogo con el viejo que me vende salchichas para el almuerzo porque el dragón, ya es tiempo de presentarlo, es una especie de casa rodante o caracol que mis obstinadas predilecciones wagnerianas han definido como dragón, un Volkswagen rojo en el que hay un tanque de agua, un asiento que se convierte en cama, y al que he sumado la radio, la máquina de escribir, libros, vino tinto, latas de sopa, y vasos de papel, pantalón de baño por si se da, una lámpara de butano y un calentador gracias al cual una lata de conservas se convierte en almuerzo o cena mientras se escucha a Vivaldi o se escriben estas carillas.

Lo del dragón viene de una antigua necesidad: casi nunca he aceptado el nombre-etiqueta de las cosas y creo que eso se refleja en mis libros, no veo por qué hay que tolerar invariablemente lo que nos viene de antes y de fuera, y así a los seres que amo y que amo les fui poniendo nombres que nacían de un encuentro, de un contacto entre claves secretas, y entonces mujeres fueron flores, fueron pájaros, fueron animalitos del bosque, y hubo amigos con nombres que incluso cambiaban después de cumplido el ciclo, el oso podía volverse mono, como alguien de ojos claros fue una nube

y después una gacela y una noche se volvió mandrágora, pero para volver al dragón diré que hace dos años lo vi llegar por primera vez subiendo la rue Cambonne en París, lo traían fresquito de un garage y cuando me enfrenté le vi la gran cara roja, los ojos bajos y encendidos, un aire entre retobado y entrador, fue un simple click mental y ya era el dragón y no solamente un dragón cualquiera sino Fafner, el guardián del tesoro de los Nibelungos, que según la leyenda y Wagner habrá sido tonto y perverso, pero que siempre me inspiró una simpatía secreta aunque más no fuera por estar

Fafner el Dragón.



condenado a morir a manos de Sigfrido y esas cosas yo no se las perdono a los héroes, como hace treinta años no le perdoné a Teseo que matara al Minotauro. Sólo ahora ligo las dos cosas, aquella tarde estaba demasiado preocupado con los problemas que iba a plantearme el dragón en materia de palanca de velocidades, alto y ancho muy superiores a mi ex Renault, pero me parece claro que obedecí al mismo impulso de defender a los que el orden estatuido define como monstruos y extermina apenas puede. En dos o tres horas me hice amigo del dragón, le dije claramente que para mí cesaba de llamarse Volkswagen, y la poesía como siempre se mostró puntual porque cuando fui al garage donde tenían que instalar la placa definitiva y además la inicial del país en que vivo, me bastó ver al mecánico pegándole una gran F en la cola para confirmar la verdad; desde luego que a un mecánico francés no se le puede decir que esa letra no significa Francia sino Fafner, pero el dragón lo supo y de vuelta me demostró su alegría subiéndose parcialmente a la acera con particular espanto de una señora cargada de hortalizas. ■

JULIO CORTÁZAR, escritor argentino (1914-1984). Algunas de sus obras más conocidas: *Las armas secretas* (1959); *Los premios* (1960); *Rayuela* (1963); *La vuelta al día en ochenta mundos* (1967); *Libro de Manuel* (1973).

distancias, se construían nuevas carreteras, que los automóviles, siempre más numerosos, sumergían inmediatamente. Salvo una pequeña minoría, que vivía y trabajaba en el mismo barrio, se hacía cada vez más difícil prescindir de un medio mecánico de locomoción. ¿Cómo recorrer a pie las decenas de kilómetros que separaban el domicilio de la oficina o de la fábrica, de los cines del centro de la ciudad, de los lugares donde vivían los amigos y parientes, diseminados ahora por todas partes?

Viajar en el transporte colectivo, cuya dotación aumentaba siempre menos rápido que la población activa, se convertía en una verdadera hazaña física y nerviosa. Los taxis, demasiado onerosos, sólo podían utilizarse de vez en cuando. El coche individual pasaba a ser una necesidad, al mismo tiempo que un símbolo social. Se compraban a crédito o de ocasión viejos modelos importados que era posible reparar hasta el infinito. Para todos los que habían tenido éxito en los negocios o economizado trabajando en un país petrolero era una cuestión de honor comprarse un hermoso coche alemán flamante.

Mil y un contratiempos

El automóvil había dejado de ser una fantasía. Se lo poseía o, en caso contrario, se lo deseaba, pero para todos había perdido su misterio. Estaba en todas partes y era posible verlo y tocarlo. Se encontraban en todas las calles, parachoque contra parachoque, los vehículos más nuevos y los cacharros más vetustos. El coche no iba unido ya a la eterna juventud de los sueños. Todos los días se cruzaban muestras en todas las etapas de deterioro físico. Y se producían embotellamientos, accidentes, averías súbitas, que revelaban a sus usuarios así como a los millones de transeúntes. Y unos y otros despotricaban contra lo indispensable que era y la frustración que les causaba...

Todo ocurre como si, curiosamente, el automóvil creara tantos problemas como los que resuelve. Gigantesco juego en que ni se gana ni se pierde y en el que cada cual se sentiría un poco más libre y todos un poco más atrapados. Se produce más, se consume más. Se circula más. A costa de ciudades despanzurradas, de carreteras rápidas suspendidas entre los edificios, que oscurecen el cielo de barrios enteros, de espacios verdes sacrificados para construir aparcamientos, de un nivel de contaminación que termina por filtrar la luz del día...

Quizá, a pesar de todo, el automóvil destila todavía una fantasía. La de una máquina maravillosa que nos obedecería dócilmente, en carreteras que respetan la belleza del paisaje y el sueño de la becerras. Pero ya no es una fantasía futura. Es la nostalgia de una infancia perdida, hacia el fin de la guerra, en el cruce de dos caminos desiertos. ■

Aspecto habitual de una gran
avenida de El Cairo.





Aunque siempre y en todas partes necesario, el automóvil debe afrontar los desafíos ecológicos que su mismo éxito ha provocado.

POR ROBERT BRAUNSCHWEIG

La revolución del automóvil

HACE menos de un siglo podían verse en las calles de nuestras ciudades, entre el enjambre de peatones, de ciclistas y de carricoches que entonces invadían la calzada, unos pocos automóviles de motor ruidosos y asmáticos, curiosos armatostes que por sus formas aun recordaban el coche de caballos. Quienes con ellos se cruzaban los miraban con aire suspicaz y poco satisfecho. De todos modos, con ellos se había iniciado una revolución. El hombre acababa de encontrar el medio de convertir en realidad su viejo sueño de moverse rápida e individualmente.

En nuestros días son más de quinientos millones los vehículos automóviles que circulan por el mundo: unos 400 millones de coches particulares y 100 millones de vehículos utilitarios. No quiere ello decir que el automóvil se haya convertido en un medio de transporte accesible a todos. Una quinta parte de la humanidad, que se sitúa en América del Norte, Europa occidental, Japón y Australia, posee por sí sola las cuatro quintas partes de todos los vehículos de motor del planeta. Lo que quiere decir que para la mayoría de los seres humanos el automóvil es algo reservado a los demás. Este moderno invento viene pues a ensanchar aun más el foso que separa la abundancia de la miseria.

Antes y después

Hoy es difícil imaginar lo que podía ser la vida cotidiana hacia 1890, en una época en que el hombre no conocía aun ni el coche, ni el teléfono, ni el televisor, ni los electrodomésticos y en una sociedad donde no existía ni igualdad de derechos entre hombres y mujeres ni vacaciones pagadas.

Salvo unos cuantos privilegiados, la gente no tenía otra solución que vivir lo más cerca posible del lugar de trabajo si quería evitarse diariamente una larga caminata. Hoy, muchedumbres de asalariados salen temprano de su oficina o de su fábrica para volver a su casa, situada a menudo muy lejos, en el cinturón verde de las ciudades. En otra época las compras para satisfacer las modestas necesidades diarias se hacían en las tiendas del barrio; actualmente, la gente se lleva en su coche a casa, para guardarlos a veces durante semanas, gran variedad de productos refinados que va a comprar en lejanos centros comerciales. Y en las tierras donde en otros tiempos los animales de tiro labraban con paso lento y donde los campesinos cargaban en sus carretas con ayuda

de la horca el heno que ellos mismos habían segado a mano, los potentes tractores y máquinas modernas realizan un trabajo mucho mayor en mucho menos tiempo.

Tanto en el campo como en las ciudades, la gente dispone de su propio coche. Las vacaciones, palabra que antaño sólo tenía sentido para unos cuantos privilegiados, están hoy al alcance de gran número de personas. Y para pasarlas son muchos lo que se trasladan en su coche personal hasta países lejanos, o bien alquilan allí un automóvil después de atravesar los océanos en avión. Han desaparecido los criados, que antes eran signo distintivo de una situación social privilegiada. Y el hombre de la ciudad que aun puede pagar sus servicios tiene que proporcionarles además una plaza de aparcamiento. A sus lugares de reunión van los adolescentes con sus coches o sus motos que les sirven para pasearse por doquier. Y para los

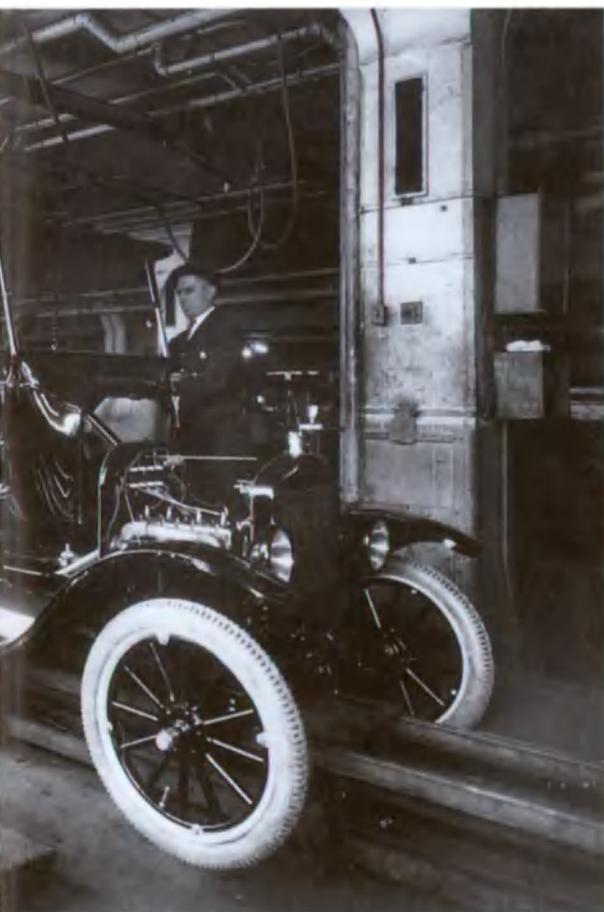
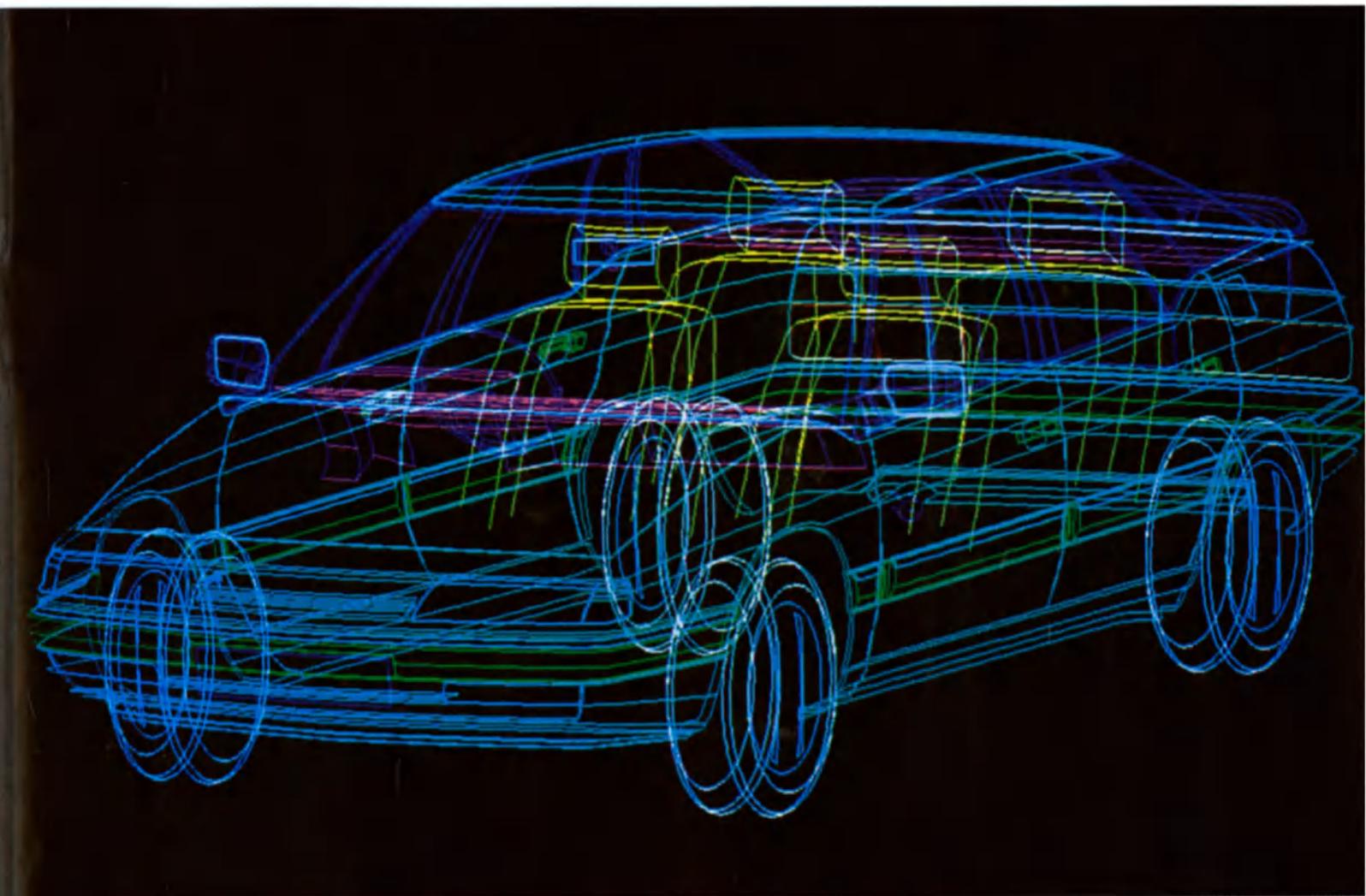


ROBERT BRAUNSCHWEIG
ingeniero suizo, desde 1932 se dedica al periodismo automovilístico.

De 1943 a 1980 fue redactor técnico y jefe de redacción de la *Revue*

Automobile/Automobil Revue.

Es autor de numerosos artículos y ensayos técnicos relacionados con el automóvil.



Arriba, concepción de un prototipo mediante computadora (1989). A la izquierda, cadena de montaje de automóviles Ford en 1923.

deportistas, los aficionados a la pesca o los que gustan de acampar, las distancias ya no cuentan.

Pero no se crea que esta universal movilidad es sinónimo de plena libertad de movimientos. Porque, cuando los coches pululan como moscas, terminan por estorbarse unos a otros e incluso por paralizarse mutuamente. Al iniciarse y al terminar las vacaciones, los enjambres de vehículos originan interminables atascos hasta en las autopistas, sin que les sirva de nada a los más potentes su cilindrada. En 1990, el habitante de las ciudades tiene que dedicarse cotidianamente a la tarea de "cazar" un sitio donde aparcar. Carreteras y coches son hoy más seguros y los conductores saben utilizarlas mejor. Con todo, según revelan las estadísticas de las Naciones Unidas, el tributo en vidas humanas pagado al automóvil es sobremanera gravoso: más de 200.000 muertos anuales y un número aun mucho mayor de heridos, a menudo graves.

¿Un instrumento o un arma?

¿Es el automóvil algo bueno o malo? En sí no es ni una cosa ni otra; todo depende del uso que de él se haga. El coche sirve al médico de urgencias y al inválido de la misma manera que al atracador de bancos, al camionero al igual que a quien rapta a un niño. Porque, en definitiva, como dice el escritor suizo Friedrich Dürrenmatt, es sobre todo "una prótesis de la pierna", y en extremo segura.



El nuevo Citroën

POR ROLAND BARTHES

Pasaje tomado de *Mythologies* ("La nouvelle Citroën") de Roland Barthes, París, Editions du Seuil, 1957. Publicado en español con el título *Mitologías por Siglo XXI*, México, 5ª ed., 1985.

SE me ocurre que el automóvil es en nuestros días el equivalente bastante exacto de las grandes catedrales góticas. Quiero decir que constituye una gran creación de la época, concebido apasionadamente por artistas desconocidos y consumido a través de su imagen, si no de su uso, por un pueblo entero que se apropia, en él, de un objeto absolutamente mágico.

El nuevo Citroën cae manifiestamente del cielo por el hecho de que se presenta, antes que nada, como un objeto superlativo. No hay que olvidar que el objeto es el mejor mensajero de lo sobrenatural, ya que en él se encuentra fácilmente, a la vez, perfección y ausencia de origen, conclusión y brillantez, transformación de la vida en materia (la materia es mucho más mágica que la vida), y, para decirlo en una palabra, un silencio que pertenece al orden de lo maravilloso. El D.S. (el dios)* posee todos los caracteres (al menos el público se los otorga unánimemente) de uno de esos objetos descendidos de otro universo, que alimentaron la neomanía del siglo XVIII y de nuestra ciencia ficción; el D.S. es ante todo un nuevo Nautilus.

