

Crónica de México

Carrera Panamericana

Sin duda que el evento más sensacional de estos meses y aun del año: ha sido la II Gran Carrera Panamericana México.

Acaso no se hizo tanto ruido de propaganda como el año pasado en mayo; pero obtuvo más efectividad. Inscribiéronse 105 autos, a razón de 5,000 pesos mexicanos por auto, y participaron en ella varios países de América y de Europa como Francia e Italia. Y en ella tomaron parte varios campeones mundiales. El francés Jean Trevoux es ganador por cuatro veces del Rallye de Montecarlo. El norteamericano Troy Ruttman es campeón del medioeste en la prueba organizada por la AAA. El italiano Piero Taruffi es subcampeón mundial, y Alberto Ascari es campeón de Italia. El mexicano José Estrada Menocal ha sido varias veces campeón de México.

La carrera comenzó el día 20 de noviembre, fiesta nacional, y terminó el domingo 25. Los corredores salieron de Tuxtla Gutiérrez a Oaxaca. Partieron 93 autos; sólo llegaron a Oaxaca 70.

Esa primera jornada se caracterizó por los trágicos accidentes. El más doloroso ocurrió a Menocal; su auto se desplomó a un profundo barranco de 210 metros; Menocal fué hallado muerto; su copiloto Miguel González moría a las dos sin poder declarar.

La segunda jornada, de Oaxaca a México, fue trágica también; en ella pereció el famoso hombre de negocios Carlos Panini. Su auto, un Alfa Romero, dio varias volteretas. Por fortuna su hija Teresa, que iba de copiloto, salió ilesa. Carlos Panini, italiano de nacimiento, llegó a México de 18 años. Fue uno de los principales promotores de la aviación civil en México. Desde 1935, año en que principió a dedi-

carse a esas actividades con quince mil pesos, producto de mucho tiempo de trabajo: abrió más de diez rutas aéreas, y fundó su Compañía Panini.

Por fortuna en las restantes etapas no hubo accidentes trágicos que lamentar.

Los ganadores fueron los italianos Taruffi y Ascari. Taruffi con un auto Ferrari 1951 logró el primer lugar en toda la carrera, haciendo un tiempo récord de 12 horas, 57 minutos, 52 segundos para los 3,113 kilómetros.

Obtuvo el segundo lugar su paisano Alberto Ascari, con otro Ferrari, y con un tiempo de 22.05.56.

El americano Sterling, apodado el vaquero, logró el tercer lugar con un Chrysler 1951, haciendo un tiempo de 22.13.45.

El sensacional Ruttman, apodado el Diablo del volante, con un viejo Mercury 1948, ocupó el cuarto lugar. El francés Trevoux, piloteando un Packard 1951, llegó en quinto lugar, y el mexicano, con un Oldsmobile 1951, logró el octavo lugar con un tiempo de 23.12.29.

En la última etapa los pilotos triunfadores corrieron batiendo todos los récords de velocidad establecidos para coches turismo comerciales, comunes y corrientes. El norteamericano Bentanhausen, ganador de la última etapa, obtuvo un promedio de 184 kilómetros por hora. En la I Carrera Panamericana México, el mayor promedio alcanzado fue de 124 o 130 kilómetros por hora.

Piero Taruffi se ganó 200,000 pesos mexicanos; Ascari, 125,000; Ruttman, 50,000.

No se puede negar que durante las diversas etapas y jornadas de esa sensacional Carrera Panamericana México, hubo un entusiasmo delirante por parte de los espectadores. Por ejemplo, en la última etapa, de Chihuahua a Ciudad Juárez, más

de 12,000 automóviles particulares se colocaron en las laterales del camino, ofreciendo un colorido sin precedentes por allí; había además no menos de 6,000 camiones, y un público que se estima en un cuarto de millón de personas. La llegada a Juárez fue un estrépito atómico, pese a las ráfagas huracanadas de viento, y del intenso frío que se estaba dejando sentir. Entre los curiosos había unos 50,000 visitantes americanos. Taruffi y Ascari fueron paseados en hombros.

Enfriado el entusiasmo colectivo, y adoloridos aún los ánimos por las trágicas muertes de los pilotos mexicanos Estrada Menocal, Panini y González: han comenzado a preguntarse si vale la pena celebrar en México, periódicamente, esas dramáticas carreras panamericanas. Xavier Sorondo sintetiza, diciendo que "se halla también un sentimiento más generalizado, que no comulga con la emoción superficial, y que considera inútiles esas pruebas, y además tan peligrosas que arrojan saldos de heridos y muertos". Afirman que "esas carreras sólo tienen interés y razón de ser en los países donde se fabrican coches y accesorios, porque se traducen en mayor venta de los tipos vencedores.

