

## Gran Bretaña WILSON RENACE Y DOMINA



WILSON. EL MAS DENIGRADO.

El sentido práctico de las reformas ministeriales que ha realizado Wilson al terminar el Congreso laborista de Brighton es el de una nueva concentración de poder: menos ministros y dos «superministerios» que agrupan las funciones de otros. Wilson ha pasado una prueba difícil en el Congreso, y la ha pasado con éxito. Los militantes de base le reprochaban que su política económica de congelación de salarios va en contra de los intereses de clase que dice defender el partido: la forma de defender la moneda redundaba en beneficio del gran capital y perjudica a los humildes. Pero esta política económica ha obtenido de los delega-

dos en el Congreso la mayoría necesaria para sostener al primer ministro. Al día siguiente ha reforzado su autoridad personal mediante la modificación del Gobierno, que ha provocado vivas críticas. Las críticas no parecen afectar mucho a Wilson. Es, probablemente, el primer ministro británico que más haya sido denigrado en la Historia. Algunos creían que este Congreso del partido marcaría su fin. Ha sobrevivido, y es más fuerte. ¿Por qué? Se dice, generalmente, que ninguna de las otras figuras del partido —Roy Jenkins, Dennis Healey, George Brown— son consideradas por los militantes con más horror aún que la

de Wilson. Unos están demasiado a la izquierda; otros, demasiado a la derecha. Por otra parte, la imagen del partido enemigo, el conservador, no ofrece ningún aliciente. Está representada por Edward Heath, distinguido por su falta de personalidad o de brío,

que se embarulla en sus propias contradicciones. En los encuentros oratorios de la Cámara de los Comunes, el humorista y agresivo Wilson siempre toma ventaja sobre el pálido Heath. En resumen, parece que Wilson gobierna a falta de otro mejor.

## Suecia, hacia la izquierda OLOF PALME Y LA «ACTIVACION»

Un hombre nuevo en Suecia: Olof Palme, que acaba de ser elevado a la dirección del partido socialdemócrata y que va a ocupar el puesto de primer ministro —hasta ahora, Tage Erlander—, viene cargado de ideas nuevas. Una de ellas es la de borrar los problemas de diferencia de clases sociales de desigualdad. La idea de que Suecia es un paraíso del socialismo, donde la desigualdad de clases no existe, la tiene todo el mundo, excepto los suecos. Temen, incluso, que se vayan ampliando las diferencias. Palme observa el mundo exterior y advierte que en los países ricos las diferencias entre clases sociales, en lugar de ir disminuyendo, se van ampliando: «La explosión de los ghettos en los Estados Unidos, la explosión en las fábricas de coches de los suburbios de París... Son revueltas del pueblo contra lo que ven como injusticias fundamentales, que amenazan la solidaridad, que es básica en una sociedad democrática. Creo que hay fuerzas automáticas que trabajan para la ampliación de los desniveles económicos y socia-

les, y los Gobiernos deben luchar permanentemente contra ellas». Teme que las tecnologías es un grave daño, que puede llegar a causar el paro forzoso y aumenta la división entre las clases. Lo que debe hacerse es dar cada vez mayor influencia al pueblo. «Que cada individuo crea que lo que piensa y lo que siente significa algo». Teme que la complacencia por su propia situación destruya a un pueblo, al alejarle de la participación en la política. Su palabra clave es «activación». «Hay que activar al pueblo», dice. Con Olof Palme, Suecia parece dar un paso hacia la izquierda. En el «Times», de Londres, conservador, se teme que Suecia vaya a abandonar su neutralidad en política internacional. Un paso ha sido el anuncio de que Suecia va a prestar ayuda económica al Vietnam del Norte —que tiene en Estocolmo su delegación más importante en Europa—, pero esta medida ha sido adoptada antes de la elección de Olof Palme. Puede situarse en el activo de Tage Erlander, el hombre que ha ocupado el poder durante veintitrés años.



