

INFORMACIONES



CUADERNO DE CULTURA E INFORMACIÓN GENERAL

Año 1

15 de Diciembre de 1946

No. 4

"INFORMACIONES"
APARTADO N.º 1952

SAN JOSE, COSTA RICA — AMERICA CENTRAL



UNA CASA DE AMERICA LATINA EN PARIS UN CENTRO FRANCÉS EN SAN JOSE

EL 18 de octubre pasado, la casa de América Latina fue solemnemente inaugurada en París, por las más altas personalidades de América Latina y Francesas entre las cuales no hay que dejar de mencionar la gran figura del Sr. don Luis Sousa Dantas y los embajadores de las repúblicas de Argentina, Brasil y Chile. Al 96 de la Avenida de Iena, al lado de la Estrella M. Paul Rivet saludando M. George Bidault, le presentó el Hotel Fould lujosamente arreglado.

Discursos, Champagne... La Casa de América Latina iniciaba su vida.

Todos los países del mundo tienen su «Alliance Française» cuyo presidente es el famoso escritor George Duhamel, su Congreso acaba de reunirse y ha llamado la atención de todos los medios.

Con el mismo espíritu, es decir, un espíritu de acercamiento, con el anhelo de aumentar el conocimiento recíproco («Informaciones» tiene el gusto de anunciar la próxima apertura de un Centro Francés de Información, el que no tiene otra misión que manifestar la presencia de Francia. Todas las personas interesadas en la vida francesa: vida política, económica, espiritual encuentran en su Sala de Lectura revistas, periódicos, revistas de moda, publicaciones que pueden ser de interés...

Dar informaciones es dar conocimientos, ponerlos a la disposición de cada uno y de todos y permitir su uso, tal será el propósito de este Centro.

El Centro de Información Francés será también una manifestación permanente de la presencia de Francia en Costa Rica, y en la América Central. El Itsmo ha tenido quizá razón de pensar, de creer que la vieja Eu-

ropa en general y Francia en particular se desinteresaba de su vida, pero los acontecimientos de la última década, disminuyendo las distancias, estrechando al mundo han probado la solidaridad de nuestro planeta delante de los problemas humanos, y el 15 de setiembre pasado Bolívar como Martí y Rubén Darío, volvían a tomar su campo en una de las plazas de París. «París, la Ciudad de las Cuentas,» como acaba de llamarla un periodista americano en un artículo que quería hacer irónico, pagaba una cuenta, sí pero una cuenta de gratitud y de recuerdo a estos grandes hombres de la humanidad.

La Asociación Cultural Franco-costarricense a la reapertura de las clases, en marzo próximo por medio del Sr.

Van Huffel y de la señorita René Cabezas Duffner darán una vez al mes una clase pública en este local puesto, gustosamente a la disposición de los estudiantes.

El mundo inquieto de hoy encontrará un día su equilibrio, será lo resultante del conocimiento recíproco de todos los países; los pueblos encontrarán su armonía, el odio colectivo y los sentimientos anticuados que engendran guerras desaparecerán por la interpenetración espiritual de los pueblos del mundo.

Con esta idea, El Centro Francés, modesto grano de arena, abre pues sus puertas en un espíritu de objetividad y de desinterés.

«Informaciones» se complace en desearle éxito y larga vida.

George Bidault

*Líder del M. R. P.,
ex-Premier de Francia*

*Los próximos días nos dirán
su misión en el gobierno
de mañana*



La cuestión del carbón en Francia vista por unos periodistas británicos

REPRODUCIMOS dos extractos de artículos publicados en la prensa provincial británica por unos periodistas ingleses que acaban de visitar Francia.

L. B. Duckworth (Express and Star) comenta, sobre todo, la escasez de carbón:

«Francia por el momento necesita carbón más que cualquier otra cosa. Siempre lo importó en gran cantidad. Un tercio de su consumo total de pre-guerra venía de Alemania, de Gran Bretaña, de Bélgica y de los Países Bajos. Actualmente, esos recursos sólo le son accesibles de una manera muy limitada y aunque tenga una mano de obra acrecentada que comprende prisioneros de guerra alemanes y obreros italianos, y haya aumentado su propia producción, y por encima del nivel de 1938, no tiene suficiente carbón para hacer frente a sus necesidades.

«Lo necesita para sus fábricas, con el fin de producir lo que le es indispensable para reparar las destrucciones causadas por los bombardeos alemanes y aliados; lo necesita para construir nuevas fábricas, nuevos puentes, (más de 2600 fueron destruidos), nuevas locomotoras, nuevo material rodante, nuevos barcos y muchas cosas más.

«Todo su programa de reconstrucción y de resurgimiento económico se encuentra indisolublemente anudado al carbón.»

Douglas C. Stephen, reconocido por su colega como el mejor situado para conocer la cuestión del carbón, habla en los términos siguientes: (South Wales Echo and Express):

«Carbón! Carbón! Carbón! Ese es el tema inevitable de todos los discursos que hemos oído en Francia. Los Ministros, los industriales, los miembros de las municipalidades, todos insistieron en ello en tal forma que tomó para nosotros el aspecto de una broma.