Por esta razón la gente se interesa más por sus líneas que por su sustancia. Como se sabe, lo liso es un atributo permanente de la perfección, porque lo contrario revela una operación técnica y profundamente humana de ajuste: la túnica de Cristo no tenía costura, así como las aeronaves de la ciencia ficción son de un metal sin juntas. El D.S. 19 no aspira a ser pura envoltura aunque su forma general sea muy envolvente. Con todo, lo que más interesa al público son sus ajustes: se palpa con furia la juntura de los vidrios, se pasa la mano por las anchas canaletas de caucho que ajustan el vidrio trasero a los bordes niquelados.

Existe en el D.S. la insinuación de una nueva fenomenología del ajuste, como si se pasara de un mundo de elementos soldados a un mundo de elementos yuxtapuestos que se sostienen en virtud de su forma maravillosa, lo que, por supuesto, introduce la idea de una naturaleza más sencilla.

(...) Es posible que el D.S. marque un cambio en la mitología automovilística. Hasta ahora el coche superlativo se vinculaba más bien con el bestiaro de la potencia. Con el D.S. se vuelve a la vez más espiritual y más objetivo; y pese a algunas concesiones neomaníacas (como el volante hueco) se nos muestra más familiar, más acorde con la sublimación de los utensilios que se encuentran en las artes domésticas contemporáneas. El tablero de mandos se parece más a la mesa de trabajo de una cocina moderna que a la central de una fábrica, las delgadas aletas de chapa opaca, ondulada, las palancas pequeñas con bolas blancas, los indicadores luminosos tan sencillos, incluso la discreción del niquelado, todo revela una especie de control que se ejerce sobre

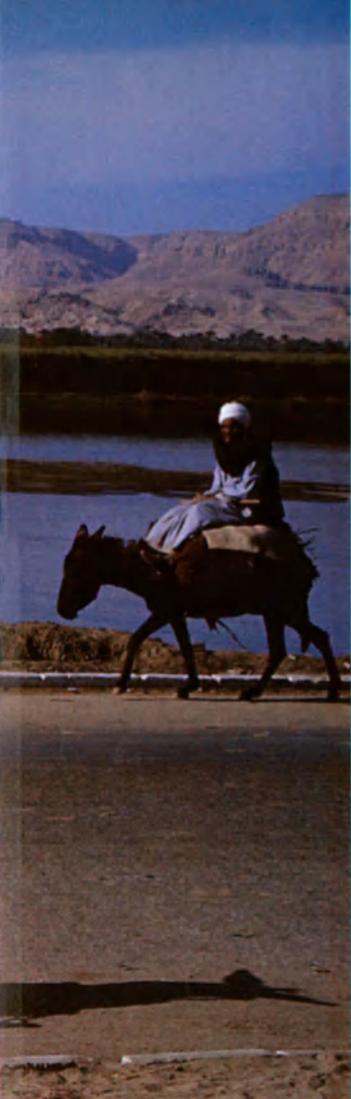
el movimiento, concebido ahora en función de la comodidad más que de los resultados. Pasamos a todas luces de la alquimia de la velocidad al deleite de la conducción.

Da la impresión de que el público hubiera adivinado de manera admirable la novedad de los temas que se le proponen: en primer lugar, sensible al neologismo (una adecuada campaña de prensa lo mantenía alerta desde hace años), se esfuerza rápidamente por incorporar una conducta de adaptación y utilitarismo ("Hay que habituarse a la novedad"). En las salas de exposición, se visita el coche con aplicación intensa y amorosa: es la importante fase del descubrimiento táctil, el momento en que la maravilla visual va a sufrir el asalto razonador del tacto (porque el tacto es el más desmitificador de los sentidos, al contrario de la vista, que es el más mágico). Se tocan las chapas y las juntas, se palpan los tapizados, se prueban los asientos, se acarician las puertas, se manosean los almohadones; frente al volante, se simula conducir con todo el cuerpo. Ahora el objeto ha quedado totalmente prostituido, apropiado: venido del cielo de Metrópolis, en un cuarto de hora el D.S. ha sido mediatizado y cumple, en este exorcismo, el gesto específico de la promoción pequeño burguesa. ■

* El modelo de Citroën D.S. es designado por la unión fonética de las dos letras que, en francés, coincide con la palabra diosa ("déesse"). El juego de palabras resulta posible si se tiene en cuenta que en la lengua original automóvil es femenino.



ROLAND BARTHES, crítico y ensayista francés (1915-1980). Sus principales obras publicadas en español: *El grado cero de la escritura* (1953); *Mitologías* (1957); *Crítica y verdad* (1966); *El placer del texto* (1973).



Transportando gasolina en Luxor, Egipto.

Pero hay quienes persisten en considerar al coche como el instrumento ideal para “hacer deporte”; y todavía hay locos de la velocidad que sueñan con lanzarse por las carreteras a más de 200 kilómetros por hora. El automóvil no ha cambiado ni a los hombres ni a las mujeres; digamos en honor de estas últimas que suelen ceder menos a sus “encantos” que aquéllos. Entre los conductores hay de todo: los tímidos y los temerarios, los prudentes y los coléricos, los discretos y los que quieren distinguirse de la masa conduciendo un bólido de líneas aerodinámicas o un modelo rarísimo.

Allí donde el coche es rey, se ha convertido en un devorador de energía no renovable y en una primerísima causa de molestias y de contaminación del medio ambiente. Para poner remedio a semejante estado de cosas, la solución no está en un retorno nostálgico a un pasado que no volverá, sino en adoptar una serie de decisiones de orden técnico y en otorgar preferencia a la comunidad en vez de al individuo. Pero ése será un camino largo de recorrer.

Allí donde el automóvil escasea

En las zonas menos motorizadas del planeta — Africa, América Latina, algunas regiones de Oceanía y Asia con excepción de Japón— hay aproximadamente cuarenta veces menos coches por mil habitantes que en América del Norte y Europa occidental.

Existen metrópolis del “Sur” con un crecimiento muy rápido, como Río de Janeiro y Honk Kong, México y Telaviv, El Cairo y Singapur, que tienen un intenso tráfico automovilístico. Pero en la mayoría de los países a los que pertenecen poseer un coche sigue siendo cosa de unos pocos privilegiados, bien sean particulares ricos o beneficiarios de un automóvil de función. (Por ejemplo, China tenía en 1980 280.000 automóviles, es decir apenas el doble que Luxemburgo.) El número de vehículos utilitarios supera con mucho el de coches particulares, considerados como producto de lujo. Como la red de carreteras suele estar poco desarrollada, es indispensable disponer de camiones “todo terreno” para el transporte de mercancías y de autobuses para el de personas.

El largo camino hacia el coche popular

La idea de un automóvil “popular” apareció ya a principios de siglo en la forma de una versión simplificada de los grandes modelos clásicos. Pero hubo que esperar más de cincuenta años para que se convirtiera en realidad. Durante ese periodo la historia de la producción tuvo tres etapas principales: el paso del trabajo a destajo a la estandarización, la introducción de la cadena de montaje gracias a la cual fue posible producir más de diez mil vehículos anuales, y la automatización. En la actualidad la mayoría de las operaciones las realizan robots perfeccionados y todos los programas de fabricación están informatizados.

Estos programas revolucionarios no se han

implantado en todas partes al mismo tiempo. Fue Henry Ford I quien introdujo en los Estados Unidos la cadena de montaje. El objetivo de este auténtico pionero del automóvil era motorizar al país entero fabricando un coche robusto y barato. En 1909 comercializaba su modelo T, el célebre “Tin Lizzie”. Su éxito fue enorme: hasta 1927 se fabricaron más de quince millones de ejemplares. La industria automovilística, en pleno florecimiento, iba a seguir el ejemplo de Ford con tal eficacia que en pocos años los Estados Unidos se convirtieron en el único país en que poseer un automóvil era más bien la regla que la excepción.

Aunque nacido en Europa, el automóvil tarda más en el viejo continente en dejar de ser un bien escaso. Las dos guerras mundiales vienen a interrumpir su expansión. La producción en cadena alcanza su máximo desarrollo en Francia gracias a tres conocidos industriales: André Citroën, Louis Renault y Robert Peugeot. En Italia Giovanni Agnelli, fundador de la Fiat y abuelo de su actual patrón, construyó dos fábricas cuya producción tuvo fácil salida gracias a la actitud favorable del régimen fascista para con el automóvil. Por su parte, Alemania, agotada por la derrota de 1918, no pudo seguir inmediatamente el movimiento general, pese a que Ford se hizo cargo de la producción automovilística nacional en su filial de Colonia; poco después seguiría su ejemplo la General Motors, que compró las fábricas Opel. Hubo que esperar al régimen nazi para que se abrieran de par en par las puertas —y las carreteras— a la industria del automóvil. Por una cruel ironía de la historia la



A la derecha, embotellamiento en la carretera Paris-Auteuil en 1923.



Vehículo con energía solar en el rallye anual de Sulza (1986).



marca hoy mundialmente célebre Volkswagen (que en alemán significa “coche popular”) debe su existencia a Adolfo Hitler.

Un salto cualitativo

Así pues, la industria del automóvil revolucionó en unos cuantos decenios sus métodos de trabajo. Gracias a esa revolución, que aun no está en modo alguno terminada, el automóvil como objeto ha experimentado un extraordinario salto cualitativo. Aun conservando su morfología física, el coche que hoy se fabrica se ha transformado considerablemente y, sobre todo, se ha automatizado. La electrónica y la microinformática gobiernan tanto el motor, la transmisión y la suspensión como el funcionamiento de los asientos, de los cristales y de las puertas.

Hoy el “coche popular” es una realidad. A su implantación ha contribuido en gran medida la industria automovilística japonesa, que, aunque apareció con retraso respecto de las otras, es hoy la primera productora mundial. Ese “coche popular”, lejos de constituir esa versión truncada, ese enano poco confortable que fue durante largo tiempo, posee todos los perfeccionamientos modernos. Gracias a su tamaño reducido, se

mueve como pez en el agua en medio del barullo de la circulación urbana. Su único rival auténtico es el coche de ocasión, que ofrece todas las comodidades de antes a bajo precio.

¿Qué decir a guisa de conclusión? En la actualidad veinte empresas automovilísticas —norteamericanas, europeas y asiáticas— producen el 99 por ciento de todos los coches del mundo. Herederas de las empresas que en número aproximado de 6.000 jalonan la historia del automóvil, esos mastodontes industriales se han implantado en todo el planeta. Aun rivalizando entre sí, trabajan de todos modos en cooperación cada vez más estrecha. Hoy están concibiendo planes para sustituir a las industrias en crisis de Europa oriental y constituyen el núcleo de un gigantesco sector de actividades diversas al que nuestra época debe una parte de su opulencia.

Pero ¿y mañana? El automóvil, que sigue siendo necesario en todas partes, tiene que hacer frente a unos retos tecnológicos que son consecuencia misma de su éxito. Mientras en una mitad del mundo la opinión pública, alarmada, piensa que es inevitable el fin del automóvil y la otra mitad sufre cruelmente de su ausencia, en la sombra se trabaja para transformar el omnipresente instrumento. La segunda revolución del automóvil ha comenzado. ■



El vehículo maravilloso, símbolo embriagador de libertad y velocidad, se ha convertido en una máquina molesta e invasora...

NICOLAS LANGLOIS, francés, fue periodista de *Le Monde* (1972) y de *L'Express* (1973-1978). En 1979 creó la revista quincenal *Le Journal de l'automobile*, de la que es jefe de redacción.

Un flagelo indispensable

POR NICOLAS LANGLOIS

EL Este ha cambiado. Y por la primera brecha abierta en la cortina de hierro se ha introducido el automóvil. El Occidente del automóvil, que extiende sus ramificaciones hasta el Sudeste asiático, ha encontrado allí un nuevo terreno. En la URSS perestroika rima ahora con automóvil. Todos los constructores del planeta han hecho el viaje a Moscú.

Entonces, ¿el automóvil es la libertad? Sí, si se habla de economía liberal. Sí, si se piensa en la verdadera fiesta que constituye siempre la adquisición de un coche. Sí, cuando se evoca a los automovilistas, privilegiados de países que no los son, o los grandes espacios por descubrir.

Pero, ¿no estaremos sufriendo una alienación causada por un mito? El de la libertad de desplazarse, a todas partes, sin cansancio y a una velocidad que nuestro cuerpo no permite. Después de habernos seducido, la idea, al hacerse realidad, entraña el riesgo de provocar su propia destrucción. ¿Demasiados autos no frenan al auto hasta inmovilizarlo?

Si, a escala planetaria, nueve de cada diez personas sueñan con él, en Europa occidental una de cada diez personas vive de él. Y en ese mismo continente, como en Norteamérica o en el Japón, es a la vez un objeto maravilloso, un producto mercantil y un imperativo social. Su fantástico magnetismo permite todos los abusos.

Encarnación de un sueño de libertad

Pero, dejemos de lado la nostalgia. El llamado mundo desarrollado no tiene más que resolver sus incoherencias y quemar sus artificios. Los privilegiados han desvirtuado el objeto, apartándolo de su misión. El vehículo maravilloso se ha convertido en una máquina invasora —cromo, artículo, símbolo social. Mientras los nuevos juegos de circo, retransmitidos en mundiovisión, hacen el elogio de la velocidad, el auto, en algunos países, mata, agrede, contamina. Pero no adoptemos tampoco una actitud de rechazo. Los verdaderos

niños mimados siguen siendo menos numerosos que los olvidados y los excluidos del crecimiento económico. Más del 85% de los coches producidos en 1989 se vendieron en Norteamérica, en Europa occidental y en el Japón.

No se trata de privarse de esa fabulosa prótesis mecánica, que ha sabido diversificarse: el vehículo automóvil es también el camión, la camioneta y el autobús. Otros tantos actores mecánicos para vincular a los hombres. Comunicación, comercio, encuentros —el auto es el que sabe romper ciertos aislamientos y materializar algunas esperanzas de desarrollo.

Y luego, encarnación de un sueño de libertad, el auto es la igualdad. Un brazo industrial de la democracia. El instrumento de una formidable nivelación social, apenas suplantado por la televisión. Cualquiera que sea su resultado, los embotellamientos de la circulación ponen a sus usuarios en pie de igualdad. Pero cuando todas las poblaciones del globo tienen tendencia a concentrarse en las zonas urbanas, su uso se transforma en una ventaja exorbitante. Envenenar el planeta por una cierta comodidad de desplazamiento...

Todo se espera del auto

El ensueño y la negligencia lo han convertido en uno de los nuevos flagelos. Pero un flagelo indispensable, reclamado y alentado —a la vez muleta de un desarrollo no controlado y pilar de una aceleración enloquecida. De elemento de agrado, se ha convertido en una necesidad —indispensable para sobrellevar las dificultades de los nuevos estilos de vida. Y su reinado prefigura tanto la anarquía como la superpoblación. El auge es, al parecer, incontrolable; las fábricas funcionan para proporcionar un trabajo que se ha tornado escaso, y producen, y sus productos encuentran compradores. Cada cual quiere su auto...

Ahora bien, aquí o allá, aparecen algunos problemas. Se han codificado algunas de sus utilidades. Muchos lo convierten en un chivo expiatorio ideal: estaría contaminando el planeta. Seguramente, tiene alguna culpa, pero es ante todo el blanco más evidente. Se piensa en la calidad del aire, pero, al mismo tiempo, se siguen cavando, cortando y construyendo carreteras, subterráneos y autopistas para absorber la circulación en constante crecimiento...

Pues al auto se le pide todo. "Desdichados" norteamericanos condenados, desde la edad de quince años, a tomar el volante para poder moverse. ¿Y todos esos individuos encerrados y estacionados durante horas sobre el asfalto, prisioneros de las barreras de acero? Van de vacaciones o al trabajo; da lo mismo. No hay otro sistema de desplazamiento para entrar en la ciudad o abandonarla. Para los particulares, el coche sigue siendo el menos oneroso de los medios de transporte modernos.

¿Por qué, en este fin de siglo, en un país llamado desarrollado, un *homo sapiens* de la clase media dedica una parte más importante de sus

ingresos a su automóvil que a su casa? Porque al automóvil se le puede pedir todo: además de los impuestos de propiedad y de uso, que se encargue del desarrollo de una economía y que se ocupe del empleo. Es en aras del empleo que el automóvil debe hoy en día velar por la renovación del Este europeo, así como debía, ayer, socorrer al sur de Italia o al norte de Francia, y como debe todavía apoyar al liberalismo británico.

Un juego estúpido: el trayecto domicilio-trabajo

Cuando los grandes equilibrios tradicionales ceden, cuando la siderurgia vacila, cuando la construcción tiene dificultades, siempre un mismo salvador: el coche y sus fábricas. Qué importa el aumento de las cargas que pesan sobre él, el automovilista necesita su coche —y seguirá necesitando a cualquier precio. Por suerte, pues a menudo no tiene otra escapatoria.

En los años cincuenta se inventó un juego estúpido: el trayecto domicilio-trabajo. En las ciudades se suprimían los rieles de los tranvías, mientras se construían ciudades-dormitorio y se pedía a los autobuses y a los camiones que reemplazaran a los trenes. No se tenía muy en cuenta a las víctimas...

Hoy día, en las aglomeraciones, las rayas de pintura blanca sustituyen los rieles de antaño. Son las grandes obras de una época que no sabe reflexionar sobre la complementariedad de sus capacidades. Aunque permita todo, el auto no se ha creado para competir con el avión, el tren, ni tampoco con la bicicleta. Pero el hombre sigue siendo la mercancía más fácil de transportar —sabe esperar, se mueve solo, no se deteriora...

El negocio frente a la imaginación

Entonces, se ha decidido no pensar demasiado. Se extiende el asfalto para dar una salida a todas esas máquinas que las fábricas producen a un ritmo de 150.000 por día. Y se deja hacer. Es muy sencillo: el automovilista tolera, y conduce.



Un participante en el rallye de Kenya de 1984 y, al fondo, el Kilimanjaro.

Casa californiana en forma de Cadillac.



