

El Journal del Congreso

Association Mondiale de Psychanalyse
26, 27, 28, 29 et 30 avril 2010
Palais des Congrès, Paris

Journal del Congreso n°11

¿A qué llamamos normal en la aletósfera ?

Vuelta progresiva a lo normal. Es el color del día. Veamos en primer lugar la cartografía del cielo. Eurocontrol anuncia que 14000 vuelos podrán hacerse hoy, o sea alrededor de la mitad de los vuelos habituales en Europa para un martes. Air France anuncia en su sitio, día martes por la mañana a las ocho horas, que los vuelos largos están asegurados normalmente desde París-Charles de Gaulle y Orly. Los aviones hacia el sur de Francia parten de Orly. Para Europa, depende. La situación de los otros aeropuertos europeos mejora, sobre todo al sur, con algunas confusiones en el norte. A las 14 horas, un A380 aterrizó procedente de Nueva York con 541 pasajeros. El director del Congreso, Luis Solano, que supervisa atentamente la situación Madrid-Barajas y París-Charles de Gaulle, anuncia a las 15 horas que tres vuelos procedentes de Buenos Aires llegan esta tarde. Un vuelo llega esta noche a Roissy procedente de Buenos Aires y dos procedentes de Brasil: Río y Sao Paulo. Supervisa también Ezeiza-Buenos Aires. Confirma a las 18 horas que el único vuelo hacia Europa cancelado hoy por partida de Buenos Aires es el de British Airways. Los dos vuelos de Iberia, uno de Aerolíneas Argentinas hacia Madrid, el vuelo de Air-Europa hacia Madrid, el vuelo de Air France hacia París, salen o van a salir pronto. Alitalia y Lufthansa también, hacia Roma y Frankfurt.

Bo Redeborn, director de la red Eurocontrol, es optimista. Según él, podría no haber más problemas después del jueves. Igualmente, Olivier Jankovec, director general de ACI Europa, que agrupa 400 aeropuertos en 46 países, afirma que “se va por fin a salir de esta pesadilla”. Los representantes del lobby aéreo promueven más apertura.

Prudente, el Ministro francés Jean-Louis Borloo tuvo necesidad de defenderse, este martes por la mañana: el Gobierno no cedió a las presiones de las compañías aéreas abriendo corredores de vuelo.

Los cinco días de indecisión que preceden dejan un gusto amargo. IATA usó palabras muy duras hacia la burocracia europea: “ningún cálculo de riesgo, no consulta con los profesionales, no liderazgo”. La administración se basó solamente en modelos matemáticos evitando el momento de tomar las medidas de la concentración efectiva de las partículas de sílice en el aire. Puede percibirse que esas administraciones carecen de aviones a hélices equipados para la medición, no se previó recurrir a robots voladores, etc. El método elegido para considerar los riesgos es rústico. Se hacen volar aviones sin pasajeros y se desmontan completamente los motores del avión de prueba cada cuatro o seis horas.

Lo que está en juego en estos cruces de responsabilidades tiene una doble finalidad. Por una parte, las compañías aéreas tienen claramente la intención de obtener compensaciones por parte de los estados para compensar su lucro cesante. Por otra parte, IATA y Eurocontrol ven en esta catástrofe la ocasión de concluir veinte años de debate sobre la necesidad de hacer existir un sistema unificado europeo autónomo, el *Single European Sky*, que espera su turno. IATA va a intentar la gestión por la crisis, la “estrategia de choque”, como diría Naomi Klein.

Del lado del volcán, la situación es mejor. Está confirmado por la empírica policía islandesa que se acercó el máximo posible al volcán: “El penacho que se eleva sobre el volcán es más pequeño y más claro, lo que significa que hay menos cenizas”. La ciencia va en ese mismo sentido. Sigrun Hreinsdottir, geofísica de la Universidad de Islandia, recién llegada a seguir, constata una contracción del volcán. Ella se sorprende de las declaraciones de las autoridades británicas según las cuales la erupción se intensificaba y que una nueva nube de cenizas se dirigía hacia el Reino Unido. Se presiente, una nueva contienda se prepara entre las autoridades islandesas y los servicios nacionales del tráfico aéreo (NATS) británicos. Esta contienda corre el riesgo también de ser dolorosa dado el contexto y la persistencia del debate sobre las responsabilidades de la deuda islandesa de 5 mil millones de dólares esencialmente hacia inversores ingleses y holandeses. Los conflictos de interpretación se reducirán por el hecho de que la cartografía se modifica cada seis horas y que “las condiciones sobre las cuales se trabaja cambian rápidamente y de manera dinámica”. Si alguien hizo un error de lectura, se borra rápidamente.