«Pero se trata de una triste realidad de la que depende el resurgimiento industrial de Francia en la escala que desea.

«En el País de Gales sabemos muy bien que Francia antes de la guerra importaba el tercio de su carbón—más de 21 millones de toneladas por año.— No es pues de extrañar que se haya insistido tanto sobre ese problema...

«Todos los notables esfuerzos que Francia ha hecho le permiten afirmar que de todos los países de Europa, es el que más produce actualmente carbón con relación a la pre-guerra. Pero no llega a una producción superior en 7% sino utilizando 42% de mano de obra suplementaria. Esta mano de obra se compone de polacos, de belgas y de italianos, pero el 13% está representado por prisioneros de guerra alemanes...

«Más de la mitad de los altos hornos franceses están paralizados por falta de coque. Esas consecuencias desastrosas podrían evitarse si estuviesen disponibles las importa-

ciones británicas. Hemos visto en las cuencas inactivas de Nantes y de Rouen, otros efectos del paro de las exportaciones de carbón inglés.»

«Este es un verdadero dilema para Francia. No puede proporcionarse carbón en nuestro país. No queremos dejar recibir cantidades suficientes del Ruhr.

«Así como un dirigente comunista francés dijo a los mineros:

Producir, extraer carbón, esa es la forma más elevada de vuestro deber hacia vuestra clase, de vuestro deber hacia Francia.»

Los periodistas británicos han comprendido el problema. El gobierno británico a la entrada del invierno, decide restringir aún más las entregas de carbón del Ruhr a Francia.

RADIODIFUSION FRANCESA

Emite actualmente dos veces al día y especialmente para la AMERICA LATINA un Programa EN ESPAÑOL:

5:45 p. m. a 6 p. m. sobre 25m06 (11970 Kcs.)

DIRECTAMENTE DE PARIS EN FRANCES:

6:15 p. m. a 6:45 p. m.

EN ESPAÑOL DE

6:45 p. m. a 7:40 p. m.

Crónica, música e información sobre

19m68 (15240kcs) 25m24 (11885kcs)

25m33 (11845kcs) 31m19 (9620kcs)

Mucho agradeceríamos a nuestros radioescuchas de comunicarnos si lo pueden captar fácilmente y si los programas son de interés, pueden dirigir sus impresiones a Radiodiffusion Francaise, Service de Relation Extérieures. — 118. Avenue Des Champs-Élysées o apartado 1952, San José Costa Rica.

LABOR CULTURAL

- 1.— El Centro Francés recibe semanalmente los diarios de la semana como: "El Figaro", "El Populaire", "Combat", etc.
- 2.— Los semanales: "Les Nouvelles Littéraires", "Les Lettres Françaises", "Une Semaine Dans Le Monde", "La Bataille".
- 3.— "Illustration", varias revistas de moda como "Elle", "Vogue", etc.
- 4.— Varias publicaciones semanales o mensuales en literatura, política y de filosofía.

Todas estas publicaciones son a la disposición en la Sala de Lectura del Centro para todos nuestros visitantes; además habrá un Servicio de suscripción que se encargará de facilitar todo contacto con las casas de Edición en Francia.

ESCUCHE TODOS LOS SABADOS Y DOMINGOS

DE TODAS LAS SEMANAS

POR LA EMISORA DE RADIO PARA TI de SAN JOSÉ, C. R.

De 6:15 a 6:30 p. m. — Los programas de la Hora Francesa. Música, noticias, comentario del hecho de la semana; su colaboración, sus críticas y sugerencias ayudarán a presentar un programa que sea del gusto de todos.

ULTIMO VUELO DEL ARCANGEL: JEAN MERMOZ

— POR PABLO DE PALMA —

La incorporación del nombre de América a los fastos de la aviación está indisolublemente unida en uno de los nombres más gloriosos y puros de Francia: Jean Mermoz.

El primer vuelo nocturno Río de Janeiro-Buenos Aires, en 1928; el cruce de la cordillera de los Andes, en 1929; la travesía del Atlántico-sur en 1933, evocan en la historia de la aviación mundial las más notables hazañas cumplidas en tierras americanas por las alas francesas en un período en que el material y la técnica de que disponía la navegación aérea hacían todavía del vuelo una arriesgada aventura.

Era menester poseer una fe y un valor a toda prueba para afrontar los ocultos y casi siempre fatales peligros del espacio. Y hallarse imbuido de una mística—la mística de la "línea"—para hollar regiones que parecían inaccesibles, hurtándose a la mirada del hombre bajo cenales de misterio.

Cuando Mermoz se internó en la cordillera de los Andes el 28 de febrero de 1929 con un aparato que sólo "techaba" 4.000 metros, estaba investido de una representación mucho más que la de la "Aeropostale" y su

misión trascendía los fines de un simple contrato: representaba al hombre, al espíritu, en su lucha para vencer y conquistar la naturaleza.