No hay que destruir el motor de la economía. Cuando los japoneses cuentan con sus autos para afianzar definitivamente su supremacía económica a escala planetaria, cada cual, a su ritmo, intenta replicar. Para evitar la invasión, las pérdidas de beneficios y de empleo, los países fortalecen aun más su propia industria de automóviles. Pero sin imaginarse, probablemente, que se equivocan de terreno de juego. Se conoce perfectamente el radio de acción ideal de un avión. Se sabe también que, hasta una distancia de 700 km, el tren lo supera ampliamente. Se sabe, por tanto, que el auto no debería ser el vehículo que hay que seguir produciendo. Sin embargo...

El presupuesto de un país como Francia equivalía, hace todavía algunos años, a la cifra de negocios del primer constructor de automóviles del mundo. Hoy en día, en los siete países más ricos son, todavía y siempre, las firmas productoras de automóviles las que ocupan los primeros lugares en lo tocante a la cifra de negocios y a los beneficios. Les siguen los petroleros...

Un sueño convertido en artificio

La cuerda todavía es resistente. El afán de tener auto no disminuye. Entonces es posible aprovecharlo para mantener el negocio, los grandes convenios, los intercambios internacionales — verdaderos proyectos quiméricos. Y los colonizadores ya ni siquiera tienen necesidad de evocar otras culturas —vienen a fabricar y a vender sueños. ¿El automóvil no ha cumplido ya su papel de religión en los llamados países desarrollados?

Entonces, todo está claro. Sobre todo, no destruir nada. Y tanto peor si el automóvil se convierte en algo inmóvil. Y tanto peor si algunas desigualdades surgen nuevamente. El sueño está maltrecho. Dejó de existir. Y sólo la publicidad muestra los grandes espacios, nuestros sueños de evasión y el atractivo del viaje.

¡Qué importa! La madurez llegará en otro siglo... Cuando otras generaciones, que no hayan sido educadas en ese culto, traten de dar coherencia a su estilo de vida. ¿Cuando estemos al borde de la asfixia? ■

UN hermoso coche refleja siempre la cultura que lo ha creado. Un Jaguar, el más codiciado de los automóviles británicos, se inspiró en el interior de una casa de campo inglesa; y es muy posible que sólo en un Jaguar y en una casa del valle del Támesis se encuentren el cuero y la madera utilizados con tanta generosidad.

Los alemanes sienten una verdadera pasión por lo que llaman la técnica, concepto que tal vez refleje muy bien el diseñador del Porsche, quien dijo que sus autos debían tener "el aspecto agresivo de las armas". Hitler eligió a Ferdinand Porsche para que creara su "coche popular", el Volkswagen, a fin de permitir a las familias disfrutar de los bosques alemanes a través de las autopistas sin peaje del Reich. Porsche, encarcelado por los franceses por sus actividades durante la guerra, aprovechó su permanencia en la prisión para diseñar autos deportivos.

El Porsche se convirtió en el más destacado y apreciado de los coches deportivos cuando el actor de cine James Dean, a los 24 años, murió al volante de su Spyder en 1955, tragedia que dio lugar a un culto sin precedentes. (Algunas mujeres están también obsesionadas con otra imagen terrible e inolvidable de una muerte en automóvil: la de Isadora Duncan estrangulada por su largo pañuelo rojo enredado en los rayos de las ruedas de un Bugatti.)

La connotación erótica del motor no siempre es macabra. Baste recordar al grupo Beach Boys cantando "She is so fine my 409". La comparación de los coches con el sexo no es sólo un tópico popular. Es probablemente el golpe comercial del siglo. Las curvas de los autos pueden recordar otras formas esbeltas y esculturales, y la pujanza del motor constituye una clara metáfora de la potencia sexual. El Corvette, por ejemplo, representaba, con su estructura de plástico y de cromo, la libido de los adolescentes de los años cincuenta. Se suponía que era la versión norteamericana de los autos deportivos europeos. Pero, por lo pesado y por sus neumáticos abultados, era un vehículo más adecuado para estacionarlo que para conducirlo. La propaganda mostraba a menudo un Corvette de dos asientos, cuyas características se prestaban para que las parejas sublimaran en él sus juegos premaritales.

El diseño, que a menudo utilizan los fabricantes para atraer clientes, nunca es inocente. Los autos más destacados encarnan determinados temperamentos culturales. Los Ferrari tienen que ser rojos; el color de los Mercedes-Benz ha de ser de metal recio y no de fruta machacada. Se estima que los taxis londinenses, una caja funcional sobre ruedas, constituyen un modelo de diseño industrial perfecto, pero no han tenido aceptación en otros lugares.

Las personalidades nacionales son tan fuertes que es posible reconocer el origen de un coche simplemente a partir de sus aletas. La firma francesa Citroën mostró por primera vez sin las ruedas, para destacar su forma escultural, su modelo sedán llamado DS (una variante de su código de fabricación), que pronto se convirtió en la *désesse*, que en francés significa *diosa*. La veneración de los conductores por este coche se prolongaba en los mullidos asientos de terciopelo, rellenos de espuma, que parecían abrazar a sus ocupantes.

En Alemania la generación de fabricantes de automóviles que sucedió a Porsche desmilitarizó



Mercedes-Benz Formel 1 Rennwagen W 196 R Stromlinie, 1954 (1986), acrílico sobre tela de Andy Warhol. Obra encargada por el fabricante de la marca.

el aspecto de sus coches para ponerse a tono con las nuevas circunstancias. En el BMW, en un tablero en que predomina el rojo, el instrumento más importante suele ser el reloj. La puntualidad simboliza la confianza que Alemania espera que inspiren sus máquinas, tan diferente de la racionalidad ostentosa que ofrece, por ejemplo, un Volvo, que favorece el gusto por la tecnología segura y el aprecio del medio ambiente.

Es muy probable que el automóvil del futuro proceda del Japón. La capacidad industrial japonesa facilita la innovación y la meta es un vehículo sin ningún defecto. Eso sería algo nuevo. Los coches, como las personas, deben ser imperfectos para ser interesantes. Mi consejo es el siguiente: aproveche mientras pueda. ■

Arte sobre ruedas

POR MOIRA F. HARRIS

SE pueden ver en cualquier calle de Panamá o de Puerto Príncipe, y también en Medellín, aunque en esta ciudad sólo en los arrabales o en el barrio del mercado. ¿Qué es lo que se puede ver? Los autobuses y camionetas fantásticamente decorados son el medio de transporte público, en manos particulares, de esas poblaciones. Quien esté deseoso de emociones estéticas no tiene más que subirse a un "tap-tap" o a una "chiva" para recorrer las calles en una prodigiosa mezcla de pinturas y letreros, aderezada con un relampagueo de luces y una música trepidante.

Son medios de transporte corrientes que han sufrido una transformación. Cada uno de ellos empezó siendo un autobús o una camioneta de un solo color realzado con cromo, que han sido luego remodelados para adaptarlos a su nueva función y decorados según la moda del momento. Los especialistas en cultura popular coinciden en que las pinturas y los rótulos que adornan esos vehículos son la expresión de actitudes y creencias muy generali-

zadas, del "alma", por así decirlo, de Panamá, Haití y Colombia.

Aunque pueda haber algunos precedentes, este arte de la decoración de buses y camionetas surgió básicamente después de la Segunda Guerra Mundial. Las chivas, los tap-taps y los buses ocuparon en seguida un lugar destacado en las economías y los gustos locales. Estos vehículos engalanados son sustituidos cada vez con más frecuencia por otros modelos de camionetas o autobuses, advenedizos que no tendrán nunca la importancia que las chivas, buses y tap-taps han adquirido en el arte y la literatura de sus países respectivos.

En Panamá se utilizan como materia prima los autobuses escolares amarillos que se fabrican en Estados Unidos, cuyo color primitivo desaparece en

La decoración de esta chiva colombiana se inspira en las ilustraciones de los años treinta del artista neoyorquino Cassius M. Coolidge para el calendario de propaganda de la Brown and Bigelow Company.

Como una forma inédita de arte popular, viejos carricoches destartalados, cubiertos de inscripciones, de pinturas y de luces intermitentes, circulan por las calles de Medellín, Panamá o Puerto Príncipe, en medio del estrépito de sus radios a todo volumen.

MOIRA F. HARRIS, historiadora del arte estadounidense, se ha especializado en diversas formas de arte y cultura popular, tales como las pinturas murales y los vehículos decorados. Recientemente ha publicado un libro sobre los vehículos pintados de Costa Rica, Colombia, Haití, Panamá y Estados Unidos (*Art on the road: the painted vehicles of the Americas*, Pogo Press, 1988).



Estados Unidos : un sueño hecho realidad, los "Kustom Cars"

EN los Estados Unidos los *kustom cars* o automóviles a gusto del usuario constituyen un fenómeno singular y son la materialización de la fantasía de sus dueños. Estos coches no aparecen en los anuncios de los fabricantes ni se ven en los escaparates de los concesionarios. Se fabrican, a costa de grandes esfuerzos, en garajes especializados y talleres privados. Sus propietarios suelen empezar por diseñarlos para después construirlos y reconstruirlos una y otra vez con objeto de aligerarlos para hacerlos más veloces (y en tal caso se los conoce popularmente con el nombre de "flagelos de la vía pública") o bien de sobrecargarlos hasta el punto de que apenas puedan desplazarse (llamándose entonces "trineos de plomo" o "coches bajos").

Los primeros empezaron a construirse con los pequeños Fords de los años treinta, sobre todo con el Ford de 1932 modelo cupé con dos puertas. La empresa Ford no fabricaba esos automóviles para que tuvieran una gran velocidad, pero con unas cuantas transformaciones quedaban convertidos en autos de carreras. Como la carrocería tenía que ser más aerodinámica, se eliminaba el cromado, y también se suprimían las manijas de las puertas, el parachoques e incluso a veces los guardabarros y el estribo. Se bajaba el techo y la altura de las ventanillas se reducía.

Los propietarios de estos vehículos hacían competiciones en las calles de las ciudades, "quemando gomas" en sus arrancadas bruscas, por lo que había que cambiar los neumáticos con frecuencia. Los aficionados al cine recordarán haber visto este tipo de competiciones en la película *American Graffiti*. La velocidad era el mensaje que transmitía hasta la pintura de esos bólidos. En lugar de alas, para decorarlos se les pintaban llamaradas que, partiendo del motor, serpenteaban por los costados y las puertas. Esas llamas son hoy en día de muchos colores. A base de múltiples capas de pintura metálica y de pintura acrílica de tonos acaramelados se consiguen efectos iridiscuentes y brillantes, y después se dibujan llamas combinando el verde con un fondo púrpura, el azul con amarillo y el rosa con rojo y se perfilan con líneas de fino trazado caligráfico.

La estética de los "trineos de plomo" es completamente distinta de la de estos bólidos callejeros. Sus partidarios utilizan la carrocería más pesada y voluminosa de un Ford de 1936 o de un Mercury, Chevrolet o Dodge de los años cincuenta, cuya altura se reduce cortando secciones horizontales; el cromado se suprime y los huecos se rellenan de plomo. El parecido del vehículo con una barredora mecánica se acentúa con la incorporación de tubos de escape laterales. Los faros delanteros y traseros pueden encastrarse y "afrancesarse", y las ruedas traseras se cubren de guardabarros, achaparrando así aun más la carrocería. Contrariamente al típico propietario de automóvil, que procura repararlo con repuestos de la misma marca, el aficionado al trineo de plomo se interesa más por el aspecto que por la procedencia. Uno de ellos se jactaba de haber utilizado piezas de otros veintidós autos distintos para crear su obra maestra.

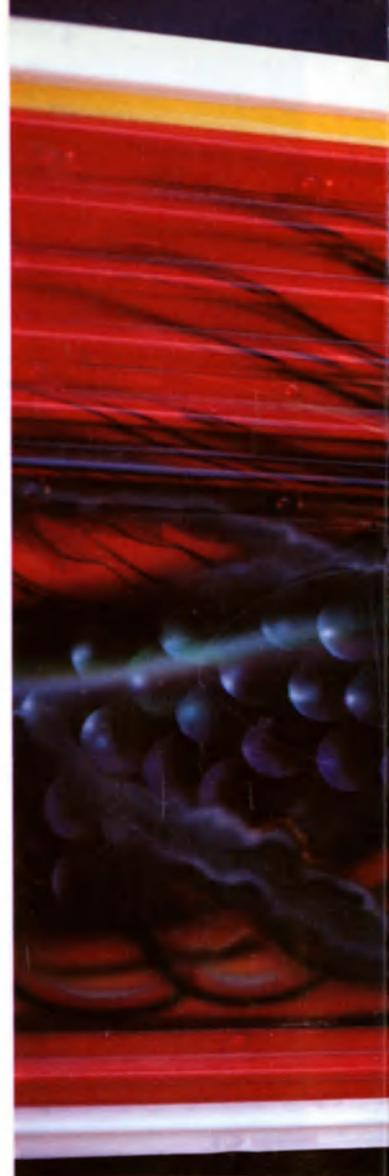
En el interior de este tipo de coches, sus dueños cambian la tapicería e instalan aire acondicionado y un aparato reproductor de casetes. Son aficionados a las tapicerías lisas y mullidas, aunque los del sudoeste prefieren el terciopelo estampado dentro del auto y, muchas veces, también dentro

del maletero. Una vez que el coche está listo, el toque final imprescindible es un par de enormes dados de borra colgando del retrovisor.

La pintura exterior debe guardar relación con el nombre que se le pone al vehículo. Así, un Oldsmobile de 1949 pintado de verde oscuro similar al de las hojas de nenúfar se llamaba "Sapo". Un Ford de 1951, "la Viuda Negra", era negro con un dibujo de finas telarañas rojas junto a las manijas de las puertas y del maletero. Desde un principio se les han pintado a estos coches franjas, llamas y conchas, pero la decoración más reciente es de estilo mural. Los murales pintados con aerógrafos en los costados de las furgonetas y camionetas se pusieron de moda en los años setenta. El maletero de un Hudson de 1935 fue decorado recientemente con los vistosos personajes de un dibujo publicitario para las uvas de California.

Los aficionados a estos autos modificados, tanto en su versión lenta como en la veloz, surgieron en el sur de California, proliferando en seguida por todo el territorio de Estados Unidos las exposiciones, asociaciones y revistas dedicadas a este fenómeno, por lo que tanto los bólidos como los trineos de plomo se ven hoy día prácticamente en todo el país. Los segundos predominan más bien en las ciudades hispánicas del sudoeste, desde San Antonio en Texas hasta San José en California, donde se les conoce, en español, con el nombre de "carros bajos".

Construir estos automóviles cuesta tanto, en dinero y en tiempo, que ya no se utilizan a diario. Eran en su día un medio de transporte corriente y barato, pero ahora valen demasiado para dedicarlos a ese fin. Muchos de ellos circulan únicamente cuando hace buen tiempo y pueden pasear o ser conducidos lentamente a exposiciones. Circulan despacio para que todo el mundo pueda admirarlos y porque lo que desean por encima de todo sus propietarios es lucirlos. ■



Las formas ondulantes de un dragón en un bus de Panamá.

Un kustom car en Pennsylvania, Estados Unidos.





seguida bajo varias capas de pintura aplicadas con pistolas pulverizadoras o aerógrafos. A lo largo de los costados, debajo de las ventanillas, se dibujan imágenes de gran longitud, por ejemplo un camión semi-remolque circulando a gran velocidad, una sirena en el fondo del mar, un paisaje montañoso con un castillo en lontananza o incluso las formas onduladas y serpenteantes de un dragón.

El autobús, objeto de arte

La puerta trasera de socorro se considera el espacio más importante para realizar estos alardes artísticos, la parte que el pintor decorará con más esmero, seguramente por ser la que más y mejor se ve cuando el autobús pasa. Los artistas firman las pinturas que realizan en ella con su nombre o apodo, agregando en ocasiones "pintado por..." y, a veces, su número de teléfono para que otros posibles clientes puedan contratar sus servicios.

El tema de esa pintura puede ser religioso o laico, pero casi nunca tiene un tinte político. Los pintores se especializan en determinados temas, de modo que los propietarios de autobuses que quieren representaciones de Jesucristo, la Virgen María o distintos santos saben a cuáles deben dirigirse, y lo mismo sucede con los que tienen preferencia por los héroes de tiras cómicas, como Kalimán en México, personajes de revistas populares, como el conejito de *Playboy*, o actores de televisión. La aparición o desaparición de una estrella de cine en la decoración de los autobuses podría ser un buen

índice de su popularidad. Tal vez ciertos astros de Hollywood, como "Mr. T" con sus cadenas de oro y Don Johnson, el policía de "Corrupción en Miami", se esfumen de esas pinturas ahora que la televisión ha dejado de transmitir sus programas a las horas de mayor audiencia.

Un pintor llamado Jesús Teodoro de Villarue o "Yo Yo", como se le conoce cariñosamente, está considerado como uno de los viejos maestros de este arte en Panamá. Yo Yo enseñó a pintar a sus hijos y a otros principiantes, pero estimando que sus consejos podían ser de utilidad a otros pintores en ciernes, creó para la posteridad una serie de lecciones de decoración de puertas traseras que, cuidadosamente numeradas y con el título de "Arte popular", se ofrecen a la vista de todos en las puertas y ventanillas de atrás de veinte autobuses panameños.

Camionetas y autobuses exhiben en esa misma puerta feroces leones, águilas altivas e incluso perros fumando puros. Un mismo calendario de propaganda de la Brown and Bigelow Company, una empresa estadounidense dedicada a la publicidad, sirvió de inspiración a un pintor panameño y a otro colombiano. Durante muchos años, los calendarios de Brown and Bigelow han reproducido una serie de cuadros de perros, obra de un artista neoyorquino llamado Cassius Marcellus Coolidge que falleció en 1934. Esos bulldogs, collies y gran daneses, mucias veces fumadores de gruesos habanos (Coolidge había trabajado antes como decorador de tapas de cajas de puros), jugaban a las cartas, al billar y al béisbol y asistían a las carreras.

