



EL PRIMER MINISTRO CON BARRIARA CASTLE, MINISTRO DE EMPLEO Y PRODUCTIVIDAD, Y ALICE BACOU, MINISTRO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA.

dena de las huelgas que comienzan a multiplicarse, diciendo que son obra de «agitadores comunistas», no ha sido aceptada. Las huelgas pueden extenderse este invierno. Los cálculos sindicales estiman que dentro de dos meses, o quizá antes, el número de obreros parados será de 800.000 a 1.000.000, cifras insólitas, y que a pesar de estos sacrificios de las clases humildes creados por la devaluación y la política de control de salarios mediante los poderes especiales ejercidos por el gobierno desde el mes de mayo, no ha conseguido remontar las dificultades en la balanza de pagos. Si el déficit había descendido a 50 millones de libras esterlinas en junio, en julio vol-

vió a subir a 80 millones, y cuando se conozcan las cifras posteriores mostrarán que el déficit continúa. Después del Congreso de Blackpool, Wilson ha insistido en que su gobierno no modificará en absoluto su política, y dice que está seguro de que, a la larga, dará resultado y será «un gran triunfo del laborismo». En política exterior, Wilson ha obtenido un éxito previsto cuando la conferencia ha aceptado la condena a la URSS por la invasión de Checoslovaquia y las medidas de repercusión —fortalecimiento de la OTAN y mantenimiento de las tropas británicas en Alemania Federal—, pero ha sido derrotado en las cuestiones de Nigeria y Rhodesia.

## «ZOND 5»: UN ARMA

Su éxito interviene en la política mundial

El viaje de ida y vuelta a la Luna de la máquina soviética «Zond 5» ha sido considerado en los altos centros militares occidentales como una «ruptura de equilibrio» en el sentido de demostrar que, si no en número, en potencia y en puntería las armas soviéticas están por encima de las americanas, desde el momento en que los principios generales del instrumento de penetración espacial son sensiblemente los mismos que los de los proyectiles dirigidos. Es también un arma desde el punto de vista psicológico. No parece que se pueda evitar ya que el primer visitante humano de la Luna sea un soviético, continuando así una línea que es ya histórica (pri-

mer satélite artificial, primera nave espacial tripulada, primer aterrizaje sobre suelo duro, primer peatón del espacio), en la que los Estados Unidos han tomado gran retraso. Esta superioridad espacial se une a lo que algunos estrategas (el general Beaufre, en «Le Figaro») consideran como una maestría excepcional en el manejo de tropas de las llamadas convencionales, mediante el estudio, ajeno ya a toda implicación política, de la movilidad y precisión con que fueron transportados y situados setecientos mil soldados del Pacto de Varsovia fuera de sus bases y en un territorio ocupado. Aunque en realidad esta operación no

puede considerarse militarmente más que como un ejercicio táctico, puesto que no hubo resistencia armada en el país ocupado, su precisión y la forma de conjuntar todos los elementos —divisiones blindadas, aviones de transporte, paracaidistas, helicópteros, infantería— ha impresionado a los observadores militares, precisamente en un momento en que el uso de estos mismos elementos por parte de los americanos en el Vietnam (con la muy importante diferencia de que se

trata de una guerra «de verdad»), está muy lejos de obtener éxitos, y ninguna de las operaciones preparadas, previstas y realizadas por el Pentágono ha logrado arrebatar la iniciativa a los vietnamitas. En tanto estos elementos existan en la forma actual de balanza, la tendencia de los Estados Unidos será la de insistir en los términos de la coexistencia pacífica para evitar cualquier clase de enfrentamiento que pudiera sorprenderla en condiciones de inferioridad.

## NO HAY SITIO EN EL CIELO

Los problemas del tráfico aéreo

Embotellamientos en las ciudades durante la semana; embotellamientos fuera de las ciudades en los días festivos, embotellamientos a la entrada y salida de las autopistas, embotellamientos en las carreteras comunales, provinciales y nacionales. Esto, sobre la tierra. ¿Y en el cielo? También el cielo comienza a estar saturado. Para ser más exactos, en los aeropuertos, muy pocos y demasiado pequeños para el tráfico aéreo en constante aumento, empiezan los atascos. Larguísima fila de reactores esperan en la pista su turno para despegar y evolucionan repetidamente, en espera de la señal de pista libre.

Desde el principio de este verano, los aeropuertos norteamericanos son los protagonistas de un verdadero y particular «bloqueo», catastrófico para la aviación civil. Sobre las vastas pistas auxiliares del aeropuerto Kennedy se congregaban, una mañana del pasado mes de julio, 53 aviones esperando el despegue. Una fila —larga de kilómetros— de fuselajes brillando al sol y centenares de rugientes turbinas. Recientemente, un aparato Boeing ha esperado durante tanto tiempo que, en el momento señalado para el despegue, había agotado su carburante. Vuelto a la cola, esperó otras dos horas, con la carga humana cada vez más impaciente; después, cuando los pasajeros ya estaban a punto de «perder los estribos» y, nuevamente, el carburante era ya insuficiente, la compañía aérea se vio obligada a suspender el vuelo. Desde entonces, hechos como aquél ya no son excepcionales.