Pero la naturaleza no se deja vencer fácilmente. Exige sacrificios y, a veces, altas contribuciones. Mermoz lo sabía. Conocía las sorpresivas fallas del motor en medio del desierto, el aterrizaje forzoso, las largas caminatas bajo el sol abrazador, la angustia de la sed, la fiebre: conoció las traicioneras corrientes de aire, la desorientadora niebla, los hondos precipicios, las bajas temperaturas que aterrizan; y también,—flaco premio después de todo!—conoció el triunfo, el plácido bienestar después del tenso esfuerzo. Un breve intervalo en la lucha. Las seducciones de la aventura, la persecución de una nueva meta lo atraen y reclaman.

Ahora será al mar, la barrera del mar la que solicitará su imaginación, la que probará su esfuerzo. El pretexto será reducir el tiempo que insumía la travesía marítima del Atlántico-sur. "Tenemos que cruzar el Atlántico-sur por vía aérea", afirma Mermoz. Para ello em-

barca para Francia, consigue licencia para manejar hidroaviones, bate un récord mientras prueba la nueva máquina, y el 12 de mayo de 1930 cruza el "charco" y acuatiza en Brasil. Pero no basta: hay que mejorar ese primer resultado y volver por el mismo camino. El intento lo lleva a 900 kilómetros de la costa africana, donde le obliga a amarizar una avería. Sin embargo, no cede. Encuentra un joven y audaz inventor, René Couzinet, y el "Ac-en-ciel" vence al océano y quiebra la resistencia de los que consideraban únicamente posible el cruce del mar con aparatos anfíbios.

La gloria de Mermoz alcanza, ¡ay! su cenit. Pronto, el 7 de diciembre de 1936, levantará vuelo por última vez para reunirse con Colletot, su querido mecánico, desaparecido en febrero del mismo año con el hidroavión "Ciudad de Buenos Aires".

Es el destino de los héroes: morir jóvenes y en la brecha. Mermoz no escapó a él. Dentro de unos días se cumplirá el décimo aniversario de su último y definitivo vuelo, pues el "arcángel"—como lo llamaban—no volvió. Pero nosotros lo recordamos.

MUERTE DE POULBOT, DIBUJANTE Y FILOSOFO

EXTRACTO DEL «PAYS»

Poulbot ha muerto. Poulbot, a secas. Su nombre se había convertido en un sustantivo del lenguaje popular. Ante los chiquillos de nuestras calles, se dirá siempre «un poulbot», como se dice «un chaval» y «un garvоче», expresión que tiene un padrino ilustre.

Poulbot, que nació en Saint-Denis, tenía 67 años. Se le creía de más edad, no solamente porque se habla de él desde hace mucho tiempo, sino porque parecía muy aviejado, muy encorvado, y en su rostro surcado de arrugas había una expresión dolorosa, subrayada por una mirada triste.

Poulbot, hijo de padres de condición muy humilde, tenía seis hermanos y hermanas. Educado primeramente en la maternal, como los que debía tipificar en sus dibujos, encontró allí sus primeros modelos antes de convertirse en becado del colegio Rollin. A los 16 años publicaba—gratis—sus croquis de debut en *Pele-Mele*. Desde su infancia pegó la nariz en los escaparates de los ven-

dedores de periódicos y en los kioscos que exponían los ilustrados.

Siendo repórter-dibujante del *Petit-Bleu*, sus funciones le valieron ser introducido cerca de Jules Guérin, en pleno asunto del fuerte Chabrol de París, cuando los inquilinos amenazados con ser expulsados, en la calle Chabrol, cerca de la estación del Este, se atrincheraron en sus casas y sostuvieron un sitio en regla contra la policía y los bomberos. Poulbot ganó su cédula de periodista dibujando sobre los tejados vecinos, cosas vistas.

La guerra de 1914 consagró a Poulbot en una especie de gloria. Colaboraba entonces desde hacía varios años en algunos semanarios satíricos cuando el conflicto mundial desencadenó en él un numen épico. Elevó a los chiquillos y chiquillas del suburbio, sin exagerar, a las proporciones de un fresco en el que las escenas y las leyendas iban a la par.

Poulbot fué uno de los fundadores de la

República de Montmartre creada en 1920 en la taberna de París, hoy desaparecida, en la avenida de Clichy, con Forain, Willette, Maurice Neumont, Depaquit, etc., todos muertos. Presidió hasta sus últimos días la Comuna Libre que él hizo nacer y de la que desarrolló ampliamente los beneficios sociales.

De 1940 a 1944, estuvo bajo la vigilancia de los alemanes, a causa de los libelos al lápiz que multiplicó contra ellos. La enfermedad, la vejez prematura, enarrecieron los testimonios de una labor prodigada antes hasta en libros cuyo valor aumentó gracias a él.

Fiel hasta el fin a la «butte» Montmartre, Poulbot ha exhalado el último suspiro en su domicilio de la avenida Junot. Ha ido a reunirse con Willette, Forain, Steinen, y puede decirse adós en él a una forma de espíritu que sin embargo debe permanecer, dentro de un encanto de humorista filósofo, como un ejemplo.

