

GG

Colección Punto y Línea

Novedades de Abril

Margarita Rivière
**La moda,
¿comunicación
o incomunicación?**

Paolo Bertetto
**Cine, fábrica,
vanguardia**

Últimos títulos publicados

M. Caldwell
Socialismo y medio ambiente
Ptas. 160,-

René Berger
Arte y comunicación
Ptas. 130,-

Christopher Alexander et al.
Urbanismo y participación
Ptas. 180,-

Herbert I. Schiller
**Comunicación de masas
e imperalismo yanqui**
Ptas. 190,-

Francesco Poli
Producción artística y mercado
Ptas. 160,-

Aldo Rossi
La arquitectura de la ciudad
Ptas. 240,-

Colección Comunicación Visual

Últimos títulos publicados

José Luis Rodríguez Diéguez
**Las funciones de la imagen
en la enseñanza**

V. Bozal / T. Llorens (Eds.)
**España. Vanguardia artística
y realidad social: 1936-1976**
Ptas. 450,-

Hermann K. Ehmer et al.
**Miseria de la comunicación
visual**
Ptas. 780,-

**Editorial
Gustavo Gili, S. A.**



Los Jumbos 747, de la KLM y la Pan Am, tras la catástrofe de Tenerife: Ahora habrá que pagar a las familias de las quinientas setenta y cinco víctimas.

Los Rodeos

La catástrofe más mortífera de la aviación y al mismo tiempo la más cara: los abogados de las víctimas y las compañías aseguradoras tendrán problemas para llegar a un acuerdo...

CUANTO VALE UN MUERTO

FRANÇOIS DUPUIS

AHORA habrá que pagar. Es la venerable compañía de seguros Lloyd, de Londres, la que carga generalmente con los costes de un accidente aéreo, independientemente del lugar del mundo donde pueda producirse. La catástrofe de Tenerife, que ha causado la muerte de quinientas setenta y cinco víctimas, no constituye en este sentido ninguna excepción. Ahora bien, de ahí a titular "Pánico en Lloyd", como hacían algunos diarios parisienses recientemente, hay más de un paso. En la Lloyd no se producen movimientos de pánico. Sencillamente se encajan los golpes. Se tratará de indemnizar lo más rápidamente posible para volver a lo que realmente importa: cobrar primas.

Para poder asegurarse en la Lloyd; una compañía aérea debe

cumplir un solo requisito: en caso de catástrofe, delega totalmente en la Lloyd la ejecución de todas las acciones legales procedentes, la elección de los abogados y la decisión de una línea estratégica mientras duren los pleitos. De hecho, es el gabinete de abogados londinenses Beaumont and Sons, y concretamente su especialista en asuntos aeronáuticos, Peter Martin, quien se encarga de todo por cuenta de la Lloyd.

"Me enteré del accidente el domingo por la noche — cuenta Peter Martin—. Nada más horrible que una catástrofe aérea. Hablo con conocimiento de causa. Estaba en Ermenonville al día siguiente de la tragedia del DC-10 de la Turkish Airlines".

Al entrar en el polvoriento inmueble situado en el mismo corazón de la City, que alberga a la fir-

ma Beaumont and Sons, uno se sorprende de no encontrarse el mismísimo Charles Dickens de niño rasgando una hoja de papel con una pluma de ganso. Respetabilidad obliga. El propio Peter Martin aparece entronizado tras una antigua mesa de despacho y ante un lienzo que representa a un "cucu".

Allí se elabora la estrategia destinada a limitar la magnitud de las pérdidas financieras provocadas por una catástrofe aérea.

En el caso de Santa Cruz de Tenerife, las pérdidas son realmente importantes. El precio conjunto de los dos "Boeing" 747, totalmente destrozados en la colisión de Los Rodeos, se aproxima a los 2.600 millones de pesetas. Y aquí sí que tendrá que pagar Lloyd. Por el contrario, se plantearán problemas considerables cuando se trate de indemnizar a las familias de las qui-

nientas setenta y cinco víctimas.
¿Cuánto vale un muerto?