Así como la decoración de los autobuses panameños refleja la evolución de una cultura urbana popular basada en la televisión, el cine y la música, los temas de los pintores colombianos de "chivas" suelen ser de carácter rural. Las chivas son camionetas transformadas para transportar pasajeros y productos del campo desde las aldeas de Colombia a los mercados de poblaciones más grandes como Medellín, Cali o Cartagena. Tanto los nombres de esas camionetas como el estilo de la decoración varían de una provincia a otra. Según muchos observadores, el llamado "camión de escalera" de la provincia de Antioquia es el más primoroso de esos vehículos.



Arriba y página de la derecha, en la decoración de los tap-taps de Haití se entremezclan alegremente lo religioso y lo profano.

Vacas y sacos de café

La transformación de un camión Ford o General Motors consiste en suprimir íntegramente la zona de carga, que se sustituye por una estructura parcialmente cerrada, dentro de la cual se instalan varias filas de asientos móviles que pueden introducirse desde fuera. Esta disposición se inspira en la de los antiguos tranvías eléctricos, que tenían también diversas entradas laterales. Si la chiva ha de transportar mucha carga, por ejemplo, un par de vacas o un montón de sacos de café, se pueden sacar con facilidad todos o casi todos los asientos.

Los motivos que adornan los costados de las chivas son, según una antigua convención, geométricos, pintándose triángulos, círculos y líneas medidos con gran precisión debajo de las ventanillas, entre las filas de asientos. La puerta trasera se reserva para una decoración más imaginativa.

Los clientes de los pintores de chivas les muestran tarjetas postales con temas que les gustaría que se reprodujeran en la puerta de atrás. El puente colgante de San Francisco, una casita en un valle entre montañas o un "jumbo" en pleno vuelo evocan tal vez para el propietario de la chiva los lugares que desearía visitar algún día. Las escenas religiosas suelen ser copia más o menos fiel de cromolitografías, al igual que en Panamá y Haití. La Virgen y el Niño, San Pedro sobre un fondo de algodonosas nubes o las escenas de la vida de Cristo se inspiran

siempre en estampas muy difundidas. Una determinada reproducción de Cristo con la cruz a cuestas se relaciona con un centro de peregrinación del pueblo de Girardot. En la decoración de las chivas colombianas no hay ni rastro de la televisión, el cine y la música popular. Tina Turner, Rambo y Janet Jackson no han conseguido imponerse en Colombia. Cuando una chiva enfila la carretera en dirección al mercado de la siguiente gran ciudad, los pasajeros pueden haber vislumbrado al subir una copia de *Las espigadoras* de Millet en la puerta trasera, pero nada que recuerde a "Corrupción en Miami".

En Medellín los conductores de chivas tienen prohibido circular por la ciudad como antaño, porque se estima que el exceso de carga de esos vehículos representa un peligro. En Haití, con sobrecarga o sin ella, los tap-taps pasan por todas partes. En trayectos cortos dentro de la ciudad o en recorridos largos de un pueblo a otro, estas camionetas y sus hermanos mayores, los camiones "boisaille", son los amos de la carretera.

En Haití los tap-taps son en principio camionetas de reparto. Antes se fabricaban con carrocerías de Fords y de Chevrolets, pero hoy en día es más frecuente ver en la puerta trasera las marcas Isuzu, Mazda y Toyota. La zona de carga puede ser reducida, pero se transforma de modo que quepan varios asientos y tenga fácil acceso. Lo primero que se hace es eliminar la puerta de atrás. Después se divide en dos secciones, una a cada lado de la entrada del tap-tap. Los costados y el techo se fabrican de madera y constituyen el "hábitat" en el que viajan los pasajeros, sentados en bancos paralelos a los flancos. Aunque el tamaño de estos vehículos no deja mucho espacio para la decoración, todo el que queda libre en el exterior de la carrocería se adorna con pinturas de frutos, flores, pájaros y otros animales. El hábitat del camión "boisaille", de mayores dimensiones, tiene una entrada lateral abierta, que suele estar realizada por un marco tallado y pintado de vivos colores.

Los tap-taps llevan nombres pintados en el parabrisas y a lo largo del techo. Los parachoques y el guardabarros se aprovechan para saturarlos de lemas, máximas y referencias a versículos de la Biblia. Como no siempre hay espacio suficiente para transcribir todo un mensaje de las Escrituras, los decoradores resumen poniendo en los sitios libres "Salmos 1", "Exodo 14:14" o "Romanos 15:7". Los nombres pueden ser los de parientes o amigos, nombres de santos, lugares o personas famosas, como Jean-Paul Belmondo, Al Capone o Diego Maradona. Estas inscripciones de los tap-taps son todo un mundo multilingüe en el que se entremezclan alegremente el criollo, el francés, el español y el inglés, así como lo religioso y lo profano, pero en el que las alusiones políticas son raras.

Los flamencos de Erzulie Freda

Las efigies de santos y la Sagrada Familia que decoran los tap-taps haitianos resultan en principio muy familiares, porque proceden generalmente de las mismas estampas en las que se inspiran los artistas colombianos y panameños, pero la interpretación de quien las contempla puede ser completamente distinta. Los devotos del vodú, religión sincrética de Haití, identifican a Santiago el Mayor con Ogun, "loa" o dios de la guerra. Para ellos la Virgen María coronada y ataviada como Reina de los Cielos es en



realidad Erzulie Freda, la diosa del amor en Haití. Entre determinados colores, pájaros y otros animales y ciertas loas existe una relación que lleva al decorador de tap-taps a incorporar a sus obras la barca de Agoue, la espada de Ogun o los flamencos de Erzulie. Las pinturas y los lemas en los que aparece Jesucristo como el Buen Pastor pueden interpretarse a la vez como símbolos cristianos y como expresión del deseo del propietario del tap-tap de gozar de la protección divina en su empresa, no exenta de riesgos.

Según se afirma, los decoradores haitianos de tap-taps siguieron el ejemplo de un automóvil que decoraron varios artistas en los años cuarenta. Se trataba de un jeep de propiedad de DeWitt Peters, que había ido a Puerto Príncipe a enseñar inglés, pero que se estableció definitivamente y se convirtió en el fundador de la corriente artística contemporánea del país. Sus alumnos pintaron una y otra vez ese histórico jeep, que sirvió de modelo a los decoradores de tap-taps deseosos de ampliar un repertorio limitado a los rótulos de itinerarios, trayectos y nombres de los dueños.

Tanto las denominaciones de tap-tap o de quickly en criollo como la de chiva en español indican la velocidad a que circulan esas camionetas en busca de pasajeros. Música de radios y casetes anuncia su paso por las calles abarrotadas. Los conductores de tap-taps engalanan el techo con hileras de bombillas de colores, y sobre los motores de los autobuses panameños brillan focos intermitentes que los hacen

parecer gigantescas máquinas de juegos de bolas cuando circulan de noche. Unas banderolas de plástico sujetas a los retrovisores acentúan, flameando al viento, la velocidad de autobuses y camionetas.

En todos estos vehículos el pasajero tiene la sensación de penetrar en una propiedad privada del chófer. Seducido por la música, las cintas ondeantes y los guiños de las luces, el viajero sube al autobús para descubrir más pinturas y letreros en el interior. Encima del cuadro de mandos puede haber un pequeño santuario con una imagen protectora rodeada de flores, amuletos y medallones. Las ventanillas traseras están festoneadas por unas cortinillas pintadas, con sus cenefas y borlas, último detalle que completa la decoración de un hogar itinerante. Así como los letreros del exterior encomian la intrepidez del conductor, que siempre es de sexo masculino, el santuario del cuadro de mandos aclara que es consciente de los accidentes y peligros a que se expone diariamente en su trabajo. Conducir no es un medio fácil de ganarse la vida. El tráfico es rápido y la competencia por conseguir viajeros, incesante. Estos pueden no subir a un autobús mal decorado e incluso dejarlo pasar si no les gusta el mensaje religioso o las pinturas están pasadas de moda, por lo que éstas se cambian y se renuevan y los letreros se modifican y remozan. Equipados con música reciente y luces nuevas, los conductores pueden lanzarse en busca de nuevos clientes en ese mundo en permanente evolución del arte sobre ruedas. ■



El automóvil
posee ya sus
museos, sus
colecciones y
sus obras
especializadas.



El auto entra en

POR ALVARO CASAL TATLOCK

HOY día resulta difícil trazar una frontera precisa entre la afición por los automóviles y el aspecto monetario del tema. En efecto, existen en el mundo muchos autos históricos que valen millones de dólares y en cada nueva subasta de vehículos de colección, donde por un Bugatti Royale se ha llegado a pagar cinco millones y medio de libras esterlinas, se establece un nuevo récord financiero. Así, lo que aun a comienzos de los años ochenta era una afición de entusiastas auténticos se está convirtiendo en un negocio de grandes inversionistas.

Para hacerse una idea de este cambio basta comparar un catálogo y la lista de precios de una subasta de autos de hace diez años con el catálogo del remate de Sotheby's realizado en diciembre de 1989 en Londres: un tomo que pesaba más de un kilo e incluía además de 69 autos, 650 lotes de arte, accesorios y elementos afines, llamados *automobilia* por los conocedores.

ALVARO CASAL TATLOCK, periodista uruguayo, es miembro de la Society of Automotive Historians de Estados Unidos y director del Museo del Automóvil Club del Uruguay. Es autor de *El automóvil en el Uruguay (1900-1930)* (Ediciones de la Banda Oriental, 1982) y ha publicado numerosos artículos sobre historia del automóvil en revistas especializadas de su país y del extranjero.



la historia

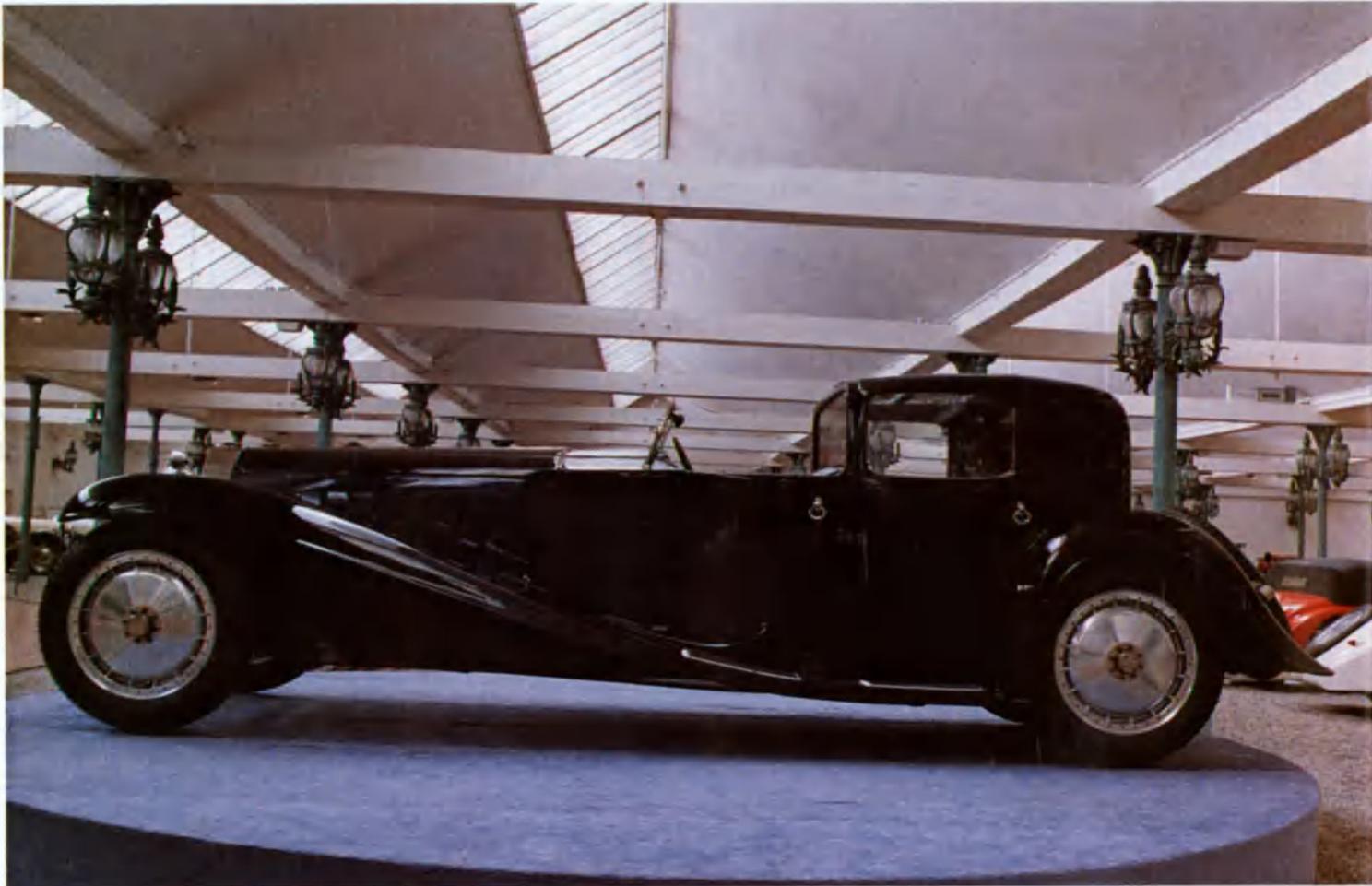
La carrera "Mille miglia" en el norte de Italia (1987).

París-Viena 1902, dibujo del artista alemán Carlo Demand (hacia 1950) que representa a Marcei Renault tomando la delantera al volante de un Renault.

No está demás mencionar que en esa misma subasta un Rolls-Royce particularmente poco atractivo se pagó casi un millón de libras esterlinas y otros ocho autos alcanzaron un precio de más de cien mil libras cada uno. Son la clase de autos que adoran los inversionistas de 1990 y que curiosamente ningún automovilista serio hubiera querido comprar en 1950.

¿Qué es lo que determina que un auto de colección valga más que otros? Un neófito podría pensar que su valor está en relación directa con su antigüedad o su rareza. Sin embargo, no es así. Los autos muy antiguos valen menos que los de edad intermedia: voluminosos, poco prácticos para la ruta, atraen más a los museos que a los coleccionistas privados. De los muy antiguos, se pagan más los fabricados antes de 1905 porque pueden participar en el "Brighton Run", la famosa carrera Londres-Brighton. Los autos escasos se pagan más sólo si tienen atractivos adicionales.





Bugatti Royale cupé Napoleón (1930), auto personal de Ettore Bugatti. Museo Nacional del Automóvil de Mulhouse, Francia.

El museo rodante del Uruguay

EN las primeras horas de una mañana de 1990 un viejo furgón Ford A de 1929 de color crema, en el que destacan llamativas letras rojas, se detiene ante un comercio de Montevideo. Va a iniciar su diario periplo de distribución de productos lácteos.

En algún otro país podría tratarse de un recurso publicitario, pero en el Uruguay es un hecho corriente. Este Ford A forma parte de una flota de furgones de los años treinta y cuarenta que prestan servicio en la misma empresa desde que eran nuevos.

Pero éste es sólo un ejemplo. Para asombro de los turistas, en el Uruguay se ven en circulación toda clase de vehículos de los años veinte en adelante, tanto comerciales como particulares,

que sus propietarios utilizan diariamente aunque se trate de rodados tan insólitos como un Graham de 1930, un Singer de 1947, un Panhard de 1950 o un Hansa de 1960.

Poco importa si la marca es obsoleta y si los repuestos han desaparecido en el resto del mundo. En el Uruguay los autos más variados, de los orígenes más diversos y de las edades más dispares se usan, se reparan y se vuelven a usar.

Varios factores explican este fenómeno. En la época en que los autos empezaron a abrirse paso por el mundo, el Uruguay carecía de una política de importación en materia de vehículos. Así durante varias décadas entraron autos de marcas muy diversas. Vinieron luego años más difíciles y durante la década de los cincuenta se limitaron las importaciones, imponiéndose pesados recargos. Los que poseían un automóvil comprendieron que debían cuidarlo y hacerlo durar.

Más adelante se abrieron las importaciones, con ciertas limitaciones en cuanto a cilindrada y tipo de carrocería, y surgió una industria nacional de piezas de automóviles, los que se empezaron

a armar en el país. Pero para entonces ya el museo rodante estaba en circulación y muchos uruguayos pensaron y siguen pensando que más vale seguir utilizando un modelo de museo, por el que pagan un menor precio inicial, menos impuestos y una prima de seguro más baja, que un auto nuevo que puede llegar a valer dos años de lo que en el Uruguay se considera un buen sueldo.

Es así como el viejo Ford sigue distribuyendo los productos lácteos. Y si a su propietario se le hiciera notar que su viejo furgón gasta mucho más combustible que uno nuevo, probablemente replicará con una frase típicamente uruguaya: "La nafta sigue siendo el repuesto más barato".



"...los autos más variados, de los orígenes más diversos y de las edades más dispares se usan, se reparan y se vuelven a usar."

Así, por ejemplo, un Bugatti Royale no sólo es un modelo raro sino que muchos consideran que es una obra maestra de la estética automovilística, y por eso vale millones de dólares.

El automóvil, obra de arte

Pero, en realidad, un automóvil histórico vale lo que los compradores estén dispuestos a pagar por él. Ocurre así que autos como el Chevrolet convertible de 1957 se cotizan más que modelos anteriores o posteriores. La razón estriba simplemente en que aquéllos que en 1957 quisieron tenerlo y no pudieron comprarlo o lo poseyeron y hoy lo añoran están actualmente en condiciones de pagar cerca de 30.000 dólares por uno en perfecto estado.

Esta traducción de viejos autos a nuevos dólares ha dado origen a un fructífero tráfico internacional. Así, América del Sur donde hasta hace poco el parque automovilístico de países como Argentina, Brasil y Uruguay conservaba numerosos autos de los años veinte y treinta aun en uso se convirtió en los años setenta en un terreno propicio para la caza de unidades que se vendían a un alto precio del otro lado del mar. Aunque un tanto tardíamente las autoridades nacionales han reaccionado, siguiendo el ejemplo de la India que desde hace años cerró totalmente la exportación de autos antiguos, y han impuesto controles a la salida de coches que puedan considerarse de valor histórico.