Las Elecciones Francesas y la Política Exterior

DESDE el punto de vista de la política interior, pueden desprenderse de la consulta electoral que en Francia tuvo lugar el 10 del mes de noviembre, conclusiones azar divergentes. Pero en el orden internacional, esa consulta expresa dos realidades cuya importancia debe ser de todo punto destacada.

Se refiere la primera a la estabilización constitucional de Francia y al paso de un estado provisional de cosas a la norma legal. La vida pública será en lo sucesivo regida por instituciones estables, condición esencial del resurgimiento económico, más también de una política de continuidad en lo atinente a las relaciones internacionales del país.

Los gobiernos que en la mañana hablarán a nombre del pueblo francés podrán asumir compromisos a largo plazo, sin temor de verse desaprobados por una bronca mutación de la opinión pública. Es ésta una de las mayores condiciones de toda negociación internacional. Habiéndose llevado a efecto después de las elecciones norteamericanas, las elecciones francesas contribuyen a introducir, en el cerrado juego de las potencias en que descansa la elaboración de una paz definitiva, una garantía de estabilidad y de firmeza. Ninguna circunstancia pasa de modo más oneroso, sobre las relaciones de las grandes potencias como lo hacen las especulaciones a que cada una de ellas se ve tentada a entregarse respecto de un giro de la política interior de sus rivales o de sus amigos. Esta naturaleza de cálculo queda ya excluida: Los Estados en cuyas manos reposa la suerte del mundo, tienen en el terreno constitucional una posición durable y bien definida.

Segunda realidad que las elecciones francesas han venido a poner de manifiesto: una política de franca orientación democrática, pero que no compromete al gobierno con ninguno de los bloques ideológicos que se disputan la dominación mundial. La Francia de mañana no será arrastrada por ninguno de los dos grupos que batallan en las conferencias de paz. Permanece en la línea equidistante en que la ha situado la política de M. Georges Bidault. Seguirá dispensando su confianza así a Londres y Washington como a Moscú, igualmente resuelta a defender sus intereses ahí donde se vean amenazados y a buscar en un entendimiento general, independiente respecto de las diferencias o de las oposiciones de ré-

gimen, el advenimiento de un mundo liberado del temor y de la miseria.

Y esta posición debe asegurarse en el concierto de los pueblos un recobro de autoridad y un cometido de conciliación cuya importancia no hará sino acrecentarse a medida que progresen los trabajos de la paz. Para Francia está ello condicionado ante todo por el destino de Alemania al estudio del cual va a dedicarse una conferencia ya próxima.

Hablando francamente, ninguno de sus aliados considera este problema bajo la misma luz que ella. Pero—y esto es una enseñanza más de las elecciones del 10 de noviembre—todos los partidos en que se apoya la voluntad popular profesan acerca de la seguridad exterior de Francia el mismo criterio. De ello se sigue que el gobierno de mañana será poderosamente asistido por la opinión pública del país cuando defienda la tesis francesa ante los areópagos internacionales. La uni-

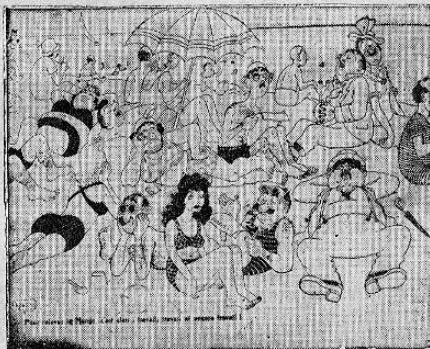
dad de la nación estará de todo punto tras él.

El apego a la solidaridad internacional, a los principios de la Carta de las Naciones Unidas, salen corroborados de esta consulta electoral. La causa de la paz está ahora más que en ninguna otra época de la historia enlazada, por lo que concierne a la política francesa, al triunfo de la justicia social en el orden interno, al restablecimiento del sentido de lo humano en el orden a las relaciones entre los pueblos.

Ni enfundación, ni bloque, mañana como antaño, es la fórmula en que estriba esta política. Fiel a su tradición, robustecida por su experiencia, consciente de su misión civilizadora y de sus mundiales responsabilidades, Francia encuentra en la estabilidad de sus instituciones el ascendiente y la claridad que permiten que no haya progreso humano que no ostente el sello de su genio.

ALBERT MOUSSET

TRABAJAR!!



La unanimidad no está hecha sobre la manera de estabilizar Europa y el Mundo, pero hay un punto sobre el cual todos los dirigentes están de acuerdo es: *Trabajar.*

Todos los discursos oficiales insisten sobre este motivo que aparecen como Leit-motiv. Dubout, célebre caricaturista francés de un talento humorístico muy sarcástico remitió a su periódico este dibujo que reproducimos y que debemos a una atención del «Diario de Costa Rica.»

El buen humor, el humor francés no pierde su derecho!

EL ARTE EN COSTA RICA

M
a
n
u
e
l
C
a
n
ode
C
a
s
t
r
o

Vengo otra vez a decirles que se fijen en los nuevos dibujos (1946) de nuestro don Manuel Cano de Castro. Lo hago con gusto. Mucho me interesa el arte de Cano de Castro. Don Manuel estudia, filosofía, crea, dibuja. Tiene sabor de sabiduría oculta lo que dibuja. Por eso es tan interesante la obra artística de don Manuel. Unos verán algo en estas acuarelas y acuá-tintas. Otros verán más. Lo bueno es que se fijen y se queden pensando en lo que han visto.