Los americanos, aunque perdidosos, aseguran que triunfaron; porque, dólar por dólar, sus autos demostraron ser los mejores del mundo. El Chrysler Saratoga —tercer lugar— cuesta unos 3,600 dólares, en tanto que el Ferrari no baja de 10,000 dólares. Además, al cabo de 3,113 kilómetros, el Chrysler Saratoga de Sterling llegó tan sólo 16 minutos más tarde que Taruffi con un Ferrari. El cuarto, Ruttman, en un Mercury 1948; y el quinto, Jean Trevoux en un Packard 1951, quedaron a menos de 10 minutos de Sterling.

En fin, que todo el mundo ha ganado, y nadie ha perdido...

Sor Juana

Este año, 12 de noviembre, cumpliósse el III Centenario del natalicio de la célebre poetisa mexicana Sor Juana Inés de

la Cruz, en el mundo, Juana de Asbaje.

Con ese motivo se están celebrando actos en honor de la ilustre poetisa; es en las escuelas sobre todo donde a diario se rinde férvido homenaje a Sor Juana con diversos actos culturales.

Nacida Sor Juana en Nepantla —hoy, de Sor Juana— a los pies de los volcanes Popocatepetl e Iztaccihuatl, en un escenario natural imponderable: era lógico que el día 12 se homenajeara allí de manera especial a tan famosa hija. Y así fue.

Verificóse una solemne ceremonia oficial con asistencia de prohombres políticos, frente a los restos de la casa donde el 12 de noviembre de 1651 nació la que había de ser llamada la Décima Musa.

Un poco de muro de adobe, y unas cuantas piedras quedan de la casa de los Asbaje. El gobierno local mandó levantar alrededor de esos restos una construcción techada, que los protegiera de los elementos. Sobre los muros de esa construcción se han inscrito cuatro de los más inspirados sonetos —Sor Juana, y las famosas redondillas de "Hombres necios que acusáis..." Al centro se levanta un zócalo, donde se colocó un busto de la poetisa, debido al escultor Joaquín Arias.

Ese mismo día 12 el Ateneo de Mujeres rindió homenaje a Sor Juana Inés de la Cruz.

El gran salón del Casino de Veracruz hallábase lleno de distinguida concurrencia, estando presentes literatos, mujeres de letras, diplomáticos y gente de nuestro mundo intelectual en general.

En esa solemne ocasión aprobóse el proyecto de que una de las salas de la nueva Biblioteca Nacional, que se levantará en la Plaza de la Ciudadela: sea destinada exclusivamente a Sor Juana, la que —según el escritor Alvarez Aráuz— "es más elogiada que leída"...

Es decir, que en dicha sala se concentre cuanta bibliografía e iconografía sobre la ilustre poetisa pueda conseguirse en México, así como también objetos personales y otros recuerdos de la famosa monja jerónima, para de esa manera contar con un pequeño museo de Sor Juana.

La Basílica

Ha causado asombro la noticia de que las obras de la monumental Plaza de la Basílica de Nuestra Señora de Guadalupe han sido suspendidas.

La noticia es dolorosa, pero cierta. Hanse suspendido las obras, acaso por tiempo indefinido. La causa es obvia: ¡falta dinero!

Las autoridades civil y eclesiástica se pusieron de acuerdo "en vista de la fe del pueblo mexicano tan manifiesta y extendida, y su devoción a la Virgen aparecida en el Tepeyac, tan cierta: que era necesario darle al lugar las características relevantes de su categoría".

Seleccionado el proyecto del arquitecto Manuel Ortiz Monasterio, se fijó un costo para su ejecución hasta por la suma de 30 millones de pesos. El Departamento prometió aportar cuatro millones de pesos en 1950, y seis millones en el curso de 1951. Sin embargo —he aquí la primera falla— este año, y ya en marcha las obras el Departamento del Distrito no ha entregado al Comité ni un solo centavo.

Los representantes de la Iglesia a su vez habían calculado que con la emisión del timbre guadalupano recogerían dinero suficiente para completar el costo del proyecto. La recaudación, pese a todo, ha sido lenta; apenas si dos millones de pesos han sido recibidos como producto de esa operación. Se calculaba que dos millones de católicos podían aportar con facilidad diez pesos cada uno en un año, para un total de veinte millones de pesos.