Por otra parte, al ser los originales tan valiosos son pocos los propietarios que se atreven a afrontar los riesgos del tránsito. Por ello han surgido fábricas que proponen réplicas de los modelos más apreciados. Así, por ejemplo, en el Uruguay es posible obtener copias del Mercedes SSK de la década del veinte, armado con componentes mecánicos de Mercedes Benz modernos, a cambio de unos veinte mil dólares, suma insignificante si se compara con los cientos de miles de dólares que un SSK auténtico puede valer actualmente. Cabe preguntarse si esta situación no incitará a delincuentes internacionales a fabricar falsificaciones de series especiales de viejos automóviles, de la misma manera en que ya se falsifican cuadros o armas antiguas.



En la famosa carrera Brighton-Londres sólo pueden participar los autos fabricados antes de 1905.

El primer vehículo capaz de recorrer una distancia por sus propios medios: el triciclo movido a vapor inventado en 1771 por el ingeniero francés Nicolas Joseph Cugnot.

Semejante estado de cosas provoca un gran descontento entre los genuinos aficionados a los automotores antiguos. Sin embargo, hay quienes han sabido aprovechar las circunstancias actuales para multiplicar el número de clubes y encuentros de autos clásicos, así como paseos y rallyes reservados exclusivamente a este tipo de coches. A lo largo y a lo ancho del mundo no hay mes del año en que no haya un acontecimiento relacionado con ellos, y la FIVA (Fédération Internationale



de Voitures Anciennes) ha visto crecer su número de afiliados de manera impresionante.

También los museos consagrados al automóvil se multiplican. Ahora bien, cabría preguntarse cuál es el valor museístico de estos automóviles que tanto interesan hoy en día a los coleccionistas.

Para algunos como Kenneth Behring que a fines de 1988 abrió el Behring Museum, en California, con una muestra de 150 autos, el automóvil es la más grandiosa pieza de escultura jamás vista. Para otros como Giancarlo Amari, director del Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia, en Turín, los automóviles no sólo son una manifestación del genio de la humanidad, de un esfuerzo creativo real, sino que poseen el mérito adicional de ser útiles a la sociedad. Podría afirmarse sin exagerar que el automóvil es una forma acabada de auténtico arte cinético.

Una historia reciente

No cabe duda de que éstas son nociones recientes. Hasta los años veinte no había aun un concepto de historia del automóvil. Quizás la primera noción de que el automóvil empezaba a tener un pasado surgió cuando en los años veinte un grupo de ingleses pensó en realizar un recorrido de Londres a Brighton con viejos autos para conmemorar el día de 1896 en que una ley elevó a 12 millas por hora el límite de velocidad, convirtiendo así al automotor en algo viable en el Reino Unido. Desde entonces ese recorrido reservado



Sala del National Motor Museum de Gran Bretaña, cuyo origen se remonta a la exposición abierta por lord Montagu of Beaulieu en 1952.

a los autos fabricados antes de 1905 sigue realizándose todos los años y constituye uno de los principales acontecimientos del mundo de los autos de colección.

En 1930 y también en el Reino Unido se funda el Veteran Car Club of Great Britain destinado a preservar aquellos automóviles de más de veinticinco años. Pero recién en la década de 1950 empiezan a surgir los primeros museos automovilísticos importantes. Cuando en 1952 lord Montagu of Beaulieu abrió su palacio al público donde exhibía cinco autos, no podía imaginar que esa exposición continuaría creciendo hasta convertirse en lo que es hoy el National Motor Museum de Inglaterra, uno de los más completos museos de automotores con más de doscientos vehículos de colección. En la actualidad el panorama se ha ampliado y enriquecido de manera sorprendente. Continuamente abren sus puertas en el mundo entero nuevos museos consagrados al automóvil y hoy día su número excede los trescientos, mientras cientos de otros incluyen autos en sus colecciones, como el Museo de Arte Moderno de Nueva York que exhibe un Cisitalia.

Clubes, libros y revistas

También hacia los años cincuenta comienzan a aparecer en las revistas de automovilismo secciones consagradas a autos antiguos y más tarde revistas enteramente dedicadas al tema así como alguno que otro libro, como el memorable *Kings of the road* de Ken W. Purdy. Hoy son innumerables las publicaciones en diversos idiomas sobre temas específicos del automovilismo histórico como *Fanauto* en francés, *The automobile* en inglés, y la revista alemana *Motor Klassik*. En materia de libros todos los años se editan nuevos títulos tanto históricos como técnicos sobre autos

obsoletos. La Motorbooks International publica un catálogo anual con cientos de títulos clasificados por marcas, guías de inversión, juguetes automovilísticos, restauración, diseño y temas generales. Naturalmente también incluye ahora un capítulo de videos para quienes deseen ver sus autos clásicos favoritos en acción o apreciar nostálgicas tomas de filmes publicitarios de tiempos idos.

Para concluir podría decirse que para los auténticos entusiastas de los automóviles históricos las circunstancias nunca han sido tan favorables ni tan adversas como en el presente. Tan favorables, porque existen clubes que agrupan a los aficionados a determinadas marcas o a determinadas épocas (el Reino Unido por sí solo cuenta con 250 clubes) y hay aun quienes suministran las piezas necesarias para mantener en marcha las viejas unidades, porque existe una variedad increíble de publicaciones y se celebran a menudo encuentros en los que los aficionados pueden exhibir sus autos e intercambiar piezas e información. Tan adversas, porque la legislación va acorralando a los autos de otros tiempos, prohibiendo la gasolina con tetraetilo de plomo, los frenos ineficaces, los motores contaminantes y principalmente porque los precios de los autos que ellos adoran aumentan sin cesar.

En 1990 el historiador del automóvil podría preguntarse si dentro de cincuenta años los autos contemporáneos se convertirán en objetos de culto como lo son hoy los Bugatti, Bentley, Mercedes y Rolls-Royce de ayer. ¿Habrán quienes paguen millones de dólares por ellos o quienes los restauren sorteando las dificultades que presentará, por ejemplo, el armar a mano un auto que ya no se arma a mano en fábrica? ¿Se podrá circular en ellos? En el año 2040 volveremos a hablar. ■

● ● ●
¿Quién tiene la culpa?

Los biólogos y los sociólogos norteamericanos no están de acuerdo. Entre los primeros son numerosos los que afirman que habría personas biológicamente propensas al alcoholismo y que un gen sería responsable de esa propensión. Un grupo de investigadores de la Universidad de Texas y de la Universidad de California afirman que el 77 por ciento de una muestra de alcohólicos y drogadictos examinados era portador del gen en cuestión. Según estos investigadores en el futuro será posible proceder a una aplicación más amplia de esos exámenes para identificar a las personas vulnerables y actuar en consecuencia. Los sociólogos, en cambio, protestan y se niegan a situar la "vulnerabilidad" en el patrimonio genético de las personas, pues para ellos ésta depende de la condición social. El grupo más expuesto, afirman, se encuentra entre los más pobres. La polémica continúa.

● ● ●
La visita de Rama

Después de la gran epopeya india del *Mahabharata*, el *Ramayana* (la gesta de Rama) llegó a Europa para recorrer Francia, Italia y España. Su presentación en versión original estuvo a cargo de un conjunto integrado por compañías teatrales de Tailandia, Malasia, Bali, Java y la India.

Nacido en la India y atribuido al sabio Valmiki, el *Ramayana* es un largo poema épico de veinticuatro mil versos. Primero en sánscrito y luego en hindi, circuló durante siglos por todo el sudeste asiático y cada país introdujo en él sus particularismos culturales y religiosos. Como en *Las mil y una noches*, hay episodios que desaparecen y otros que se agregan, pero la trama general es siempre la misma.

● ● ●
Pobres y ricos

Según el informe de la OCDE publicado en junio de 1990 la ayuda pública al desarrollo (donaciones, préstamos en condiciones favorables o asistencia técnica) facilitada por los grandes países industrializados fue, en 1989, de 46 mil millones y medio de dólares, lo que supone un retroceso de un 2% en términos reales frente al año precedente.

En valores absolutos, el Japón está a la cabeza con 8.960 millones de dólares (lo que supone un aumento de cerca del 4% frente a 1988), seguido de Estados Unidos, con 7.660 millones (lo que

representa una disminución de un 27%). Francia conserva el tercer lugar, con 5.140 millones de dólares, seguida por la RFA, con 4.950 millones.

En relación con su riqueza, Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia se llevan la palma. Consagran en promedio 0,98% de sus PNB, es decir, tres veces más que la media de los demás países (0,33%). Entre los más ricos, Francia va a la cabeza con 0,54% y Estados Unidos ocupa el último lugar con 0,15%.

Cabe recordar que el porcentaje recomendado por las Naciones Unidas para ayuda al desarrollo pasó del 1% al 0,7%.

● ● ●
Para salvar la atmósfera

En la Conferencia de Montreal, en septiembre de 1987, cincuenta y seis países se comprometieron a reducir para el año 2000 en un 50% el consumo de clorofluorocarbonos (CFC), gases utilizados en los aerosoles, los refrigeradores y los acondicionadores de aire que destruyen la capa de ozono de la atmósfera. Los setenta países reunidos en Londres en junio de 1990 han ido más lejos, pues decidieron eliminar completamente, de aquí al año 2000, la producción y el consumo de CFC.

La aceleración del proceso se debe a que entre 1987 y 1990 la tecnología de los productos de sustitución ha experimentado un gran progreso —aunque casi exclusivamente en los países más industrializados. Por ese motivo, los demás países exigieron, para aprobar esa decisión, una ayuda para la "transferencia de tecnología", indispensable para efectuar las reconversiones necesarias. Tras largas y laboriosas negociaciones y gracias a la intervención apremiante del Dr. Mustafa Tolba, director del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, se decidió al fin otorgar la ayuda solicitada.

● ● ●
El sistema "Girasol"

En 1985 el Dr. Kei Mori presentó su "sistema Himawari" (girasol) junto a una planta gigante que había producido más de diez mil tomates gracias a su sistema de captación de la energía solar por medio de fibras ópticas. Cinco años más tarde y algunos meses después de su muerte, Kei Mori ha sido designado *doctor honoris causa* en ciencias por la Universidad Carnegie-Mellon para recompensar su invento al que ya

se considera como una de las contribuciones individuales más importantes para el siglo XXI. Las aplicaciones del invento del Dr. Mori no se limitan a la agricultura, sino que son múltiples: el "sistema girasol" permitirá captar la luz y la energía solar e introducirías en los lugares más sombríos de las ciudades.

● ● ●
El origen de los cuasares

Un equipo de astrofísicos franceses y norteamericanos ha detectado moléculas en un cuasar (radiofuente muy potente de apariencia estelar) situado a unos cuatro mil millones de años luz, es decir a una distancia dos veces superior a aquella en la que hasta ahora se habían observado las moléculas más lejanas. Este descubrimiento podría debilitar las teorías actuales sobre el origen de los cuasares, en particular la que afirma que éstos encierran agujeros negros supermasivos.

● ● ●
La magnitud de la pobreza

Según un estudio de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL), presentado en julio de 1990, de cada 100 latinoamericanos 44 son pobres y, entre estos últimos, 21 son indigentes. En 1989, en una región que alguna vez fue considerada la "clase media" del mundo, había 183 millones de pobres, de los cuales 88 millones eran indigentes. Según el estudio, tras un periodo de crecimiento económico para la mayoría de los países de la región en los años setenta, la crisis económica de los años ochenta y el peso que representa la deuda externa han deteriorado las condiciones de vida de amplios sectores de la población. Así, entre 1980 y 1986 la pobreza tuvo un incremento en seis de los diez países estudiados (Argentina, Brasil, Costa Rica, Perú, Uruguay y Venezuela) y disminuyó sólo en dos (Colombia y México).

Otro cambio detectado por el estudio fue que la pobreza es hoy un fenómeno mayoritariamente urbano. Mientras en 1970 un 37% de los pobres residían en zonas urbanas, en 1989 un 57% de éstos vivían en las ciudades.

● ● ●
El gen de la masculinidad

Un grupo de científicos británicos del Fondo Imperial para la Investigación del Cáncer y del Consejo de Investigación Médica afirma haber encontrado el activador genético que determina el sexo de un embrión. El gen,

hallado en una minúscula región del cromosoma Y, pone en marcha la cadena de sucesos que llevan a un embrión a desarrollar los testículos. Los científicos creen que este gen está presente en todos los mamíferos, desde los ratones hasta los seres humanos. Los científicos que han hecho público su descubrimiento en el número de la revista *Nature* del pasado mes de julio afirman que éste abre una ventana sobre uno de los procesos básicos de la vida, aunque reconocen que será preciso recorrer un largo camino para encontrar aplicaciones prácticas y rechazan su utilización en cualquier tipo de manipulación genética con seres humanos.

● ● ●
La reconstrucción del centro de Lisboa

El pasado mes de junio el Ayuntamiento de Lisboa aprobó el proyecto del arquitecto Alvaro Siza para restaurar el barrio histórico de esa ciudad destruido durante el incendio de 1988. El ambicioso proyecto no se limita a la recuperación de la veintena de inmuebles destruidos por el fuego sino que pretende intervenir en profundidad en el casco urbano de la capital portuguesa con el objetivo de revitalizar un centro que había entrado en decadencia por falta de residentes y un abandono progresivo. Las obras de reconstrucción a las que el gobierno portugués consagra un esfuerzo económico importante y que cuenta con diversos apoyos internacionales estarán concluidas en 1993.

● ● ●
La Europa de los ciudadanos

Hace cuatro años los signatarios de la Carta 77, ese manifiesto publicado en enero de 1977 por un grupo de ciudadanos checoslovacos para reclamar el respeto de los derechos humanos en su país, imaginaron una Europa unida en la diversidad, una Europa "más allá de los bloques", cuyos actores principales fueran no ya las instituciones estatales sino los ciudadanos mismos. Nació así la idea de una Asamblea Europea de los Ciudadanos, cuya sesión inaugural se celebrará en Praga los días 19, 20 y 21 de octubre de 1990. Durante esos tres días, la capital checoslovaca será escenario de una gran manifestación cultural paneuropea, con la divisa "De pueblo a pueblo", donde estarán representados todos los aspectos de la creación artística. La cultura se levantará allí como un bastión frente al odio, la intolerancia, la xenofobia y el racismo.

La memoria del mundo

A pedido de numerosos lectores El Correo de la Unesco iniciará, en diciembre, una nueva sección consagrada al patrimonio mundial. Con el título de "La memoria del mundo", esta nueva sección presentará las maravillas artísticas, arquitectónicas o históricas, y los lugares naturales excepcionales que ya forman parte del patrimonio común de la humanidad.

Se pondrá así de relieve el interés universal de cada uno de esos lugares, los peligros que los amenazan y las acciones emprendidas, a menudo bajo la égida de la Unesco, para garantizar su salvaguardia y su transmisión a las generaciones venideras.

Como introducción a esta sección, publicamos hoy tres textos sobre el concepto de patrimonio común, la Convención del Patrimonio Mundial y las campañas organizadas para ayudar al salvamento de ciertos sitios particularmente representativos.





La Convención del Patrimonio Mundial: un instrumento original para una idea nueva

LA Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, llamada Convención del Patrimonio Mundial, es un texto jurídico en virtud del cual los Estados se comprometen a proteger los monumentos y los sitios a los que, en su territorio, se haya reconocido un valor tan excepcional que su conservación concierne a la humanidad en su conjunto. Esos mismos Estados se comprometen también a respetar el patrimonio de valor universal situado en el territorio de otros Estados y a ayudar, mediante una contribución financiera, a la conservación de ese patrimonio en los países que no disponen de los recursos suficientes para llevarla a cabo.

Ciento doce Estados se han adherido ya a la Convención.

El origen se remonta a 1960

En los años sesenta la construcción de la presa de Asuán amenazó con hacer desaparecer para siempre los monumentos de Nubia. La comunidad internacional se conmovió y tomó conciencia, tal vez por primera vez con tanta intensidad, de la pérdida irreparable que ello significaría no sólo para Egipto y Sudán sino para toda la humanidad. Pero todos entendieron también que los recursos considerables necesarios para evitar

esa desaparición no podían proporcionarlos solamente los países interesados. La idea de un patrimonio común —y su corolario, la responsabilidad común de su conservación— había nacido. El 8 de marzo de 1960 el Director General de la Unesco, René Maheu, lanzó un llamamiento que permitió reunir unos 30 millones de dólares para salvar los monumentos de Nubia.

En la misma época se alzaron voces, cada vez más numerosas, en favor de la defensa del medio ambiente y de la protección de los espacios naturales. El movimiento ecológico, cuya importancia ha aumentado constantemente desde entonces, favoreció la toma de conciencia de la absoluta necesidad de respetar las riquezas de la naturaleza, que son inseparables de la historia de la humanidad y de su porvenir.

La Convención del Patrimonio Mundial nació del encuentro de esas dos corrientes. Al afirmar que las obras del hombre y de la naturaleza son un solo patrimonio para la humanidad, la Convención hacía gala en esa época de gran originalidad.

Inventario de los bienes del patrimonio mundial

Se trata de identificar entre las riquezas culturales y naturales de cada

país, los elementos cuya conservación interesa al conjunto de la comunidad internacional, lo que el texto de la Convención denomina bienes "de valor universal excepcional" desde el punto de vista del arte o de la historia, de la ciencia o de la belleza natural.