El misterio de la luz y del color en las acuá-tintas inspiradas en cuentos de Poe. Lo que le dicen a Cano de Castro los cuentos de Poe en la famosa traducción de Baudelaire. Esto de penetrar en el mundo de los sueños de Poe, como lo hace Cano de Castro, revela mucho adelante creador en él, y su esfuerzo le señala a Costa Rica un punto en el itinerario de los que estudian al maravilloso Poe. Mueven estos dibujos a leer los cuentos de Poe, o a volverlos a leer. Sueños, pesadillas, símbolos, un mundo misterioso de cosas y seres extraños. ¡Qué líneas, qué caras! Pienso en Rubén Darío. Megusta el motivo inspirado en el QUIJOTE. Ojala le hiciera también a Nuestro Señor don Quijote su Vía Crucis.

Fijarse en el Viacrucis de Cano de Castro, como él lo siente: al Cristo que cae y recae, con la simbólica cruz a cuestas, las mujeres dolientes. Porque hay Cruz y hay Crucifijo.

En las acuarelas de motivos nacionales, hay magia de luz y de paisaje. En esa magia se mueve el fantástico campesino nuestro, como lo ve don Manuel.

Fijarse en los zopilotes de la acuarela en Punta-reñas.

Señalo, por fin, estos dos trabajos, tan originales: una siesta, digamos, de meretrices (las posturas de aves acuáticas que tienen); y la huelga, tan irónica, de los enterradores.

Muy honroso es para Costa Rica que tenga un pintor raro que vea y se manifieste, como Cano de Castro, en la sencillez con que lo hace, y en los asuntos trascendentes que se propone.

En don Manuel Cano de Castro hay cierta genialidad artística de semita, por lo que veo,

J. GARCÍA MONGE

Costa Rica, diciembre de 1946.

ANTOLOGÍA DEL GRAN REPORTAJE

POR EDOUARD HELSEY

Al mismo tiempo que, después de una interrupción de siete años, se otorgaba por vez primera desde la guerra el premio Albert-Londres, ese «Coincidencia de los reporteros, por una feliz coincidencia las ediciones Correa añaden a su colección de antologías sobre «Las Grandes Profesiones Francesas» un volumen consagrado a los «Grandes Reportajes».

Jerôme y Jean Tharand que, a pesar de sus laureles académicos, no se avergüenzan de profesar esa forma errante del periodismo, presentan un prefacio de cuarenta páginas, que toma a veces la forma de confesión personal, una recopilación de textos realmente concluyentes.

No hay ni uno solo de los artículos reunidos allí que no haya sido escrito apresuradamente para un periódico. Muchas de esas líneas fueron arrancadas vivas de un cuadernillo de notas, ilegalmente garbataeadas en una ventanilla del telégrafo, improvisadas en el teléfono la noche de un día de fiebre. Los fragmentos más meditados fueron redactados en un vagón o en una cabina de transatlántico, al regreso de una encuesta rápida. Nada hay en ellos del trabajo minucioso y pulido del gabinete.

Tal y como son, esos trozos cursivos zanzan definitivamente la cuestión de saber si el reportaje puede o no, constituir un género literario. Permiten medir la cantidad enorme de talento que derrochan día a día, a lo largo de los grandes caminos, hombres, y algunas veces mujeres, a quienes el torbellino de la actualidad no deja tregua, pero que tienen, sin embargo, que traducir con vigor y nitidez, con relieve y coherencia, los aspectos más salientes de la realidad cotidiana.

Esta antología es, en su género, un monumento. Con sólo haberla hojeado, se puede sentir sin inquietud de las actitudes despreciativas que adoptan demasiado a menudo, para con los «periodistas», algunos irrisorios sub-diaconos de pequeñas capillas «literatúras» que, en los cafés de la margen izquierda, se apoyan en frágiles plaquetitas más o menos esotéricas, para decretar juicios sin apelación.

Pero volvamos a la Antología. Su lectura es seductora. Nos pasea a través del tiempo y del espacio. El primer texto es un artículo de Saint-Marc Girardin, doctrinario almidonado, severo académico, que, en su juventud, no juzgaba indigno de él anotar al vuelo el espectáculo de la vida corriente. En el mes de agosto de 1830, algunas semanas después de las «Trois Glorieuses», hace un cuadro del alud de aprovechadores que hizo surgir la revolución. Y Podemos comprobar, por comparación, a la luz de experiencias muy recientes, que la humanidad no cambia.

España, Alemania, Rusia, Nueva York o el Extremo Oriente, nada falta a esta película en colores. Seguimos augustos funerales, asistimos a una coronación. Descansamos del oleaje de Islandia penetrando en los pasillos del Vaticano. Mundos. Un mundo. El movimiento de los días registrados por inteligencias lúcidas, el vasto estereotipo humano captado por finas sensibilidades. Y puede comprobarse, al azar en esas páginas, cada una de las cuales está

marcada con su fecha auténtica, que la clarividencia es la primera, la más común de las cualidades de un buen reportero y que los acontecimientos, en general, no desmienten sus pronósticos.