Finalmente, *last but not least*, los vientos están con nosotros. La organización meteorológica mundial confirma hoy desde Ginebra que el cambio de régimen de vientos el fin de semana va a repeler las nubes. La situación anticiclónica actual que asegura tan buen tiempo sobre Europa, desde Madrid a Londres, pasando por París, no ayuda a mucho a disipar la nube. A partir del viernes, la situación va a cambiar cuando “una fuerte baja presión” se desplegará sobre Islandia, con lluvia para lavar las cenizas. ¡Elévense, oh deseadas tormentas!

Presenciamos el congreso de 2008 en Buenos Aires en abril, tres meses antes del

desencadenamiento de la peor depresión desde 1929. Tenemos el congreso 2010 una semana después del desencadenamiento de la peor crisis aérea en tiempos de paz. Vamos de record en record, fuera de las normas. El encuentro internacional en julio de 2009 estaba previsto en medio de una gran epidemia de gripe, donde Buenos Aires, después de México, fue el laboratorio que permitió medir el impacto exacto del virus H1N1 en grandes poblaciones que tenían acceso a un sistema de salud. Pudimos reprogramar en noviembre una “semana lacaniana” en Buenos Aires, que condensó tres acontecimientos en uno sólo, inédito e increíble. El après-coup de la epidemia mundial permite ahora cuestionar profundamente los procedimientos de determinación de las normas de la OMS. No vamos a dejar de aprender cómo las normas de lo “normal” que regula la aletósfera no cesan de elaborarse de manera conflictiva.

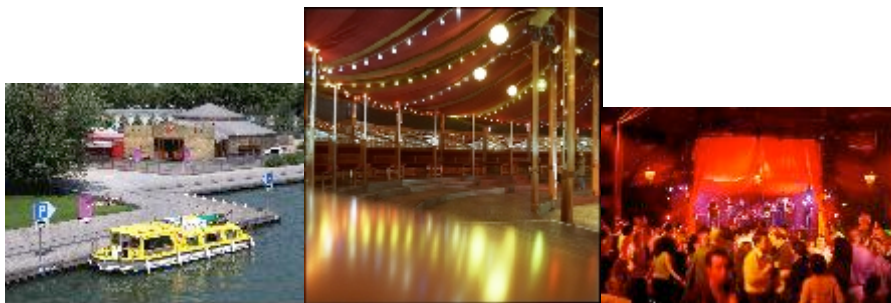
Hasta mañana,

Eric Laurent, 18 :30

Traducción : Eduardo Abello

FIESTA DE CLAUSURA
30 de abril de 2010 a partir de 20h30
Cabaret Sauvage

Baile



Visite el sitio del Cabaret Sauvage
<http://www.cabaretsauvage.com/presentation.php>

PARA LLEGAR AL CABARET SAUVAGE

Parc de la Villette
Acceso peatón por 59, bd Mac Donald

Métro : Porte de la Villette (Ligne 7)

Bus especiales a partir de 20h00 desde la Place du Chatelet

Bus : Parada Porte de la Villette

PC2 Porte d'Italie / Porte de la Villette

PC3 Porte Maillot / Porte des Lilas

75 Pont Neuf

139 Saint-Ouen Place d'Armes

150 Pierrefitte / Stains

152 Le Blanc-Mesnil

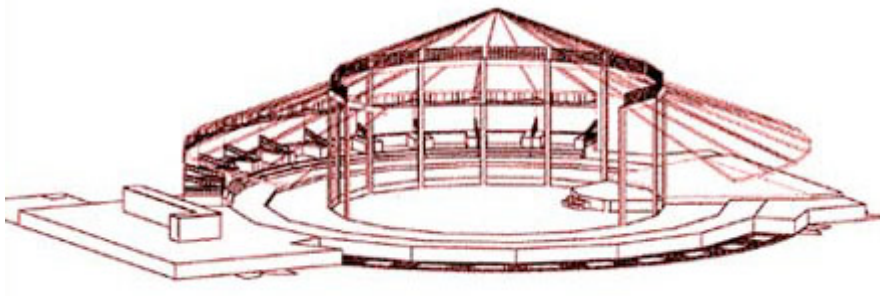
249 Dugny Centre Ville

609 C Stalingrad / Aulnay sous Bois

Bus de nuit : Garges Sarcelles / Aubervilliers Pantin Quatre Chemins

Parking Villette Nord / Cité des Sciences

entrada por 61 bd Mac Donald



Habrá un **servicio especial de buses** del Congreso que saldrá de la place du Chatelet hacia el Cabaret Sauvage, cada media hora desde las 20h00 y con regreso hacia Chatelet a partir de las 23h00 y hasta la 1h00 de la mañana.

Una parada **taxi especial** está prevista.

Comisión de Organización