Son los Estados partes en la Convención los que, después de haber elaborado un inventario de los bienes que les parecen dignos de figurar en la Lista del Patrimonio Mundial, proponen que se los inscriba en ella. El Comité del Patrimonio Mundial, comité intergubernamental formado por veintidós Estados partes en la Convención elegidos por rotación, estudia esas propuestas a la luz de las opiniones fundamentadas del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) y de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (IUCN), dos organizaciones no gubernamentales que son una verdadera autoridad en la materia. Cada año se estudian numerosos casos, pero sólo se inscribe un número reducido de nuevos bienes en la Lista del Patrimonio Mundial.

La Lista del Patrimonio Mundial cuenta actualmente 322 bienes repartidos en 69 países, y es resultado de una auténtica búsqueda para realizar un inventario mundial lo más completo, lo más representativo y lo más coherente posible.

Criterios de selección

Para formar parte del patrimonio mundial los monumentos o sitios seleccionados deben:

- representar una realización única (jardines de Shalimar, en Pakistán; castillo de Chambord, en Francia);
- haber ejercido una influencia considerable durante un periodo determinado (centro histórico de Florencia, en Italia);
- aportar un testimonio sobre una civilización desaparecida (palacios reales de Abomey, en Benin; Machu Picchu, en el Perú);
- representar un ejemplo eminente de una estructura que ilustre un periodo histórico representativo (Abu Mena, en Egipto; centro histórico de Salvador de Bahía, en Brasil);
- por último, estar directamente asociados a ideas o creencias, (ciudad sagrada de Kandy, en Sri Lanka; Independence Hall, en Estados Unidos).

En cuanto al patrimonio natural, debe:

- ilustrar grandes etapas de la evolución de la Tierra (islas Galápagos, en Ecuador);
- representar procesos geológicos en curso (volcanes de Hawaii, en Estados Unidos; Los Glaciares, en Argentina);
- representar formaciones notables o de una belleza excepcional (el Kilimanjaro, en Tanzania; la reserva de Scandola, en Francia);

- contener hábitats de especies amenazadas (Parque del Garamba, en Zaire; Parque de Wood Buffalo, en Canadá).

A menudo, los bienes inscritos responden a varios de esos criterios; a veces presentan a la vez un valor cultural y natural.

Peligros que amenazan al patrimonio

El patrimonio mundial debe afrontar diversos tipos de problemas: los relacionados con el desarrollo y los cambios de los modos de vida, la presión demográfica sobre los recursos naturales, la industrialización, la modernización de los centros urbanos o la contaminación. Otros peligros se deben al abandono, el desinterés o la pobreza. A la inversa, algunos sitios corren peligro por la afluencia excesiva de turistas, las inversiones que este fenómeno engendra y los choques culturales que puede acarrear. En otros casos, las catástrofes naturales —inundaciones, terremotos, ciclones,— provocan graves deterioros.

Hoy en día el número y la importancia de los peligros tienden a aumentar dramáticamente, y no es exagerado afirmar que, de un modo u otro, todo el patrimonio está en peligro.

Papel que cumple la Convención

La Convención sólo se aplica a los bienes que están inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, en circunstancias que evidentemente es el conjunto del patrimonio cultural y natural el que está amenazado. Pero el objetivo de la Convención es lograr que se preste atención a los bienes más importantes y organizar la cooperación internacional para garantizar de manera prioritaria su conservación y su transmisión a las generaciones futuras.

La inscripción de un bien en la Lista le confiere un prestigio innegable; entraña también obligaciones para el Estado interesado que debe encargarse de la protección del bien y que asume una responsabilidad en



Arriba, restauración en el convento de San Francisco de Lima, Perú. A la derecha, emblema oficial del Patrimonio Mundial. Página de la izquierda, monte Taishan, China.

Un patrimonio indivisible

Gracias a la acción del Comité del Patrimonio Mundial, la Unesco ha logrado que en dos decenios la toma de conciencia de una nueva realidad se consolidara en la mentalidad contemporánea, a saber que la protección del patrimonio mundial atañe a la comunidad internacional en su conjunto, incluso si, en primer lugar, incumbe a cada país interesado.

A decir verdad, pese a algunos obstáculos y a que en ciertas ocasiones el afán de dominio no se ha doblegado por completo ante la voluntad de cooperación, se avanza con paso firme hacia una filosofía del patrimonio cultural. Esta filosofía supone el fin de la historia poética: si el monumento revive, el pasado en cambio nunca resucita. Entraña igualmente, y sobre todo, el rechazo de la historia política: no se trata en absoluto de encomiar una civilización, ni de desaprobando una cultura, ni de distribuir palmas y recompensas. Lo esencial estriba en conocer las creaciones humanas seculares en toda su diversidad. La valorización de las obras creadoras del pasado no puede interpretarse como un intento de resurrección de valores antiguos y vetustos. Aparece más bien como un esfuerzo de arraigo e identificación en el plano nacional, al tiempo que confiere una dignidad universal a esas obras.

Pero hay además otro logro, de grandes consecuencias, que la Unesco garantiza gracias a la Convención del Patrimonio Mundial. El hombre en sociedad debe dejar de ser un hombre contra la naturaleza. Si el hombre se afianza trabajando por la continuidad de una cultura, debe también salvaguardar su medio natural considerado como un patrimonio irremplazable.

Al considerar que el patrimonio es a la vez cultural y natural, la Unesco hace que la humanidad se torne hacia evidencias esenciales: la necesidad de preservar los equilibrios entre el hombre y su medio así como la interacción entre la cultura y la naturaleza.

Por último, al aproximarse la hora de las primeras evaluaciones (la "Convención" celebrará sus veinte años en 1992), cabe mencionar como hechos destacados la ampliación de los circuitos de solidaridad entre todas las naciones y la difusión universal de las informaciones sobre el patrimonio de cada país.

Actualmente, y decirlo nos llena de satisfacción, el catálogo de las "Maravillas del mundo" no se detiene en el número "siete". Gracias a la Convención del Patrimonio Mundial, una doble convicción comienza a imponerse: los monumentos de la cultura constituyen una sola e inmensa memoria de los siglos y la preservación de los sitios naturales se convierte en un imperativo categórico común a toda la humanidad.

Azedine Beschaouch
Presidente del Comité del Patrimonio Mundial

tal sentido ante la comunidad internacional. El Comité del Patrimonio Mundial, apoyado por los medios de comunicación, puede recordar al Estado sus obligaciones si éste no las cumple debidamente. Gracias a tales presiones, más de una vez se ha obtenido el abandono de la construcción de presas, de fábricas contaminantes o de infraestructuras turísticas desmesuradas.

Pero el Comité del Patrimonio Mundial interviene también directamente en favor de los sitios, cuando los Estados partes en la Convención lo solicitan. Gracias al Fondo del Patrimonio Mundial, que dispone de 2,5 millones de dólares al año aproximadamente, el Comité puede organizar la cooperación internacional: envío de expertos y de material, actividades de formación y de información, así como



búsqueda de financiamiento para los grandes proyectos de restauración de monumentos o de gestión de parques naturales. Tales proyectos pueden realizarse en el marco de campañas internacionales de salvaguardia, como la que actualmente lleva a cabo la Unesco en San'a, en Yemen. ■

Las campañas internacionales de salvaguardia del patrimonio mundial

POR ABDELKADER BRAHIM-ERRAHMANI

DESPUÉS del mayor salvamento arqueológico de todos los tiempos, el de los templos de **Abu Simbel** en Egipto Superior, y de la reconstrucción de uno de los lugares más destacados de la vida espiritual, el santuario de **Borobudur** en Indonesia, la Unesco se ocupa actualmente de la salvaguardia de otros veinticuatro sitios del patrimonio cultural universal.

Algunas campañas están sumamente avanzadas: es el caso de la restauración de **Venecia**, que se sumía inexorablemente en las aguas de su laguna. Los turistas pueden admirar los célebres caballos bizantinos erigidos en la cúspide de la basílica de San Marcos, pero no son sino copias perfectas de los originales. Los verdaderos caballos de bronce, que dominaban una de las más bellas plazas del mundo, se han puesto, una vez restaurados, al resguardo de las inclemencias del tiempo.

Desde hace más de quince años, la antigua **Cartago** es objeto de especiales cuidados: arqueólogos del mundo entero han ido a echar una mano a sus colegas tunecinos para exhumar las ruinas de la ciudad romana y de la ciudad púnica que se creía, equivocadamente, completamente destruida.

En Pakistán, **Moenjo-Daro**, la "ciudad de los muertos", vestigio de la civilización del Indo, tiene ahora posibilidades de escapar a la sepultación que la amenazaba.

En la costa de Dakar, la isla de **Gorée**, antiguo centro de la trata de esclavos, es desde hace diez años objeto de una acción de rehabilitación. Al recorrer sus calles bordeadas de buganvillas, se puede ahora admirar la belleza recobrada de su arquitectura colonial.

En Mauritania, **Oudane**, **Chinguitti**, **Tichitt** y **Oualata**, cuatro ciudades coloniales que jalonaban la antigua ruta de las caravanas, corren el riesgo de ser devueltas al desierto, pero luchan por mantenerse vivas y perpetuar la impronta de siete siglos de civilización.

En Haití, se procura preservar tres monumentos: la **Ciudadela de la Ferrière**, el **Palacio de Sans-Souci** y el **Lugar de Ramiers**, testimonios históricos de una decidida voluntad de independencia.

En Sri Lanka, tres centros religiosos e históricos —**Anuradhapura**, **Pollonnaruva** y **Kandy**— están en vías de restauración, así como la ciudad antigua con célebres pinturas rupestres de **Sigiriya**.

En Tailandia, a 500 km de Bang-

kok, **Sukhotai** (el "alba de la felicidad"), que fue la primera capital del reino, recupera poco a poco su serenidad.

En Nepal, la solidaridad internacional trata de devolver su esplendor a más de 800 monumentos y sitios amenazados del **valle de Katmandú**.

Otras operaciones de salvaguardia, verdaderas restauraciones urbanas en torno a un centro histórico que es necesario preservar y volver a insertar en el presente, se llevan a cabo en **Estambul**, en Turquía; en la **Plaza Vieja de La Habana** en Cuba y en la ciudad santa de **Fez** en Marruecos; en **Sana**, la "perla de Arabia", así como en **Shibam** y en el valle del **Wadi Hadramaut** en Yemen; en el sitio de **Antigua** en Guatemala, donde floreció antaño la civilización maya, y en **San Francisco de Lima**, en Perú, uno de los más bellos conjuntos arquitectónicos de la arquitectura colonial del siglo XVII.

Hué, antigua capital de Viet Nam y testigo de su creatividad cultural y artística, ha sufrido a la vez los efectos del tiempo y de la destrucción ocasionada por la guerra.

Otros retos nos conducen al centro de Anatolia en Turquía, en torno a las iglesias rupestres del **valle de Göreme**, o a **Kotor** en Yugoslavia: duramente afectada por un terremoto en 1979, esta ciudad encierra el más prestigioso patrimonio monumental de Montenegro.

En las fronteras de la Argentina y

del Brasil, del Paraguay y del Uruguay, en el límite de los antiguos dominios coloniales españoles y portugueses, se trata de salvar el patrimonio artístico de las **Misiones jesuíticas de los guaraníes**.

El célebre sitio de la **Acrópolis** de Atenas, en Grecia, está también amenazado de destrucción por la contaminación industrial.

Malta, tierra de acogida y de convergencia de culturas tenía que arrebatar ciudadelas, ciudades, medinas, tumbas y catacumbas al desgaste del tiempo y a la destrucción de los hombres.

En Bangladesh, el templo de la **Vihara de Paharpur**, así como la **ciudad-mezquita de Bagerhat** también deben poder contar con un esfuerzo fraternal.

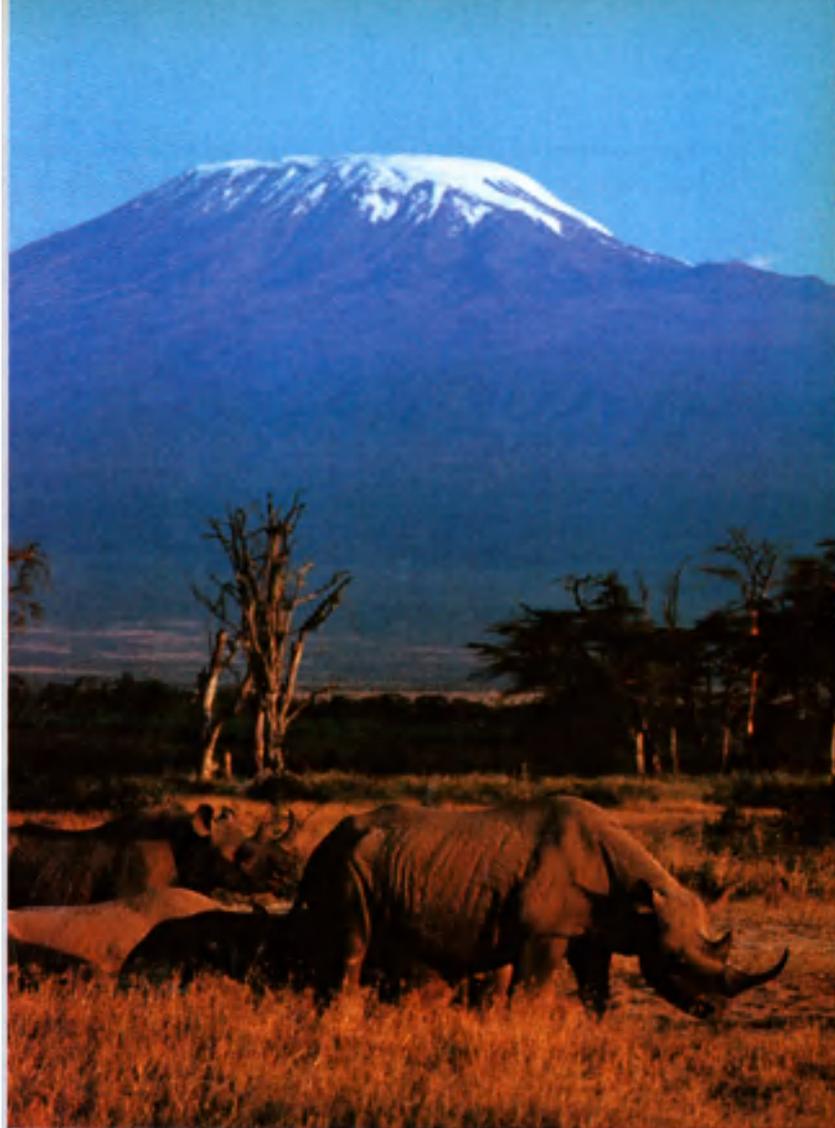
En Etiopía, cuatro sitios y monumentos exigen, en lo tocante a su salvaguardia, la formación de una cadena de solidaridad: **Tiya** y sus estelas, últimos testimonios de una civilización seis veces milenaria, tan misteriosa como mal conocida; **Axum**, la Babilonia africana; **Harare**, la fortaleza de los sultanes del mar Rojo; las iglesias de **Lalibela**, que según la tradición datan de tiempos de Menelik I, hijo de Salomón y de la reina de Saba.

En Egipto, por último, se trata de edificar dos museos: uno, en El Cairo, se consagraría a la civilización egipcia, otro, en Asuán, daría nueva vida a las obras maestras del arte nubio.



Arriba, palacio de los Rohan, Grande Ile, Estrasburgo.
Arriba a la derecha, Parque Nacional del Kilimanjaro, Tanzania.
A la derecha, cabo de Girolata, Córcega.
Abajo, Claustro principal del convento de San Francisco de Lima, Perú.





Lanzamiento de una campaña

Una campaña de salvaguardia es en primer lugar objeto de una resolución, aprobada por la comunidad de los Estados miembros de la Unesco en una Conferencia General.

La Secretaría de la Organización inicia entonces los estudios técnicos necesarios para elaborar un plan de acción que defina las operaciones de salvaguardia, de rehabilitación y de revalorización que deben realizarse, así como su costo.

Este plan de acción se somete a la aprobación del Consejo Ejecutivo de la Unesco, el que autoriza al Director General a lanzar un llamamiento a la solidaridad internacional. Este llamamiento pide el apoyo tanto técnico como financiero de los Estados miembros, de las fundaciones e instituciones públicas y privadas, de todos los intelectuales, artistas y escritores, así como del público en general.

El llamamiento del Director General va acompañado de una serie de actividades de promoción encaminadas a sensibilizar al público frente a los problemas específicos de cada campaña e incitándolo a contribuir a ella. Esas contribuciones tienen carácter voluntario: hay que dejar en claro que nada está previsto en el presupuesto de la Organización para permitirle financiar obras de infraestructura y de rehabilitación.

A los expertos nacionales se suman expertos internacionales para formar un comité o un grupo de trabajo en-

cargado de la ejecución del plan de acción y de la asignación de los recursos financieros reunidos como resultado del llamamiento del Director General de la Unesco.

Las veinticuatro campañas internacionales en vías de realización exigen una inversión, nacional e internacional, que es posible cifrar en 1.500 millones de dólares de Estados Unidos. Ello permite medir la importancia del desafío lanzado a la solidaridad internacional. Pero el desafío no reside solamente en el aspecto financiero: las campañas plantean toda una problemática de carácter socio-económico, en la que intervienen el desarrollo de los sitios y la redefinición de las funciones arquitectónicas y urbanas de los edificios. Van mucho más allá de la simple intervención estética y desembocan en verdaderas operaciones de reestructuración de los asentamientos humanos. Salvar piedras viejas no es suficiente. Es preciso también volver a insertar los edificios antiguos en la vida contemporánea, darles nuevas funciones que correspondan a las necesidades actuales, pero sin desnaturalizarlos, y convertirlos en conjuntos vivos que no resulten extraños a la población y que cumplan una nueva misión en el corazón de la comunidad. ■

ABDELKADER BRAHIM-ERRAHMANI, funcionario de la Unesco, es jefe de la sección de actividades de promoción de la División del Patrimonio Cultural.