Un telegrama de reportero puede contener más verdad que un informe de embajador. Hojeen la antología de los «Grandes Reportajes», que se extiende sobre más de un siglo, y comprobarán que a menudo hubiera sido provechoso para los gobernantes tener un poco más en cuenta las indicaciones proporcionadas por esos «periodistas errantes».

Y comprobarán también cuan falsa es la imagen que se hace mucha gente del personaje.

Se le atribuye valor. Le hace falta a menudo. Prontitud, le es necesaria. Suavidad, agilidad, desenvolvimiento, aplomo. No podría pasar sin ellos.

Pero el ejercicio de su oficio requiere

cualidades más raras. No es buen reportero quien no tiene una cultura extensa que le proporcione inmediatamente, y en las circunstancias más imprevistas, seguros puntos de referencia. No es buen reportero, quien no tiene espíritu crítico. No es bueno si no tiene honradez intelectual. No es bueno si no tiene intrepidez.

No es bueno si no tiene una sensibilidad vibrante, si no posee enteramente los recursos de su idioma.

Los grandes reporteros que supieron afirmar, contra tantas prevenciones, el alto valor del género al cual se consagraron, fueron todos excelentes escritores. Varios pueden ser considerados como historiadores de primera fila.

Y no es por casualidad que uno de los mejores, Albert Londres, anti de hacer su maleta para correr el mundo, pluri laboriosamente cuatro volúmenes de versos.

INFORMACIONES CULTURALES

ARTE

Exposiciones

Ars Americana.—En la casa de la América Latina (96 avenida Iéna) obtiene gran éxito la exposición intitulada «Ars Americana» en la cual se expone al mismo tiempo que fotografías y objetos de arte popular, obras recientes de pintores uruguayos, argentinos y chilenos. En su prefacio al catálogo René Huyghe cita cortemente esta frase de Montaigne: «Este mundo nuevo entrará en la luz cuando nosotros salgamos de ella». Es una invitación a la América Latina para que realice esta profecía, esforzándose en primer lugar, por tomar conciencia de sí misma. A pesar de ciertas apariencias, nuestro viejo continente no pertenece aún a la noche; y esta exposición, como también las otras, de

Portinari en la Galería Charpentier, demuestra principalmente que la Escuela de París ha mantenido en todas partes su prestigio y esplendor. Estos cuadros chilenos, argentinos y uruguayos ponen una nota nueva sólo por el encanto exótico de sus temas, en el conjunto de las obras de los maestros y pequeños maestros de dicha Escuela.

Como en otros tiempos, hubi ban italiano, los plásticos del mundo entero hablan hoy francés, a veces, con un sabroso acento. Citemos aquí a Basaldúa, Pacenza, Banderas, Equiluz, Figari, Torres García. El genio particular de estos distintos países se pone en evidencia sobre todo en las artes populares, la alfarería, la cestería, y la escultura en madera.

Exposición de tapicerías francesas en los Estados Unidos

El señor Robert Bichet, Ministro de Información, inauguró el 15 de noviembre en una galería de la rue des Capucines, un conjunto de tapicerías modernas destinadas a una exposición que se realizará en el Museum of Modern Art de Nueva York. Se trata de un lote de 31 piezas notables procedentes de las manufacturas de Aubusson y de los Gobelins. Todas las tendencias están representadas, las clásicas románticas y modernas. Temas mitológicos tratados magistralmente por un dominicano, paisajes bucólicos, firmados por Jauloux, Lurcat y Berthelle.

Toda correspondencia, críticas, sugerencias o demandas, pueden ser formuladas a

INFORMACIONES

➤ APARTADO 1952 ◀

SAN JOSÉ - COSTA RICA

EL AUTOMOVIL FRANCÉS EN 1946

ENTRE todos los problemas que plantea el porvenir de la industria del automóvil, hay uno que es preponderante, y es el del consumo de gasolina. La gasolina es extremadamente cara en Francia, a causa de los impuestos muy elevados que la gravan. Un cálculo reciente, en francos franceses, demuestra que el litro de gasolina sale a 10.20 en Londres, a 10.40 en Bruselas, 10 en La Haya, 5.40 en Nueva York, 20.05 en París. En esas condiciones, se comprende que los constructores hayan consagrado sus primeras búsquedas a reducir el consumo de combustible de los vehículos que producen. Igualmente, se ha intentado un esfuerzo en la vía del motor eléctrico que es, en efecto, muy económico. Mientras un coche de un tipo determinado consumía 12 litros de carburante por 100 kilómetros—se trata de litros a 20 francos—los acumuladores representaban para su carga y para una utilización correspondiente a la misma potencia en carburante, un gasto de 15 francos solamente. Pero el desarrollo de la industria automovilística eléctrica presenta grandes dificultades a causa de la necesidad de proceder bastante a menudo a la carga de los acumuladores, lo que representa una inmovilización del coche y necesita una instalación eléctrica apropiada. Por lo tanto, los constructores se han orientado hacia una utilización del motor a gasolina y una reducción de sus consumos.