Cúmulo de negligencias

La Convención de Varsovia, firmada por la mayoría de los Gobiernos en 1929, limita el importe de los daños y perjuicios que habrán de satisfacerse en caso de accidente aéreo a unas 650.000 pesetas por persona. Desgraciadamente para las compañías de seguros, los Tribunales norteamericanos siempre han juzgado caduca esta Convención y han concedido indemnizaciones mucho más ingentes. Pues bien, con tal de que algunas de las víctimas sean de nacionalidad norteamericana (como es el caso) o que el material sea de fabricación norteamericana (lo que también ha ocurrido), y siempre que se pueda demostrar que ha habido negligencia, es casi seguro que un buen abogado podrá defender la causa de las familias de las víctimas ante los Tribunales estadounidenses.

Parece ser que en Santa Cruz de Tenerife hubo negligencia por parte de uno o acaso dos de los pilotos. Según el director adjunto del aeropuerto, que ya antes de que se iniciara la investigación sobre el siniestro se apresuraba a disculpar a sus colaboradores, la torre de control comunicó al comandante Verduisen van Zanten, piloto del "Boeing" 747 de la KLM, la orden en inglés: "Clear to hold". Que en la jerga aeronáutica internacional significa: "Alíñese para poder salir". La orden siguiente, que da ya luz verde para el propio despegue, es, también en inglés, "Clear to take off". Cabría suponer que un piloto holandés se hubiera equivocado al recibir la orden dada en inglés por un controlador español. Pero la explicación no es suficiente. De hecho, como ocurre la mayor parte de las veces, la catástrofe se vio favorecida por un cúmulo de circunstancias.

En primer lugar, el aeropuerto de Las Palmas había sido cerrado por el estallido de una bomba. Los aviones hubieron de ser desviados al de Los Rodeos, en Santa Cruz de Tenerife, aeropuerto "un tanto folklórico", según dicen los pilotos. Allí hace mal tiempo; la niebla cubre la pista, cae la noche y el aeropuerto está saturado. La espera se prolonga para los pasajeros y lo mismo que para las tripulaciones que acaban de efectuar un largo vuelo y a las que sólo quedan ochenta kilómetros que recorrer para llegar a su destino. En cuanto se sabe que Las Palmas está abierto de nuevo, la gente se agolpa junto a la portezuela.

El aeropuerto de Santa Cruz no está equipado para recibir a ningún "Boeing" 747. ¿Por qué se encuentran allí los dos aviones gigantes de

Pan American y KLM? Sin duda, porque habría costado más —en tiempo y en carburante— el hecho de desviarlos a un aeropuerto más apropiado; el de Agadir, por ejemplo. Tras cuatro horas de espera, por fin se autoriza a despegar a los dos mastodontes y a algunos otros aparatos. Sin duda, reina una cierta confusión. Todo el mundo desea despegar antes que el vecino y las órdenes son mal interpretadas.

Para Lloyd y las demás compañías de seguros implicadas, sólo existe un imperativo: indemnizar amistosamente y lo más rápido posible al mayor número de familias afectadas. Peter Martin se ocupará de ello. Pero su tarea será tanto más ardua cuanto que existe un famoso precedente. A raíz de la catástrofe de Ermenonville se formularon ciento cuarenta quejas ante un Tribunal californiano.

"El 27 de junio de 1976, los abogados de la familia de una joven pareja londinense, David y Phyllis Kween, muerta en la catástrofe, llevaron el asunto ante un Tribunal de Los Angeles. Las dos hijas del matrimonio, Melissa, cuatro años, y Laurent, tres años, habían quedado huérfanas. En las negociaciones que precedieron al juicio los acusados, McDonnell Douglas y la General Dynamics, ofrecieron amistosamente trescientos mil dólares para solucionar el asunto. Los abogados de los querellantes solicitaban seiscientos mil.