## LOS PIRATAS DEL AÑO 2000

### Noventa casos de piratería aérea en menos de dos años

«Si eso continúa, asistiremos inevitablemente a una terrible catástrofe aérea, en la que perecerán 100 ó 250 personas por culpa de un loco o de un «guerrillero».

«Eso» es lo que los pilotos han bautizado con el nombre de «skyjacking» o, más simplemente, «hijacking» (1): las desviaciones de aviones en vuelo, que se vienen multiplicando desde hace

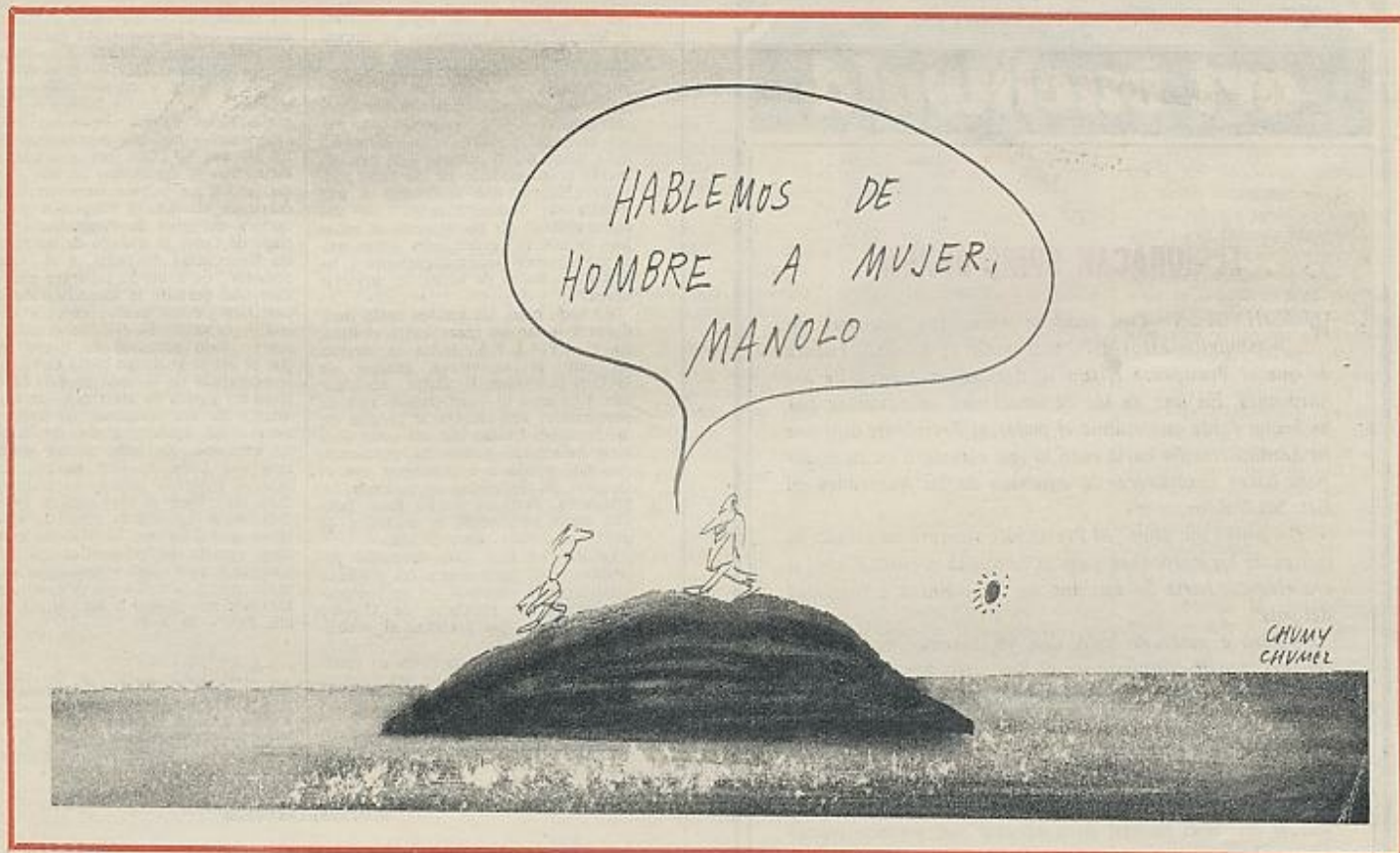
## Los niños del kibbutz

Una pareja de educadores y psicólogos americanos, Karen y Leslie Rabkin, ha estudiado durante ocho meses el desarrollo psicológico de los niños de los kibbutzim israelíes. Como es de todos conocido, desde hace sesenta años varias generaciones de niños han sido criados en los kibbutzim.