Se han presentado en el Salón varios coches, uno de los cuales, de 25 HP, de potencia efectiva (3HP, potencia fiscal) consume 6 litros a los 100 kms. y efectuó re-

cientemente el recorrido de Mácon a París transportando 5 personas a una velocidad media de 75 kms. por hora.

La Comisión de modernización del Comisariado General del Plan aconsejaba a los constructores, hace dos meses, que consagrasen esfuerzo a coches ligeros que se equiparían con motores de alto rendimiento. A juzgar por los modelos expuestos en el Salón, los fabricantes se han esmerado en ello. La consigna actual es: coche utilitario. Esta política, impuesta por la escasez relativa de las materias primas, que no permiten las fabricaciones de lujo de ante-guerra, y por los altos precios de la gasolina, orienta a la industria en un nuevo camino y pasará cierto tiempo antes de que se vean de nuevo circular por las carreteras los suntuosos vehículos de antaño. Hay en ello un fenómeno bastante curioso de democratización de la industria automovilística que ya no reserva lo esencial de sus fabricaciones a una clientela rica, sino que trata de difundir en el público medio la utilización de vehículos cuyo interés e importancia no necesitan ser demostrados. Por otra parte, Francia tiene que hacer grandes progresos en este camino: en los Estados Unidos existe un coche por cada cuatro habitantes; en Francia, solamente un coche por cada 27 habitantes. Un mercado considerable se ofrece, pues, a esta industria, si se quiere dotar sin demasiado retraso, a la mayoría de los ciudadanos, de vehículos utilitarios. Por el momento, no es el mercado interno el que se satisface, por prioridad: Francia exporta

el 60% de su producción de coches de turismo y el 30% de la de camiones.

En el estado actual del nivel de los salarios y de las materias, los constructores se niegan a indicar, ni aún de forma aproximativa, los precios que serán aplicados cuando empiecen a entregar sus modelos de serie. A lo sumo pueden indicarse ciertas estimaciones que no tienen nada de oficial y que los fabricantes se niegan, por otra parte, a confirmar o a negar: el vehículo de 3 HP, del que se ha hablado por arriba y que antes de la guerra hubiera costado unos 15.000 francos, (\$ 150) podría venderse, si se admite un coeficiente medio de aumento de los precios de 5, a un precio aproximado de 80.000 francos (\$ 670.000).

En lo que respecta a los proyectos del futuro, indiquemos, según los datos del Plan Francés, que el propósito es reconstruir en 3 años el parque de vehículos utilitarios de 1938. La reconstrucción del parque de coches de turismo se haría en 5 años. Recordemos que antes de la guerra la producción había caído evidentemente a un nivel extremadamente bajo. Su promedio mensual era de 18 930 en 1938 y en 1945 se derrumbó a 2.876, para aumentar en una proporción bastante impresionante, a 7.198 vehículos de promedio mensual en 1946, lo que hace que la producción actual represente cerca del 40% de la ante-guerra.

Si, como todo lo hace suponer, este esfuerzo se prosigue a una cadencia acelerada, la industria automovilística francesa pronto recuperará, tanto en Francia como en la exportación, el lugar que ocupaba en 1939.

LAS EXEQUIAS DE POULBOT

En el cementerio de Montmartre tuvieron lugar el 19 de setiembre las exequias de Poulbot. Todo Montmartre y el «Todo París» de las Artes, de las Letras, y de la Canción habían acudido para asistir a la inhumación de aquel que supo prestar un rostro a «gavroche» y crear un tipo destinado a vivir tanto como París: «el pequeño Poulbot». Mucho antes de la llegada de la carroza fúnebre, el cementerio y la avenida Rachel que conduce a él, estaban llenos de una muchedumbre numerosa y recogida. Todos los antiguos de «Butte» estaban allí, amigos y camaradas del desaparecido: Mauricet y André Warnod, Touchagues y Roland Dorgelés, Roubille, Gazan, la Sra. Depaquis, viuda del antiguo alcalde de la Comuna Libre de Montmartre, León Frapié y artistas del «Lapin Agile», Paul Colline, Sra. de Courtelaine, Adler y Valmy-Baisse.

El coche fúnebre, precedido de dos coches cargados de coronas, llega por

fin; delante iba el guarda campestre de la Comuna Libre, en uniforme, con el pecho lleno de decoraciones, y seguido, símbolo enternecedor, de seis niños de la Butte, verdaderos pequeños Poulbots, portadores cada uno de un ramo de rosas rojas.

Antes de que el ataúd fuese bajado a la fosa, fué pronunciado un último adiós por el Sr. Jacques Noir, Presidente de la Sociedad «Le Cornet», de la que Poulbot formó parte mucho tiempo: por el Sr. Arrichi, Alcalde del XVIII distrito y por el Sr. Réandre, Presidente de la Sociedad del Viejo Montmartre.