Los jurados, cinco mujeres y un hombre, habían sido advertidos de que el proceso duraría cuatro o cinco días. Lo cierto es que se prolongó durante más de cinco semanas. El veredicto fue el siguiente: 1.509.950 dólares para los hijos de las víctimas, es decir, cinco veces más de lo que había propuesto Lloyd y dos veces más de lo que estaban dispuestos a aceptar los querellantes antes del proceso.

Los dirigentes de Lloyd por poco se atragantan. Len Kirby, encargado de las relaciones públicas de la compañía, telefoneó inmediatamente a los principales periódicos londinenses para comunicarles sus sentimientos: "Propusimos compensaciones generosas que superaban con mucho lo que habrían concedido los Tribunales británicos. Me parece, sin embargo, que a algunas personas se les sube el dinero a la cabeza. Es doloroso comprobar hasta qué punto llega a veces la avaricia de la gente...".

Tal vez. Pero el pago de indemnizaciones tan elevadas —que repercutirá inmediatamente en el importe de las futuras primas de seguros— acabará tal vez por convencer a aseguradores y a transportistas de que la seguridad aérea no tiene precio. ■

TIEMPO de HISTORIA

GUERNICA

Director: EDUARDO HARO TECGLÉN

SUMARIO

LA DESTRUCCION DE GUERNICA. CUARENTA AÑOS DE POLEMICA, por Gérard Brey. ● GUERNICA, LA MARTIR, por Indalecio Prieto. ● OCHENTA AÑOS DE LA VIDA ESPAÑOLA EN IMAGENES. ALFONSO. FOTOGRAFO DE LA HISTORIA, por Alvaro Custodio. ● 1923-1936. LA IGLESIA GALLEGA Y LA LUCHA DE CLASES, por Juan Hernández Les. ● LA OPOSICION AL FRANQUISMO: EL FRACASO DEL GOBIERNO GIRAL, por Juan García Durán. ● IFNI: EL ULTIMO CONFLICTO BELICO DE ESPAÑA, por Juan Maestre Alfonso. ● "YERMA" O LA LUCHA DE LA MUJER ESPAÑOLA. EL SENTIDO SOCIAL Y POLITICO DE UNA "TRAGEDIA DE LA ESTERILIDAD", por Francisco Olmos García. ● DON JUAN DE AUSTRIA. UN HEROE "INCOMODO", por D. G. Rodríguez. ● ESPAÑA 1947. Selección de textos y gráficos, por Diego Galán y Fernando Lara. ● LIBROS: Masonería e Iglesia católica: Una semana de octubre de 1931; La autonomía según el carlismo; Problemas de la Galicia medieval; Aproximación al mundo gitano; Materiales para la Historia de la Ciencia; Locke para marxistas. ● TEATRO: Mariana Pineda, "arrecogida" política, por Moisés Pérez Coterillo. ● CINE: "El segundo poder": Crítica superficial de la Inquisición; "Il delitto Matteotti": Una sólida reconstrucción histórica. ● DEBATE: Falange y fascismo.

LEALO EN EL NUMERO DE ABRIL DE

TIEMPO de HISTORIA

REGISTRE O COPIE ESTE BOLETIN Y REMITANDOLO A "TIEMPO DE HISTORIA", CONDE DEL VALLE DE SUCHIL 20. TELEF. 447 27 00. MADRID 15

NOMBRE Y APELLIDOS

CALLE O PLAZA

N.º

TELEFONO

CIUDAD

PROVINCIA

PAIS

Firma

SUSCRIBANME POR UN PERIODO DE UN AÑO (12 números)

A partir del próximo número del mes de

Formas de pago: Adjunto TALON BANCARIO nominativo a favor de "Tiempo de Historia"

Envío GIRO POSTAL

SUSCRIPCION ANUAL (12 números): España: 600 pesetas. Extranjero: 850 pesetas

Cuando el suscriptor solicite expresamente el envío de los ejemplares por avión, o certificados, a las tarifas anteriores se incrementarán los sobrecargos postales vigentes.