Los niños de los kibbutzim, que tan poca cosa deben a sus padres —el haber sido por ellos concebidos—, se ligan a otras personas tanto o más que a aquéllos, no conocen la familia patriarcal y están protegidos contra padres demasiado protectores o demasiado dominantes.

¿Es por estas razones que se encuentra una enorme proporción de niños de kibbutzim entre los militares y los políticos (los más célebres serían David Ben Gurion y Moshe Dayan)? Se ha comprobado, en efecto, que la población de los doscientos kibbutzim, que no representa más que un tres por ciento de la población total, proporciona un tercio de los oficiales del Ejército, y en las clases más recientes, más del sesenta por ciento de los pilotos del Ejército del Aire.

# EN PUNTO



aproximadamente dos años. El autor del comentario anterior es Basil Edwards, inglés de pies a cabeza, cincuenta y tantos años, alto, delgado, ojos azules, salud de hierro, ex piloto y uno de los principales miembros del despacho londinense de la I.F.A.L.P.A., Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea.

Entre los desvíos figuran los del «Boeing 707» de El Al, obligado a aterrizar en Argel; los innumerables aparatos americanos desviados a Cuba; el «Boeing 707», de la T. W. A., desviado hacia Damasco, y, el 7 de septiembre pasado, el asesinato de un piloto militar ecuatoriano que se había negado a llevar a doce hombres y una mujer a Cuba. En total, cerca de noventa actos de piratería aérea han tenido lugar desde el mes de enero de 1969; se ha calculado que, al ritmo de un desvío por semana, cada uno de los aviones que vuelan actualmente en todo el mundo tiene una probabilidad sobre 170.000 de no aterrizar en el aeropuerto al que iba destinado.

«La situación es muy grave —estiman tres pilotos de Air France (dos pilotos de «Caravelle» y un comandante de «Boeing 707» intercontinental)—, ya que nada es más peligroso que un «hijacking»: los aparatos que pilotamos actualmente, estos «jets», bi, tri, tetra reactores, son auténticos monstruos, debido a su complejidad. Ya en circunstancias normales, la mínima falsa maniobra, el mínimo incidente puede desembocar en catástrofe; ¿qué decir entonces de cuando alguien nos está apuntando con un revólver?...

«No podemos oponernos físicamente al «hijacker», ya que tal acción representaría un peligro para todos los ocupantes del avión: a la altura a que volamos (entre los 9.000 y los 12.000 metros) la presión atmosférica exte-

rior es tan débil que bastaría que una sola bala traspasase la carlinga para que se produjese una rápida y peligrosa decompresión. Nos veríamos entonces obligados a picar hacia tierra a gran velocidad, para evitar la asfixia de los pasajeros. Habría que realizar decenas de maniobras (postigos, aerofrenos, comunicaciones, etcétera) en un tiempo record, y la ausencia de gravedad provocaría el pánico entre los 150 pasajeros. ¿Se imaginan el cuadro?... Puedo afirmar que la pérdida de dos ventanillas provocaría una decompresión explosiva y la destrucción total e inmediata del aparato».

Todos los pilotos están de acuerdo: sería una locura tratar de resistirse a un terrorista aéreo».

¿Qué otras soluciones técnicas, jurídicas y políticas se están considerando para desanimar a los «hijackers»?