Todos exaltaron las virtudes de Francisque Poulbot, hombre sencillo y bueno, ilustrador cuyas leyendas igualaban a los dibujos y que, como tantos artistas y poetas, eligió Montmartre para vivir y para morir, *Montmartre, el último refugio de la indulgencia y de la sonrisa.*

Nuevas Líneas Marítimas Francesas

El gobierno norteamericano acaba de entregar a la Compagnie Générale Transatlantique cuatro barcos del tipo «Liberty» los cuales han sido bautizados con los siguientes nombres: «Pont Levesque», «Fort en Bessin», «Pont Audemer» y «Saint Marcouf».

El «Fort en Bessin» salió de Amberes con rumbo a las costas colombianas y al Pacífico sur. El «Pont Levesque» salió también del mismo puerto belga y con la misma destinación. El «Pont Audemer» está destinado, por el momento al tráfico marítimo con las Antillas. El «Saint Marcouf» no ha sido todavía adscrito a ninguna línea.

Se informa que el «Alabama», de bandera francesa, zarpará en el curso de este mes rumbo a la Costa Atlántica Colombiana y al Pacífico Sur.

Los representantes de la Compañía General Transatlántica (Línea Francesa. Frenchs Line) en Costa Rica, Felipe J. Alvarado; en Salvador Sr. Guerin, Transat, San Salvador.

Le Droit au Pouvoir

UN EDITORIAL DE LEON BLUM

"Qui a droit au pouvoir en régime de parlementarisme démocratique? Bien de confusions sont commises à cet égard. J'en suis peut-être responsable pour une part. Raison de plus pour que je contribue de mon mieux à les éclaircir.

"Si un parti détient à lui seul la majorité absolue, pas de difficulté. C'est à lui qu'il appartient de former le gouvernement et d'en désigner le chef.

"Si une coalition des partis s'est présentée comme telle devant le suffrage universel avec un programme commun—il en fut ainsi pour le Front populaire au mois d'avril 1936—la solution est tout aussi simple... C'est à la coalition qu'il appartient de former le gouvernement. La distribution du ministère entre les différents partis coalisés, le choix de la direction, sont une affaire intérieure à la coalition elle-même.

"Dans l'un et l'autre cas, il existe donc un droit au pouvoir. Il y a droit parce qu'il y a majorité. Ce droit ne pourrait être méconnu par l'autorité qui investit—monarque, président de la République ou assemblée—sans qu'un principe de la démocratie fut atteint.

Dans toutes les autres hypothèses, il n'y a pas de droit, et il ne peut pas y avoir de droit parce qu'il n'y a pas de majorité préalablement sanctionnée par le suffrage universel. Le parti le plus nombreux ne peut pas revendiquer comme un droit le gouvernement ou la direction du gouvernement par la raison que, quoique le plus nombreux, il est moins nombreux que les autres partis totalisés. La constitution du gouvernement, la combinaison des parties qui y prendront place, le choix de celui d'entre eux qui assumera la direction, ne peuvent plus être le résultat que des négociations et de conventions contractuelles entre partis.

"Mais de ces négociations, qui sont l'unique moyen d'aboutir à la constitution d'un gouvernement quelconque, il faut bien qu'un parti prenne l'initiative. Le parti le plus nombreux bénéficie à cet égard de ce que

j'appellerai une présomption de droit. Le suffrage universel ne l'a pas investi pour former ou diriger un gouvernement; en revanche il l'a désigné pour provoquer les conversations, négociations et transactions nécessaires à la formation d'un gouvernement.

"Telle est bien, je crois, l'exacte application des principes démocratiques. Tel est, j'en suis sûr, le sens de la motion votée au Pré-Saint Gervais par le Conseil National du Parti Socialiste.

"Le Parti communiste, dans la lettre adressée à Guy Mollet par Jacques Duclos, revendiquait à la fois, en tant que parti placé en première ligne par le suffrage universel et disposant du plus nombreux effectif d'élus: d'une part, un droit à exercer le pouvoir ou tout au moins à en diriger l'exercice, d'autre part, un qualité pour prendre l'initiative des négociations pre-gouvernementales. Le Conseil National du Parti socialiste, l'a suivi sur le second point, mais non sur le premier. Il ne lui a pas reconnu le droit; il ne lui a pas contesté la qualité. Il a reconnu que le Parti communiste était qualifié pour prendre l'initiative des négociations pre-gouvernementales, et il lui a rappelé que cette initiative consistait essentiellement à proposer aux autres partis les termes précis d'un accord de base: composition de la majorité, programme général, détermination des problèmes essentiels et de la direction caractéristique de solutions envisagées, esprit et méthodes du gouvernement.

"A l'heure où j'écris, le Conseil central du Parti communiste est en séance. Je présume que l'objet essentiel de sa réunion est tout justement de "nourrir" l'initiative qu'il déjà prise de lui donner son caractère indispensable de précision, de cohérence et d'efficacité. Les jours passent. L'Assemblée nationale se réunit aujourd'hui même. Dès mercredi prochain, elle doit élire le chef du gouvernement. L'opinion s'impatiente et se lasse. Et, parmi les problèmes d'ores et déjà posés devant le futur gouvernement, il en est qui ne peuvent pas attendre."