322 lugares del patrimonio mundial

Lista del Patrimonio Mundial. 322 bienes inscritos hasta el 15 de diciembre de 1989
(234 bienes culturales, 75 bienes naturales y 13 bienes mixtos)

Argelia. La Kaláa de Beni Hammad. Tassili n'Ajjer. Valle del M'Zab. Djemila. Tipasa. Timgad.

Alemania (República Federal de). Catedral de Aquisgrán. Catedral de Espira. La Residencia de Wurzburg con los jardines de la Corte y la plaza de la Residencia. Iglesia de Peregrinación de Wies. Castillos de Augsburg y de Falkenlust en Brühl. Catedral de Santa María e iglesia de San Miguel de Hildesheim. Monumentos romanos, catedral e iglesia de Nuestra Señora, Tréveris. Ciudad Hanseática de Lubeck.

Argentina. Los Glaciares. Parque Nacional de Iguazú.

Argentina y Brasil. Misiones jesuíticas de los guaraníes: San Ignacio Mini, Santa Ana, Nuestra Señora de Loreto y Santa María Mayor (Argentina); Ruinas de San Miguel de las Misiones (Brasil).

Australia. Parque Nacional de Kakadu. La Gran Barrera de Coral. La región de los lagos de Willandra. Parques nacionales de las extensiones salvajes de Tasmania Occidental. Islas de Lord Howe. Parques de los bosques de la costa oriental. Parque Nacional de Uluru. Trópicos húmedos de Queensland.

Bangladesh. La histórica ciudad-mezzquita de Bagerhat. Ruinas de la Vihara búdica de Paharpur.

Benin. Palacios reales de Abomey
Bolivia. Ciudad de Potosí.

Brasil. Ciudad histórica de Ouro Preto. Centro histórico de la ciudad de Olinda. Centro histórico de Salvador de Bahía. Santuario del Buen Jesús de Congonhas. Parque Nacional de Iguazú. Brasilia.

Bulgaria. Iglesia de Boyana. El Jinete de Madara. Tumba tracia de Kazanlak. Iglesias rupestres de Ivanovo. Antigua ciudad de Nesebar. Monasterio de Rila. Reserva Natural de Srebarna. Parque Nacional de Pirin. Tumba tracia de Svechtari.

Camerún. Reserva de fauna de Dja.

Canadá. Parque Nacional Histórico de la Anse aux Meadows. Parque Nacional Nahanni. Parque Provincial de los Dinosaurios. Isla Anthony. Sector del precipicio de los bisontes. Parque Nacional de Wood Buffalo. Parques de las Montañas Rocosas canadienses.* Distrito histórico de Quebec. Parque Nacional Gros Morne.

Canadá y Estados Unidos de América. Parque Nacional de Klane/Parque Nacional y Reserva de Wrangell-Saint Elias.

Colombia. Puerto, fortaleza y conjunto monumental de Cartagena.

Costa Rica. Reservas de la Cordillera de Talamanca-La Amistad.

Côte d'Ivoire. Parque Nacional de Tai. Parque Nacional de la Camoé.

Cuba. Ciudad vieja de La Habana y su sistema de fortificaciones. Trinidad y el Valle de los Ingenios.

China (República Popular de). Monte Taishan. La Gran Muralla. Palacio Imperial de las dinastías Ming y Qing. Grutas de Mogao. Mausoleo del Primer Emperador Qin. Sitio del Hombre de Pekín en Zhukudian.

Chipe. Pafos. Iglesias pintadas de la región de Troodos.

Ecuador. Islas Galápagos. Ciudad de Quito. Parque Nacional Sangay.

Egipto. Menfis y su necrópolis y las pirámides, de Gizeh a Dashur. La antigua Tebas y su necrópolis. Los monumentos de Nubia, de Abu Simbel a Filae. El Cairo islámico. Abu Mena.

España. Mezquita de Córdoba. La Alhambra y el Generalife en Granada.

Catedral de Burgos. Monasterio y sitio de El Escorial (Madrid). Parque y Palacio Guell y Casa Milá en Barcelona. Cueva de Altamira. Ciudad vieja de Segovia y su acueducto. Iglesias prerrománicas del antiguo reino de Asturias. Ciudad vieja de Santiago de Compostela. Ciudad vieja de Avila y sus iglesias extramuros. Arquitectura mudéjar de Teruel. Ciudad histórica de Toledo. Parque Nacional de Garajonay. Centro histórico de Cáceres. Catedral, Alcázar y Archivo de Indias de Sevilla. Ciudad vieja de Salamanca.

Estados Unidos de América. Parque Nacional Redwood. Mesa Verde. Yellowstone. Parque Nacional del Gran Cañón. Parque Nacional de los Everglades. Independence Hall. Parque Nacional de Mammoth Cave. Parque Nacional Olympic. Sitio histórico estatal de Cahokia Mounds. Parque Nacional de las Great Smoky Mountains. Fortaleza y sitio histórico de San Juan de Puerto Rico. Estatua de la Libertad. Parque Nacional de Yosemite. Parque Nacional Histórico de Chaco. Monticello y Universidad de Virginia en Charlottesville. Parque Nacional de los Volcanes de Hawaii.

Etiopía. Parque Nacional de Simen. Iglesias cavadas en la roca de Lalibela. Fasil Ghebi. Valle inferior del Awash. Tiya. Axum. Valle inferior del Omo.

Francia. Monte Saint-Michel y su bahía. Catedral de Chartres. Palacio y parque de Versalles. Basílica y colina de Vézelay. Grutas adornadas del valle del Vézère. Palacio y parque de Fontainebleau. Castillo y dominio de Chambord. Catedral de Amiens. Teatro antiguo y sus alrededores y Arco de Triunfo de Orange. Monumentos romanos y románicos de Arles. Abadía Cisterciense de Fontenay. Salina Real de Arc-et-Senans. Plazas Stanislas, de la Carrière y de Alliance en Nancy. Iglesia de Saint-Savin-sur-Gartempe. Cabos de Girolata y de Porto y Reserva Natural de Escandola en Córcega. Puente del Gard. Estrasburgo - Grande Ile.

Ghana. Fuertes y castillos de Volta, de Accra y sus alrededores y de las regiones central y oeste. Construcciones tradicionales ashanti.

Grecia. Templo de Apolo Epikurios en Bassae. Sitio arqueológico de Delfos. Acrópolis de Atenas. Monte Athos. Meteoros. Monumentos paleocristianos y bizantinos de Tesalónica. Sitio arqueológico de Epidauro. Ciudad medieval de Rodas. Sitio arqueológico de Olimpia. Mistra.

Guatemala. Parque Nacional de Tikal. Antigua Guatemala. Parque arqueológico y ruinas de Quiriguá.

Guinea y Côte d'Ivoire. Reserva natural integral del Monte Nimba.

Haití. Parque nacional histórico - Ciudadela, Sans-Souci, Ramiers.

Honduras. Sitio maya de Copán. Reserva de Biosfera de Río Plátano.

Hungría. Budapest: orillas del Danubio y barrio del castillo Buda. Hollókő.

India. Grutas de Ajanta. Grutas de Ellora. Fuerte de Agra. El Taj Mahal. Templo del Sol en Konarak. Conjunto de monumentos de Mahabalipuram. Parque Nacional de Kaziranga. Santuario de Fauna de Manas. Parque Nacional de Keoladeo. Iglesias y conventos de Goa. Conjunto monumental de Khajuraho. Conjunto monumental de Hampi. Fatehpur Sikri. Conjunto de monumentos de Pattadakal. Grutas de Elefanta. Templo de Brihadisvara en Thanjavur. Parque Nacional de los Sundarbans. Parque Nacional Nanda Devi. Monumentos búdicos de Sanchi.

Irán. Choga Zanbil. Persépolis. Meidan Emam, Ispahán.

Iraq. Hatra.

Italia. Arte rupestre de Valcamónica. Centro histórico de Roma. Iglesia y convento de Santa Maria delle Grazie con "La Cena" de Leonardo da Vinci. Centro histórico de Florencia. Venecia y su laguna. Piazza del Duomo de Pisa.

Jamahiriya Arabe Libia. Sitio arqueológico de Leptis Magna. Sitio arqueológico de Sabratha. Sitio arqueológico de Cirene. Enclaves rupestres del Tadrart Acacus. Ciudad vieja de Ghadames.

Jordania. Ciudad vieja y murallas de Jerusalén. Petra. Qusair Amra.

Libano. Anjar. Baalbek. Biblos. Tiro.

Malawi. Parque Nacional del Lago Malawi.

Mali. Ciudades viejas de Djenné. Tombuctú. Acantilados de Bandiagara (región de los dongos).

Malta. Hipogeo de Hal Saflieni. Ciudad de La Valetta. Templos de Ggantija.

Marruecos. Medina de Fez. Medina de Marrakech. Ksar de Ait Ben Haddu.

Mauritania. Parque Nacional Banc d'Arguin.

México. Sian Ka'an. Ciudad prehispánica y Parque Nacional de Palenque. Centro histórico de México y Xochimilco. Ciudad prehispánica de Teotihuacán. Centro histórico de Oaxaca y sitio arqueológico de Monte Albán. Centro histórico de Puebla. Ciudad histórica de Guanajuato y minas adyacentes. Ciudad prehispánica de Chichén Itzá.

Nepal. Parque Nacional de Sagarmatha. Valle de Katmandú. Parque Nacional Real de Chitwan.

Noruega. Iglesia de madera de Urnes. Barrio de Bryggen en la ciudad de Bergen. Roros. Pinturas rupestres de Alta.

Nueva Zelanda. Parque Nacional de Westland y Monte Cook. Parque Nacional de Fiordland.

Omán. Fuerte de Bahla. Sitios arqueológicos de Bat, Al-Khutum y Al-Ayn.

Pakistán. Ruinas arqueológicas de Mohenjo-Daro. Taxila. Ruinas búdicas de Takht-i-Bahi y Sahri-Bahlol. Monumentos históricos de Thatta. Fuerte y jardines de Shalimar en Lahore.

Panamá. Fortificaciones de la costa caribe de Panamá: Portobelo, San Lorenzo. Parque Nacional del Darién.

Perú. Ciudad del Cuzco. Santuario histórico de Machu Picchu. Sitio arqueológico de Chavin. Parque Nacional de Huascarán. Sitio arqueológico de Chan Chan. Parque Nacional de Manú. Conjunto conventual de San Francisco de Lima.

Polonia. Centro histórico de Cracovia. Minas de sal de Wieliczka. Campo de concentración de Auschwitz. Parque Nacional de Bialowieza. Centro histórico de Varsovia.

Portugal. Centro de la ciudad de Angra do Heroísmo en las Azores. Monasterio de los Jerónimos y Torre de Belem en Lisboa. Monasterio de Batalha. Convento de Cristo en Tomar. Centro histórico de Evora. Monasterio de Alcobaça.

Reino Unido. Calzada de los Gigantes y su costa. Catedral y castillo de Durham. Garganta de Ironbridge. Parque real de Studley y ruinas de la abadía de Fountains. Stonehenge, Avebury y sitios megalíticos asociados. Castillos y murallas del rey Eduardo en Gwynedd. Isla de Santa Kilda. Palacio de Blenheim. Ciudad de Bath. Muro de Adriano. Palacio de Westminster, abadía de Westminster e iglesia de Santa Margarita. Isla de Henderson. Torre de

Londres. Catedral, abadía San Agustín e iglesia San Martín en Canterbury.

República Arabe Siria. Ciudad antigua de Damasco. Ciudad antigua de Bosra. Sitio de Palmira. Ciudad antigua de Alepo.

República Centroafricana. Parque Nacional del Manovo-Gounda St. Floris.

República Unida de Tanzania. Zona de conservación de Ngorongoro. Ruinas de Kilwa Kisiwani y de Songo Mnara. Parque Nacional de Serengeti. Reserva de caza de Selous. Parque Nacional del Kilimanjaro.

República del Yemen. Ciudad vieja de San'a. Ciudad antigua de Shibam y sus murallas.

Santa Sede. Ciudad del Vaticano.

Senegal. Isla de Gorée. Parque Nacional de Niokolo-Koba. Parque Nacional de las Aves de Djoudj.

Seychelles. Atolón de Aldabra. Reserva natural del Valle de Mai.

Sri Lanka. Ciudad santa de Anuradhapura. Ciudad histórica de Polonnaruwa. Ciudad antigua de Sigiriya. Reserva forestal de Sinharaja. Ciudad sagrada de Kandy. Ciudad vieja de Galle y sus fortificaciones.

Suiza. Convento de San Gall. Convento benedictino de Saint-Jean des Soeurs en Münstair. Ciudad vieja de Berna.

Túnez. Medina de Túnez. Sitio arqueológico de Cartago. Anfiteatro de El Djem. Parque Nacional de Ichkeul. Ciudad púnica de Kerkuan y su necrópolis. Medina de Susa. Kairuan.

Turquía. Zonas históricas de Estambul. Parque Nacional de Göreme y enclaves rupestres de Capadocia. Gran Mezquita y Hospital de Divrigi. Hatutsa. Nemrut Dag. Xanthos-Letoon. Hierápolis-Pamukkale. Antios.

Yugoslavia. Ciudad vieja de Dubrovnik. El viejo Ras con el Sopocani. Centro histórico de Split con el palacio de Diocleciano. Parque Nacional de Plitvice. Comarca natural e histórico-cultural de Ohrid. Comarca natural e histórico-cultural de Kotor. Parque Nacional del Durmitor. Monasterio de Studenica. Grutas de Skocjan.

Zaire. Parque Nacional de los Virunga. Parque Nacional del Garamba. Parque Nacional de Kahuzi-Biega. Parque Nacional del Salonga.

Zambia/Zimbabwe. Cataratas Victoria/Mosi-oa-Tunya.

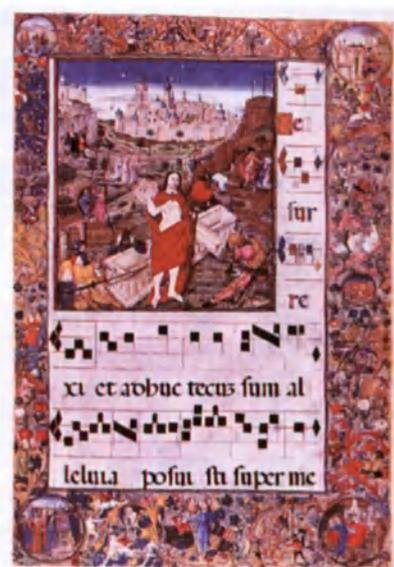
Zimbabwe. Parque Nacional de Mana Pools y áreas de safari de Sapi y Chewore. Monumento nacional del Gran Zimbabwe. Ruinas de Khami.

Estados partes en la Convención del Patrimonio Mundial

Los siguientes Estados, además de los mencionados en la lista reproducida más arriba, son también partes en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural: Afganistán, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Congo, Chile, Dinamarca, Filipinas, Finlandia, Gabón, Gambia, Guyana, Jamaica, Luxemburgo, Madagascar, Maldivas, Mónaco, Mozambique, Nicaragua, Níger, Nigeria, Paraguay, Qatar, República Dominicana, República Democrática Popular Lao, San Cristóbal y Nieves, Sudán, Suecia, Tailandia, Uganda y Viet Nam.

(*) El sitio de Burgess Shale, inscrito anteriormente en la Lista del Patrimonio Mundial, forma parte de los Parques de las Montañas Rocosas canadienses

La gran biblioteca del rey Matías



ESTE año se conmemora el quinto centenario de la muerte del rey Matías I de Hungría (1443-1490), conocido también con el apodo de Corvino, que se debía al cuervo que aparecía en su escudo de armas. Gobernante del Renacimiento, admirado por sus contemporáneos como un "amigo de las musas", Matías fue elegido rey en 1458 y convirtió a su corte en un magnífico centro de humanismo al que acudían artistas y eruditos famosos en toda Europa.

Lingüista, científico y protector de las artes y la enseñanza, fundó en Buda, su capital, una gran biblioteca, la Corvina, que fue formando con la ayuda de un verdadero ejército de agentes que compraban libros en los distintos países de Europa, de escribientes que los copiaban, de traductores que los vertían del italiano y del griego al latín, y de artistas que los iluminaban.

Otros grandes coleccionistas de la época —los Médicis, los Sforza, los reyes napolitanos, el príncipe de Urbino, los reyes de Francia y el rey Wenceslao de Bohemia y Alemania— poseían manuscritos de extraordinaria belleza, pero en cuanto al número de obras y a la riqueza de su contenido, la colección de Matías sólo era superada por la Biblioteca Vaticana.

Un visitante de Buda declaraba: "Examiné todos los libros. ¿Pero debe hablarse de libros? Todos ellos eran, en realidad, tesoros. Tenía la impresión de no encontrarme en una biblioteca sino en el Paraíso. Podía verse un sinnúmero de volúmenes en griego y en hebreo...y había más libros modernos y antiguos en latín que en cualquier parte del mundo."

La importancia cultural del libro y de las bibliotecas era un fenómeno nuevo en la vida intelectual de la Europa del siglo XV. El libro se convirtió en un tesoro supremo, vehículo y guardián de la herencia literaria y científica de la Antigüedad clásica.

Como se realizaban esfuerzos para copiar lo más posible de este legado y recoger todo lo que hubiera sobrevivido y guardara alguna relación con él, las bibliotecas se convirtieron en el lugar de trabajo de los eruditos y en centros de actividades y controversias intelectuales.

Aunque los libros impresos, los incunables, empezaban ya a circular por Europa durante la segunda mitad del reinado de Matías, en su biblioteca era mucho mayor el número de libros escritos a mano o códices. Esos manuscritos eran el resultado del trabajo minucioso de escribientes que no sólo debían dominar el latín, la lengua de la literatura y la ciencia medievales, sino también ser capaces de descifrar numerosas abreviaturas utilizadas por los autores para ahorrar tiempo y espacio. Su labor era física

y mentalmente agotadora. "Tres dedos escriben y todo el cuerpo se afana", solían escribir cuando llegaban al final de un volumen.