«Numerosas —estima M. Jamet, responsable de estos problemas en el Secretariado General de la Aviación Civil (S.G.A.C.)—, pero ninguna es totalmente satisfactoria». De la misma opinión son la I.A.T.A. (Asociación Internacional del Transporte Aéreo), la O.A.C.I. (Organización de la Aviación Civil Internacional) y la I.F.A.L.P.A. Estos tres organismos internacionales llevan ya tiempo estudiando el problema y han propuesto hasta la fecha cierto número de medidas.

La más sencilla, en teoría: registrar a todos los pasajeros y todos los equipajes. «Basta —me explica un piloto— citar a los pasajeros antes, en el aeropuerto, y registrarlos antes de embarquen. Lo mismo con las maletas. E incluso el equipaje de mano. Dicen que ello inquietaría e indispondría a los pasajeros. Pero seguro que prefieren ser registrados a ver cómo alguien les amenaza con una granada

mientras el avión está en pleno vuelo».

Muchas de las compañías aéreas, entre ellas Air France, no son de la misma opinión: «Tales precauciones serían catastróficas para el desarrollo del tráfico aéreo. Provocarían demoras, embotellamientos, y serían anti-publicitarias». «Quizá —comenta un piloto—, pero me importa un bledo el punto de vista de la compañía. Muy pronto tengo que hacer un vuelo: «París-Tel-Aviv»; puedo asegurarle que haré uso de mis poderes, como comandante de a bordo, que me autorizan a verificar detalladamente la totalidad de mi carga. Nuestro deber es defender ante todo la seguridad de nuestros pasajeros, de la tripulación, de material y del aparato. Si las compañías no quieren tomar responsabilidades, seremos nosotros quienes las tomemos».

Parece ser, por otro lado, que la gran mayoría de los 44.000 pilotos afiliados a la I.F.A.L.P.A. están dispuestos, a pesar de la reticencia de algunos pilotos americanos, a seguir las consignas de la organización.

Se han pensado también otras medidas:

El restablecimiento del sistema de tarjetas de embarque, que permite controlar la identidad de todos y cada uno de los pasajeros antes del despegue del avión. Pero basta un pasaporte falso para introducirse en el avión; ¿y cómo saber, de todas formas, a quien hay que controlar?

La puesta a punto de controles magnéticos, que permitirían descubrir la presencia de todo objeto metálico voluminoso que llevase el pasajero o que viajase dentro de la maleta. «Pero —dice un piloto—, de diez veces, nueve se trataría de una plancha eléctrica».

«De hecho —declara el comandante

Gérard, presidente del Sindicato Nacional de los Pilotos de Línea Francesa (S.N.P.L.)—, ninguna medida técnica puede ofrecer una seguridad de un cien por ciento. El problema de los actos de piratería aérea es un problema político: sólo los gobiernos, las organizaciones aeronáuticas internacionales y la O.N.U. pueden resolverlo, creando una legislación universal, totalmente nueva y particularmente severa».

En la I.F.A.L.P.A. están deseando que todos los países del mundo adopten un texto previsor, en caso de piratería aérea:

1. La restitución inmediata de todos los pasajeros, del equipaje y del aparato.

2. La extradición del criminal al país de matriculación del aparato, juicio (obligatorio) y aplicación de penas muy severas (de veinte a treinta años de cárcel).

«Hace falta —se dice en la S.N.P.L.— que la opinión pública presione sobre las compañías y los gobiernos para que entablen negociaciones que permitirían, por ejemplo, completar y reforzar la Convención de Tokio».

Ratificada en la actualidad por doce países, esta Convención prevé la devolución de los pasajeros y del avión, pero nada dice de los criminales culpables del desvío de aquél. Por lo que los pilotos dicen que la Convención en cuestión no es «más que vientos».

Incluso si se llegase a un acuerdo general sobre la extradición de los «hijackers» y su procesamiento en un tribunal de justicia nacional o internacional, subsistiría un grave problema: el que plantearían todos aquellos que tratasen de obtener asilo político al término de su «viaje».