Las consecuencias del embotellamiento del tráfico en el momento del aterrizaje son todavía más graves. En la semana del «ferragosto» aterrizaron en los tres aeropuertos de Nueva York (Kennedy, La Guardia y Newark) más de cinco mil aviones. Algunos aparatos de líneas transoceáni-

cas tuvieron que esperar en el aire durante bastante tiempo, viéndose obligados —al límite de sus reservas de carburante— a aterrizar en otros aeropuertos. Las horas de retraso en los vuelos de las líneas internas estadounidenses son ya un hecho normal: Boston-Nueva York en tres horas, en lugar de una; cuatro horas, en vez de los quince minutos, entre Washington y Nueva York. En automóvil suele hacerse este trayecto en tres horas y media.

Las cifras del «boom» aéreo norteamericano de este verano son las siguientes: en Chicago, 217 despegues y aterrizajes en una hora. En el aeropuerto Kennedy, 50.000 pasajeros llegados en un día; los tres aeropuertos de Nueva York registraron 3.590 movimientos aéreos entre salidas y llegadas.

Los problemas que se plantean en la actualidad en los Estados Unidos se harán pronto realidad en Europa. Se ha previsto ya que el inmenso aeropuerto de París-Norte —proyectado para acoger a más de 23 millones de pasajeros al año— resultará pronto insuficiente, dado el ritmo de aumento de la densidad del tráfico aéreo, ya de proporciones gigantescas también en el continente europeo.

Los aeropuertos italianos no sufren todavía de embotellamiento, pero, en algunos aspectos, resultan ya insuficientes. Los de Roma —Fiumicino y Ciampino— reciben el 32,8 por 100 del tráfico aéreo italiano. En el mes de julio pasado se registró en Italia un incremento en el movimiento aéreo comercial de un 9,6 por 100, con respecto al mismo mes del año anterior: 33.811 aterrizajes y despegues, con un total de 1.209.627 pasajeros embarcados y desembarcados, de los que 464.895 fueron en los aeropuertos romanos.

El problema más grave para los cielos italianos lo constituye la interferencia del tráfico militar con el civil. En muchos casos, el mismo aeropuerto es utilizado simultáneamente como base militar y como aeropuerto, creando de esta forma situaciones potencialmente peligrosas.

Las cosas se complicarán todavía más cuando en un próximo futuro entren en funcionamiento los «Jumbo-Jet» y los aerobuses. ¿Que ocurrirá cuando una docena de estos colosales aterricen en un mismo aeropuerto a una hora punta? El «Boeing-747», que entrará en servicio el año próximo, podrá transportar a más de 400 pasajeros. El «Douglas DC-10», previsto para 1971, podrá transportar cerca de 250 a el «Lockheed L-1011» más de 300. ¿Podrán los aeropuertos actuales recibir a miles y miles de personas al mismo tiempo?

¿Qué se está haciendo en Estados Unidos y qué habrá de hacerse en Europa para enfrentarse con esta situación? Nuevos aeropuertos, naturalmente, pero hace falta también ampliar los equipos electrónicos para la regulación del tráfico aéreo. Calculadoras electrónicas unidas entre sí pueden establecer planes de vuelo generales, un computador unido a un radar podría indicar instantáneamente a los aparatos en vuelo las mejores trayectorias de aproximación y aterrizaje segundo a segundo. ■ M. S.

## ELEX-TELEX-TELEX-TELEX-TELEX-TELEX-TEL

● En el primer semestre de 1968 ha habido 60.000 desertiones en el ejército de Vietnam del Sur (frente a 42.000 el pasado año), según anuncia el Pentágono.

● El antiguo jefe rebelde Pierre Mulele —que acaba de regresar al Congo-Kinshasa— será juzgado como «criminal de guerra», ha anunciado el general Mobutu.

● «No pienso vivir en el extranjero. Prefiero vivir en la cárcel, pero en mi país», ha declarado en Londres el escritor y político yugoslavo Milova Djilas.

● En Abidjan (Costa de Marfil) va a empezar a funcionar el primer instituto africano de opinión pública, bajo los auspicios de técnicos del IFOP francés.

● «El empleo del término genocidio está totalmente injustificado en Biafra», afirman en un informe cuatro observadores internacionales que han visitado Nigeria.

● Setenta y seis conocidos laicos británicos —entre ellos, el escritor católico Graham Greene— critican la enciclica «Humanae Vitae», en un artículo de la revista «New Christian».