La caligrafía cambiaba de tanto en tanto siguiendo los dictados de la moda. En los manuscritos de la Corvina estaban representados fundamentalmente cuatro estilos: la letra gótica negra, la gótica antigua, la rotunda humanística y la cursiva humanística. La escritura se realizaba meticulosamente en vitela de excelente calidad. Sin embargo, el hecho de que los manuscritos estuvieran decorados e iluminados a mano realzaba indiscutiblemente su belleza. Los códices realizados o adquiridos para la Corvina en los años 1460 y 1470 se decoraban en el estilo relativamente simple de la época, ribeteados con volutas de follaje blanco sobre un

Arriba a la derecha, libro de salmos graduales (1480-1490), decorado con las armas del rey Matías y de la reina Beatriz. Arriba a la izquierda, Comentarios de los tratados de retórica de Cicerón, de Cayo Mario Victorino (anterior a 1462). En el centro, Sentencias de Juan Damasceno (1485-1490).

fondo de color. Más tarde, cuando llegó a su apogeo, la biblioteca compró las más importantes obras maestras del Renacimiento que se adornaron con emblemas reales y, en algunos casos, con retratos de Matías y de la reina su esposa.

Pero pese a todo lo hermosos que hayan podido ser los manuscritos de la Corvina como objetos, lo que le valió el aplauso de sus contemporáneos y de la posteridad fue la riqueza de su acervo bibliográfico. No tenemos antecedentes precisos sobre la magnitud de la colección en el momento de la muerte de Matías, pero se piensa que contenía entre 2.000 y 5.000 volúmenes. Abundaban particularmente las obras de autores clásicos griegos en su lengua original y traducidas al latín. Teniendo en cuenta el número de manuscritos que sobreviven, 216 diseminados por el mundo en bibliotecas y colecciones privadas, cabe presumir que unos dos tercios de las obras eran de carácter profano y que el resto estaba dedicado a la teología.

Los tesoros de la Corvina no se reunieron por un mero afán de ostentación. Los códices eran consultados por el rey, que también orientaba las adquisiciones y asistía a los coloquios de eruditos destacados que se celebraban en la biblioteca. Todos los aspectos de la ciencia y la literatura estaban representados: poesía y teatro, filosofía y teología, astronomía y medicina, geografía, retórica, gramática, ciencia militar y matemáticas. Además de las obras en latín, griego y hebreo, las primeras expresiones de la incipiente literatura húngara también fueron recogidas en la Corvina.

Al final del reinado de Matías, la Corvina se encontraba en el pináculo de la fama. Después de su muerte empezó a decaer lentamente, y al ser invadida Buda por los turcos en 1526, la gran biblioteca fue destruida. ■



Los lectores nos escriben

Sin leyenda

El número de mayo de 1990 "En los orígenes del mundo..." no contiene los comentarios habituales a las fotos de las portadas. Esperaba encontrarlos en el número de junio, pero no ha sido así. ¿Podrían ustedes salvar esa omisión?

**Marcelle Achard
Versailles (Francia)**

Pensamos que esas fotos no necesitaban comentarios y nos limitamos a señalar los nombres de los autores y de la agencia titular de los derechos, como siempre en la página 50, en la sección de los créditos fotográficos.

En toda la página

El número de mayo de 1990 ("En los orígenes del mundo...") es magnífico. Lamento solamente que a veces las reproducciones artísticas queden desfiguradas al extenderse en dos páginas o cubiertas por un título, como en la portada. Si bien ustedes no desean hacer la competencia a las revistas de arte, no olviden que tienen como misión combatir la eliminación por el dinero del acceso a la cultura. Quisiera que las maravillosas reproducciones que ustedes presentan pudieran desprenderse del texto y fueran algo más que un simple adorno de la revista.

**M. Cherre
Seiches-sur-le-Loir (Francia)**

S.O.S. Amazonia

En el mundo entero existen serias inquietudes ante los desequilibrios ecológicos que afectan al planeta. Es natural que la atención de la comunidad internacional se vuelque hacia la Amazonia. Recientemente satélites norteamericanos detectaron nuevas chamiceras y observaron señales de tala. Las consecuencias pueden ser catastróficas: recalentamiento planetario por acumulación de dióxido de carbono en la atmósfera, riesgo de fusión de los hielos polares y elevación del nivel de los mares, que acarrearían la inundación de las ciudades y las regiones costeras.

Para impedir una catástrofe de esa índole, es necesario actuar urgentemente en tres frentes:

1. Intervención de las Naciones Unidas ante sus Estados miembros a fin de que parte de los recursos destinados a armamento se dediquen a la preservación de la selva amazónica, en forma de una especie de impuesto amazónico que se pagaría a los países de la Amazonia continental.

2. Destinación de parte de esos recursos y de una parte de la deuda externa de los países de la cuenca amazónica —cedida por los países acreedores— a la creación de un parque mundial de conservación de la naturaleza en la Amazonia.

3. Adopción, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, de un plan conjunto de los países de la cuenca amazónica —Bolivia, Brasil, Colombia, Perú, Venezuela y las Guayanas— para la protección y la gestión de la parte del parque mundial que corresponde a su jurisdicción nacional.

Se habrá dado así un gran paso hacia la instauración de la paz en el mundo y la toma de conciencia, a escala planetaria, de la necesidad de que todos los pueblos busquen en conjunto una solución a los problemas que afectan a la humanidad.

**Maria Marcina
Pimentel Coimbra Bueno
Rio de Janeiro (Brasil)**

El inaccesible pasado alemán

En su número de abril de 1990 ("Relatando la historia") se publicó una entrevista a Hinnerk Bruhns titulada "El inaccesible pasado alemán", en la que se afirma que la RDA no trató de descubrir y juzgar a los criminales de guerra. La persona que realizó esa entrevista no estimó conveniente señalar ese craso error que hace aparecer al mencionado historiador como alguien muy mal informado.

**Pierre Huguenin
Helsinki (Finlandia)**

Fuera de contexto, la frase citada podría en efecto ser mal interpretada. En los primeros años de la postguerra, la "desnazificación", la depuración del aparato del Estado (en particular entre los profesores y los jueces, pero al parecer en menor medida entre los militares) se efectuó de manera más sistemática en la zona de ocupación soviética que en las zonas occidentales, y los tribunales militares soviéticos impusieron a menudo condenas muy severas. Esta fase terminó en 1948-1949. Después de la creación de la RDA, durante el otoño de 1949, hubo aun una serie de procesos contra criminales de guerra, el último de los cuales data de 1988. Pero no era éste el tema de la entrevista. La ideología oficial de la RDA hacía del fascismo una forma y una consecuencia del capitalismo. Se expulsaron entonces del lado de la RFA las sombras del pasado nacional-socialista, en tanto que la RDA se negaba a asumir la más mínima responsabilidad por los crímenes cometidos por Alemania durante la guerra. Esa responsabilidad (con sus consecuencias financieras) sólo fue reconocida después de la caída del régimen por el nuevo gobierno de la RDA. La amalgama entre nacional-socialismo,

por una parte, y fascismo-capitalismo, por otra, había ocultado el problema de la política racista. Recién en los años setenta la persecución de los judíos se convirtió en un tema para los historiadores de la RDA, pero sin que ello diera lugar a un debate público verdaderamente serio. Ese trabajo sobre la memoria queda todavía por hacer en la RDA.

**Hinnerk Bruhns
París (Francia)**

Manos de ciego

En la página 10 del número de julio de 1990 ("Mil millones de analfabetos, el desafío") aparece una foto que muestra las manos de un ciego sobre una tablilla de braille.

En primer lugar quiero señalar que esas manos no leen, como lo indica la leyenda, sino que escriben. En ese caso la tablilla debe colocarse en sentido vertical y no horizontal. Además, un ciego no pondría nunca las dos manos sobre un mismo punto de la tablilla. La mano derecha escribe de derecha a izquierda, y la mano izquierda mantiene la barra donde se encuentran los agujeros para imprimir los caracteres, pero no en el lugar donde la mano derecha perfora las letras. Por último, el braille se escribe de derecha a izquierda y el papel se lee de izquierda a derecha del lado del relieve.

**Yvonne Tavel
Lausanne (Suiza)**

Rogamos a nuestros lectores que disculpen el error. Esperamos haberlo subsanado publicando esta carta.

Todas las lenguas del mundo

En la entrevista que se le consagra en el número de mayo de 1990 "En los orígenes del mundo...", Camilo José Cela declara que "dentro de equis años, en el mundo no quedarán más que cuatro lenguas y cito sin orden: inglés, español, árabe y chino".

Es lamentable que un premio Nobel tenga una visión tan estrecha de la comunidad mundial y manifieste tan poca consideración por la diversidad de la naturaleza humana. Entramos en una era de democracia, de coexistencia. Los imperios ya no gobiernan el mundo. Cada cual debe salvaguardar sus raíces, pero aceptando las demás creencias y culturas.

Me parece que ese noble ideal es el de la Unesco, y es por esa razón que tengo por ella un enorme respeto.

**Paramendra Kumar Bhagal
Katmandú (Nepal)**

Portada, página 3 (izquierda): © Jean-Loup Princelle, París.
Portada posterior: Burt Glin © Magnum, París. Página 2: © Denise Fernandez Grundman, Aix en Provence. Página 3 (derecha): S. Bassouls © Sygma, París. Páginas 4, 6, 7: © Musée de l'Homme, París. Página 5: Vauthey © Sygma, París. Página 8: Doisneau, © Rapho, París. Página 9: © Sygma, París. Página 10 (arriba): T. Graham © Sygma, París. Páginas 10, 12 (arriba), 13, 14 (abajo): © Loup, París. Páginas 11, 26, 27 (arriba): Dingo © Vandystadt, París. Página 12 (abajo): F. Le Diascorn, © Rapho, París. Páginas 14-15: T. Campion, © Sygma, París. Página 15 (abajo): Valery Assenat © Publicis-Conseil-Renault 25 Baccara. Página 16: F. Le Guen © Sygma, París. Páginas 16-17: Georg Gerster © Rapho, París. Página 18-19: © Cinémagence, París. Página 18 (abajo), 24 (arriba): John G. Ross © Rapho, París. Página 20 (arriba): © Kipa, París. Página 20 (abajo): © V.A.G. France/Volkswagen-Audi. Página 21: John Launois © Rapho, París. Página 22 (arriba), 27 (abajo), 36 (izquierda), 38 (arriba): © Musée Nationale de l'Automobile, Mulhouse. Páginas 22-23 (abajo): © Keystone, París. Páginas 22-23 (arriba): © Relations Publiques Citroën-XM. Página 24 (abajo): Erich Hartmann © Magnum, París. Página 25: © Robert Braunschweig, Berna. Página 28: Bill Nation Picture Group © Rapho, París. Página 29: Yann Arthus Bertrand © Vandystadt, París. Página 30: © Daimler Benz, Stuttgart/Galerie Hans Mayer, Düsseldorf. Página 31 (arriba): J. Prayer © Sygma, París. Páginas 31, 32, 33, 34, 35: © Moira F. Harris, Minnesota. Páginas 36-37: Bernard Asset, © Vandystadt, París. Página 37 (abajo): © Galerie Vitesse, París. Página 38 (abajo, izquierda): © Alvaro Casal Tatlock, Uruguay. Página 38 (abajo, derecha): Serrailier © Rapho, París. Página 39 (arriba): Dave Cannon © Vandystadt, París. Página 39 (abajo): © Musée National des Techniques/Conservatoire National des Arts et Métiers, París. Página 40: © The National Motor Museum, Beaulieu. Páginas 42-43: José Serra, Lima. Página 44: Unesco/Comisión Nacional China. Página 45, 46 (abajo): Unesco/S. Mutal. Páginas 46-47 (arriba): Unesco/Monuments Historiques Alsace, J.P. Beck. Página 47 (abajo): Unesco/F. Charafi. Página 47 (derecha): Unesco/M. Batisse. Página 49: © MTI, Budapest/ Collection Országos Széchényi Könyvtár, Budapest.

AÑO XLIII

Revista mensual publicada en 34 idiomas
y en braille
por la Organización de las Naciones Unidas para
la Educación, la Ciencia y la Cultura.

31, rue François Bonvin, 75015 París, Francia.

Teléfono:

PARA COMUNICARSE DIRECTAMENTE CON LAS PERSONAS QUE
FIGURAN A CONTINUACIÓN MARQUE EL 45 68 SEGUIDO DE LAS
CIFRAS QUE APARECEN ENTRE PARENTESIS JUNTO A SU NOMBRE:

Director: Bahgat Elnadi
Jefe de redacción: Adel Rifaat

REDACCIÓN EN LA SEDE (PARÍS)

Secretaría de redacción: Gillian Whitcomb
Español: Miguel Labarca, Araceli Ortiz de Urbina
Francés: Alain Lévêque, Neda El Khazen
Inglés: Roy Malkin, Caroline Lawrence
Árabe: Abdelrashid Elsadek Mahmoudi
Ruso: Georgi Zelenin
Estudios e investigaciones: Fernando Ainsa
Unidad artística, fabricación: Georges Servat
Ilustración: Ariane Bailey, Carole Pajot (46.90)
Documentación: Violette Ringelstein (46.85)
Relaciones con las ediciones fuera de la Sede:
Solange Belin
Secretaría de dirección: Annie Brachet (47.15),
Mouna Chatta
Ediciones en braille en español, francés, inglés y
coreano: Marie-Dominique Bourgeais

EDICIONES FUERA DE LA SEDE

Ruso: Alexandre Melnikov (Moscú)
Alemán: Werner Merkli (Berna)
Italiano: Mario Guidotti (Roma)
Hindi: Ganga Prasad Vimal (Delhi)
Tamil: M. Mohammed Mustafa (Madrás)
Persa: H. Sadough Vanini (Teherán)
Portugués: Benedicto Silva (Rio de Janeiro)
Neerlandés: Paul Morren (Amberes)
Turco: Mefra Ilgazer (Estambul)
Urdu: Hakim Mohammed Said (Karachi)
Catalán: Joan Carreras i Martí (Barcelona)
Malayo: Azizah Hamzah (Kuala Lumpur)
Coreano: Paik Suyeung Gil (Seúl)
Swahili: Domino Rutayebesibwa (Dar-es-Salaam)
Croato-serbio, esloveno, macedonio y serbio-
croata: Bozidar Perković (Belgrado)
Chino: Shen Guofen (Beijing)
Búlgaro: Goran Gotev (Sofía)
Griego: Nicolas Papageorgiou (Atenas)
Cingalés: S.J. Sumanasekera Banda (Colombo)
Finés: Marjatta Oksanen (Helsinki)
Sueco: Manni Kössler (Estocolmo)
Vascuence: Gurutz Larrañaga (San Sebastián)
Vietnamita: Dao Tung (Hanoi)
Pashutu: Zmarai Mohaqiq (Kabul)
Hausa: Habib Alhassan (Sokoto)
Bangla: Abdullah A. M. Sharafuddin (Dacca)
Ucranio: Victor Stelmakh (Kiev)

PROMOCIÓN Y VENTAS

Responsable: Henry Knobil (45.88), Asistente: Marie-
Noëlle Branet (45.89), Suscripciones: Marie-Thérèse
Hardy (45.65), Jocelyne Despouy, Alpha Diakité, Jacqueline
Louise-Julie, Manichan Ngonekeo, Michel Ravassard,
Michelle Robillard, Mohamed Salah El Din,
Sylvie Van Rijsewijk, Ricardo Zamora-Pérez
Relaciones con los agentes y los suscriptores: Ginette
Motreff (45.64), Contabilidad: (45.66),
Correo: Martial Amegee (45.70)
Depósito: Héctor García Sandoval(47.50)

TARIFAS DE SUSCRIPCIÓN

Tel: 45.68.45.65

1 año: 126 francos franceses. 2 años: 234 francos.
Tapas para 12 números: 68 francos

Para los países en desarrollo:

1 año: 99 francos franceses. 2 años: 180 francos.
Reproducción en microfilm (1 año): 113 francos.
Pago por cheque, CCP o giro a la orden de la Unesco.

Los artículos y fotografías que no llevan el signo (copyright) pueden
reproducirse siempre que se haga constar "De El Correo de la Unesco",
el número del que han sido tomados y el nombre del autor. Deberán
enviarse a El Correo tres ejemplares de la revista o periódico que los
publique. Las fotografías reproducibles serán facilitadas por la Redacción a
quien las solicite por escrito. Los artículos firmados no expresan
forzosamente la opinión de la Unesco ni de la Redacción de la Revista.
En cambio, los títulos y los pies de fotos son de la incumbencia exclusiva
de ésta. Por último, los límites que figuran en los mapas que se publican
ocasionalmente no entrañan reconocimiento oficial alguno por parte de
las Naciones Unidas ni de la Unesco.

IMPRIMÉ EN FRANCE (Printed in France)

DEPOT LEGAL: C1-OCTOBRE 1990

COMMISSION PARITAIRE N° 71843 — DIFFUSE PAR LES NMPP
Fotocomposición: El Correo de la Unesco, Fotograbado-impresión:
Maury-Imprimeur S.A., 2-1, route d'Estampes, 45330 Malesherbes

ISSN 0304-310X

N° 10 - 1990 - OPI - 90 - 3 - 485 5

Este número contiene además de 52 páginas de textos,
un encarte de 4 páginas situado entre las p. 10-11 y 42-43.

Al ofrecer a un amigo una
suscripción a El Correo
de la Unesco, usted le hace
tres regalos permitiéndole:



1

Descubrir la única revista cultural
internacional que se publica en 35 lenguas
y que leen, en 120 países, cientos
de miles de lectores.

2

Explorar, cada mes,
la formidable diversidad de las
culturas y los conocimientos del mundo.

3

Asociarse a la obra de la Unesco que apunta
a promover "el respeto universal a la justicia,
a la ley, a los derechos humanos y a las libertades
fundamentales (...) sin distinción
de raza, sexo, idioma o religión..."