«En Gran Bretaña, por ejemplo

## art buchwald

### EL HURACAN SPIRO AGNEW

WASHINGTON.—Con toda la excitación que hay en Washington estos días, casi nadie se ha dado cuenta de que el Presidente Nixon se declaró en contra de los huracanes. En una de las declaraciones más fuertes que ha hecho desde que asumió el poder, el Presidente dijo que su Administración haría todo lo que estuviera en su poder para hacer desaparecer la amenaza de los huracanes en Estados Unidos.

Un amigo me dijo: "El Presidente siempre ha estado en contra de los huracanes y en su campaña prometió que, si era elegido, haría de eso uno de los asuntos principales del país".

—Pero a pesar de todo, dije yo, tenemos todavía huracanes, particularmente en el Sur. ¿No han establecido los tribunales ciertos procedimientos a seguir para cada estado en relación con el problema de los huracanes?

—Sí, pero el Presidente y sus secretarios de Justicia y de Educación, Salubridad y Bienestar Social consideran que esas disposiciones son poco prácticas y que debe dársele al Sur más tiempo para adoptar sus propios planes contra huracanes, antes de que intervenga el gobierno federal.

—Algunos afirman que la razón de que el Presidente se haya mostrado poco activo respecto a los huracanes es porque espera ganarse al Sur para el partido republicano en mil novecientos setenta y dos.

—Recuerdo haberle oído decir eso —dije yo.

—El secretario de Educación, Salubridad y Bienestar Social, Robert Finch, ha predicho que esta Administración hará más que cualquiera otra en nuestra historia para terminar con las tormentas. Pero los miembros del gabinete se dan cuenta de que no se puede imponer esta legislación al Sur y que, por lo tanto, tendremos huracanes unos cuantos años más.

—Pero, ¿qué es exactamente lo que está haciendo el Presidente para solucionar el asunto?

—Uno de los primeros pasos que ha dado consistió en ofrecer un banquete a todos los meteorólogos del país. El Presidente considera que no podemos acometer una decidida política antihuracanes mientras no se cuente con la confianza de los hombres que predicen el tiempo.

—Eso podría ser una gran ayuda... —comenté.

—También ha nombrado una comisión, encabezada por el vicepresidente Agnew, para estudiar el problema e informarle en seis meses sobre lo que debe hacerse para eliminar los huracanes.

—El Presidente ha llegado hasta el punto de poner la fuerza aérea a disposición del vicepresidente para que le sea más fácil volar sobre el núcleo de la tempestad.

(Copyright 1969, The Washington Post Co.—Distribuido por Editors Press Service, Inc.—Agencia Zardoya.)

—explica Basil Edwards—, el respeto por los textos y las leyes relativos a los refugiados políticos es inmenso; no se ha producido nunca ninguna extradición excepcional (como ocurrió en Francia en mayo del 68), y el principio del "political asylum" es sacrosanto. ¿Cómo acogerían los países como el nuestro a un "hijacker" cuyo único móvil hubiese sido precisamente la consecución de ese asilo político? (Habría que someterlo a una prueba de "autenticación" de sus convicciones? ¿O pondríamos a todos los "hijackers" potenciales sobre aviso devolviendo sistemáticamente a todos los autores de actos de piratería aérea?

En todo caso, los pilotos están decididos a llevar las cosas hasta el final. En la I.F.A.L.P.A., todos se alegran de que el secretario general de la O.N.U., señor U Thant, abordase este problema el 7 del pasado mes de septiembre: «El secretario general de las Naciones Unidas parecía estar muy bien informado y nos ha prometido que nos ayudaría a conseguir que el Consejo de Seguridad se ocupase del problema. Pero para ello hace falta que algún país tome la iniciativa de pedir un debate sobre el tema».

La I.F.A.L.P.A. está tratando actualmente de convencer a un gobierno relativamente «neutro» —y no comprometido en el conflicto de Oriente Medio— para que presente el problema en la O.N.U.

Los pilotos tienen un arma en reserva: la huelga mundial de veinticuatro horas. Saben que no tendría éxito en un cien por ciento (los pilotos de los países árabes han manifestado ya serias reticencias), pero provocaría pér-

didias económicas tan onerosas para las compañías —casi todas subvencionadas—, que los gobiernos harían todo lo posible por evitarla. Un día de huelga de los pilotos de la B.O.A.C. cuesta ochenta y cuatro millones de pesetas.