El Comité de Planificación está estudiando nuevos arbitrios para recaudar fondos, y no se pierde la esperanza de terminar, en plazo más o menos largo, esa monumental plaza que será orgullo para los católicos guadalupanos.

A últimas fechas, con gran lujo de publicidad, ha aparecido un proyecto que es, al menos para los ojos profanos, de una belleza y originalidad muy superiores al aprobado. Y agrégase que ese último proyecto será el definitivo. Eso ha venido a desorientar un poco, y acaso ha producido desánimo y desconcierto.

Oleoducto transistmico

Se calcula que más de un millón de pesos mensuales, por concepto de costo de transportes, se ahorrará Petróleos Mexicanos con el oleoducto transistmico Minatitlán a Salina Cruz, que dentro de breve tiempo estará funcionando en toda su capacidad.

La longitud de ese oleoducto es de 245 kilómetros, y su construcción constituye un alarde de ingeniería, ya que por las condiciones topográficas del terreno, se tuvieron que afrontar muy serios problemas.

Los técnicos de Petróleos consideran que la obra resuelve una serie de problemas sobre abastecimiento y distribución de combustible en la costa del Pacífico, la que puede considerarse como la más alejada de los centros productores de petróleo.

Antiguamente, los productos tenían que transportarse por ferrocarril, a través del Istmo de Tehuantepec, para ser distribuidos por medio de barcos desde Salina Cruz a diferentes puertos del mismo litoral. Esos sistemas, además de ser costosos, resultaban sumamente lentos y deficientes.

El oleoducto llevará de Minatitlán a Salina Cruz productos ligeros, tales como gasolina, kerosinas y gasóleos; y posteriormente, al construirse varias de las refineries en el litoral, petróleo crudo.

El oleoducto, cuyo costo fue de 25 millones de pesos, funciona con una estación de bombeo situada en Minatitlán, la que está dotada de bombas con capacidad de 15 mil barriles por día cada una, operadas con motores Diesel de 325 caballos de fuerza.

La televisión

El inventor mexicano Guillermo González Camarena presentó en sesión privada un programa completo de televisión a colores.

Lo excepcional del caso es que el equipo utilizado: transmisor, cámaras, receptores: fueron contruidos totalmente en nuestro

país, bajo patentes propias y por técnicos nacionales.

El resultado de la demostración no pudo ser más halagador para González Camarena. La televisión en colores no es un sueño, sino una realidad espléndida. La recepción es perfecta, y los colores se perciben más vivos, más naturales que en las pantallas cinematográficas. Las imágenes son claras; y el color, tanto en las transmisiones de objetos inanimados como de figuras en movimiento: queda perfectamente constatado y definido.

El mismo González Camarena ha inventado un dispositivo para aumentar el volumen de la pantalla, sin que las imágenes sufran distorsión al ser ampliadas. Y tan pronto como sus posibilidades de fabricación se lo permitan: González Camarena pondrá a la venta pantallas especiales para su adaptación a los receptores corrientes de televisión, o televisores, a fin de que los propietarios de los mismos puedan contemplar los programas a colores.

Los divorcios

En la celebración de las semanas de la Bondad y de la Moralización, que actualmente se celebran aquí: han salido a re-

lucir que los divorcios están a la orden del día.

La Acción Católica Mexicana, que ha encabezado una encuesta sobre el particular: se ha encontrado con "estos tremendos datos, que revelan el relajamiento moral de la familia mexicana".

Actualmente se tramitan 1,560 divorcios en el Tribunal Superior de Justicia y en los juzgados; vienen a representar nada menos que casi el 10 por ciento de los matrimonios que se realizan en la capital.

La Acción Católica Mexicana ha recibido opiniones unánimes en el sentido de que el divorcio es una institución que no se adapta al medio mexicano, y destruye la estabilidad del hogar y la moral de la familia mexicana.

El mayor porcentaje de divorcios se realiza entre la clase alta. Y las separaciones conyugales se efectúan en mayor número entre matrimonios jóvenes, entre los dos y tres años de casados, después que han tenido uno o dos hijos.

Las Autoridades Eclesiásticas están alarmadas, y estudian la forma de combatir el divorcio, que no se adapta al medio mexicano, y destruye la estabilidad del hogar y la moral de la familia mexicana.

México, D. F., diciembre de 1951.