«De todos modos —dice un piloto americano—, hay que acabar con ello. En el caso de Cuba, por ejemplo, los secuestros se convierten en una comedia: todos los pilotos americanos que despegan de Miami disponen en su cartera del plan de vuelo hacia Santiago de Cuba, el trazado de las pistas, las frecuencias de radio, y el "transpondedor" de a bordo (aparato electrónico que permite la identificación automática de un avión) comporta un código especial. Si está conectado, se acabó: todo personal de tierra sabe que el avión se dirige hacia Cuba, que la embajada de Canadá pagará en dólares los gastos de aterrizaje, de alojamiento de los pasajeros, de mantenimiento del aparato y del suministro de keroseno. No hubo nunca problemas con Cuba en este asunto. Además, el gobierno cubano ha comprendido muy bien el problema y parece decidido a reprimir la piratería aérea. Igual que nosotros, La Habana considera que la lucha política no debe hacerse a este nivel y encararla sistemáticamente a todos los que, simpatizantes o no, juegan a los "piratas del año 2000"». ■ J. P.

(1) Palabra americana nacida durante la «Ley Seca» para designar la confiscación a mano armada, por una banda de gangsters, de cargamentos de alcohol de una banda rival.

## Economía

### LA FINANCIACION DE LOS EXCEDENTES AGRICOLAS

Con una significativa insistencia, diversos sectores de opinión vienen ocupándose en las últimas semanas de las perspectivas que, a corto plazo, presenta la economía española. En síntesis, como ya hemos señalado en otra ocasión (Véase TRIUNFO 27-9-69), se está ante una nueva coyuntura inflacionista, caracterizada esta vez por fuertes presiones sobre el Gasto por parte de las Entidades Privadas de Crédito, que vuelven a ser las más directa e inmediatamente responsables de un proceso —que puede culminar con fuertes especulaciones sobre la peseta— y del que aquéllas suelen ser, a la vez, las principales beneficiarias. Estas, mejor que nadie, conocen el viejo proverbio de que «les malheurs de monnaies font le bonheur des banquiers».

Sin embargo, importa fijarse ahora en otros factores, que, teniendo también un papel muy relevante en la configuración de esa coyuntura inflacio-

nista, están pasando más inadvertidos. Así, por ejemplo, aunque es cierto que el desenvolvimiento del Sector Público —Administración Central especialmente— viene actuando, en los últimos meses y al contrario que en 1968, de forma restrictiva en la expansión de las disponibilidades líquidas, la política de créditos oficiales concedidos a través del Banco de España, se muestra, por su parte, abiertamente inflacionista. De un lado, los créditos a organismos agrícolas (en particular, al Servicio Nacional de Cereales, a la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes y al F. O. R. P. P. A.) y, de otro, los denominados «Créditos a otros Organismos y Corporaciones» (O. F. I. L. E., R. E. N. F. E., etc.), así como el crédito oficial a diversos sectores industriales a través de la Acción Concertada, continúan manteniendo, e incluso acentuando, las tendencias expansivas registradas en años anteriores. La carga que supone para

### CREDITOS AL SERVICIO NACIONAL DE CEREALES

(BANCO DE ESPAÑA. EN MILLONES DE PESETAS)

	1967	1968	1969	% (1969/67)
Enero	9.793	14.198	20.245	106,7
Febrero	10.032	14.290	20.590	105,2
Marzo	9.360	14.040	20.410	118,0
Abril	9.137	13.660	19.648	115,0
Mayo	8.586	13.169	19.004	121,3
Junio	7.675	12.900	18.338	138,9
Julio	7.033	13.089	17.824	153,4

FUENTE: «Boletín Estadístico del Banco de España». Agosto 1969.

NOTA: El crédito al Servicio Nacional de Cereales, antes S.N.T., comprende créditos personales y descuento directo de pagarés.