

REGIMEN JURIDICO DEL CANAL DE SUEZ

Como en este mismo CUADERNO aparecen otros artículos referentes a la actualísima cuestión de Suez, a nuestra torpe minerva corresponderá tan sólo la simple exposición —sin aparato crítico— de aquellos hitos jurídicos que regulan el “status” de tan importante vía marítima de comunicación internacional. Tales hitos, por orden cronológico, son los siguientes: “Firman” concesional de 1854, “Firman” concesional de 1856, Tratado de Constantinopla de 1888, Tratado angloegipcio de 1936, Tratado angloegipcio de 1954 y Declaración egipcia de nacionalización de 1956.

* * *

El 30 de noviembre de 1854 (3 Ramadán de 1271 de la Hégira) Mohamed Pachá Al Said, que había heredado el *vicetrono* de Egipto, después de los fallecimientos de su padre Mohamed Alí —el verdadero iniciador de la grandeza egipcia— y de su sobrino Abbas I (al parecer envenenado), dirige a Fernando de Lesseps, íntimo amigo suyo “de noble nacimiento y elevado rango”, el famosísimo “firman” de concesión, por el cual se otorgaba a Lesseps “poder exclusivo para constituir y dirigir una Compañía Universal para cortar el istmo de Suez, abriendo un paso aprovechable para grandes navíos y formación o adaptación de dos entradas suficientes para ello, una en el Mediterráneo y otra en el Mar Rojo y estableciendo uno o dos puertos, según el caso”. En su articulado, más bien de carácter financiero que iusinternacional, el Virrey Mohamed Said se preocupaba ya de la importante cuestión del tiempo que estaría vigente dicha concesión, estipulándose que la nuda propiedad del Canal proyectado retornaría al Gobierno egipcio al cabo de noventa y nueve años, fórmula de vigencia clásica. Asimismo, se estipulaba que las obras se realizarían a expensas exclusivamente de la Compañía Universal, reservándose el Gobierno egipcio, por su parte, la de otras de fortifica-

ción, que correrían a su cuenta, y quedando en favor del Gobierno local el 15 por 100 anual de los beneficios netos obtenidos por la Compañía, repartiéndose el resto en un 75 por 100 para ella y un 5 por 100 para los miembros fundadores. Finalmente se establecía el principio de la *igualdad absoluta de trato en el tránsito para todas las naciones*, fijándose las tarifas por acuerdo ulterior entre el Virrey y la Compañía Universal.

En efecto, Fernando de Lesseps (a la sazón alejado del servicio diplomático de Francia), con indudable tenacidad y una gran confianza en la empresa soñada, fundó, bajo el nombre de "Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez", una empresa cuyo régimen interno, como luego se expresaría con mayor detalle en el segundo "firman" concesional, se ajustaría al de las Sociedades Anónimas y de acuerdo con el Derecho mercantil egipcio. Esta Compañía, en íntima relación y estrecho contacto con la "Comision Scientifique Internationale", fundada también por Fernando de Lesseps en 1855 y con sede en París, sería la que en 1956, al ser nacionalizada por Gamal Abder Nasser, levantaría una gigantesca polvareda de protestas franco-británicas, hasta el punto de emparejar el Canal de Suez con el "pasillo de Dantzig" o el "asesinato de Sarajevo", trágicos comienzos de las dos grandes conflagraciones bélicas que a este siglo en que vivimos y padecemos le ha tocado sufrir.

* * *

Así pues, el 5 de enero de 1856 (26 Rebi-Al-Akher de 1271 de la Hégira) Mohamed Said otorga un nuevo "firman" dirigido a su "devoto amigo de alto nacimiento y elevado rango Mr. Fernando de Lesseps", en el que acaba de redondearse jurídicamente la concesión. Distribuidos sus 22 artículos, después de un corto preámbulo, en dos capítulos de condiciones, el primero relativo a las *cargas* (artículos 1 al 9) y el segundo a las *concesiones* (del 10 al 22), la mencionada Compañía, *empresa privada y sociedad mercantil anónima egipcia*, sería, por lo tanto, la titular de la concesión otorgada y la que habría de dirigir y llevar a su término la construcción del canal navegable y demás obras adicionales de irrigación, suministro de agua potable, puertos de refugio y astilleros. Para ello, el Gobierno egipcio concedía a la Compañía Universal, libre de impuestos y renta, el uso y disfrute de todos los terrenos que se estimasen necesarios que no fuesen de propiedad particular, a no ser que lo fuesen, en cuyo caso se acordaría el pago de justas com-

pensaciones, y también el privilegio de extraer de las minas y canteras pertenecientes al dominio público, sin pago de precio, impuestos ni compensaciones, todos los materiales para la construcción y mantenimiento de las obras y edificaciones de la empresa. Además se eximía a la "Compagnie" de todos los pagos de derechos de aduanas, entradas y demás, sobre las importaciones en Egipto de las maquinarias y materiales adquiridos en países extranjeros para emplearlos en la construcción de las obras. Sin embargo, para el objetivo principal de nuestras consideraciones, la cláusula más digna de resaltar en estas páginas era la que llevaba el número 14, en la que se repetía y subrayaba "que el gran Canal marítimo de Suez a Pelusium —que después se llamaría Port Said, como homenaje al Virrey— y los puertos a él pertenecientes quedarán siempre abiertos, como paso neutral, a todo barco mercante que lo cruce de un mar a otro, sin distinción, exclusión o preferencia de personas o nacionalidades, mediante pago de las tarifas y observación de las regulaciones establecidas por la Compañía para el uso de dicho Canal y sus dependencias". Como consecuencia de tal principio, la Compañía no podría en ningún caso acordar a navío, compañía o particular, ventaja alguna o favor que no fuesen igualmente acordados a otros en las mismas condiciones.

El término de la existencia de la Compañía titular de la concesión se fijó en este segundo "firman" por el mismo plazo de noventa y nueve años a contar desde la conclusión de los trabajos y apertura del Canal al tráfico de los grandes navíos. A la expiración de dicho término, el Gobierno egipcio tomaría posesión del Canal marítimo construido por la Compañía, tomando para sí todo el material, construcciones y almacenes empleados para los usos navales de la empresa, pagando a la Compañía el precio de los mismos determinados amigablemente o por decisión de peritos jurados. De acuerdo con estas previsiones, y teniendo en cuenta que el Canal de Suez fué inaugurado y abierto al tráfico internacional el día 17 de noviembre de 1869, se cumpliría tal plazo de noventa y nueve años el 17 de noviembre de 1968 es decir, exactamente dentro de doce años...

Fernando de Lesseps se aprestó inmediatamente a la batalla financiera. Valorados los gastos de construcción del Canal en un presupuesto teórico de *ocho millones de libras esterlinas*, lanzó al mercado mundial una emisión de 400.000 *acciones de 500 francos nominales cada una*, teniendo el cuidado de ofrecer a los países más importantes la reserva de sus paquetes correspondientes. No obstante, ni la Gran Bretaña ni los

Estados Unidos lo aceptaron, suscribiendo Rusia tan sólo 174 acciones de las 24.000 reservadas, y el Imperio Austro-Húngaro que aceptó 163 de las 40.000 ofrecidas. (España, como señala Quintano Ripollés en su breve pero interesante monografía sobre el Canal de Suez, resultó injustamente preterida, como era de rigor hacía tiempo, bien que entonces aún conservase altos intereses en el tráfico de Oriente por mantener íntegras sus posesiones filipinas y oceánicas. Sin embargo, suscribió 4.161 acciones.) El éxito fué enorme e inmediato: Francia aceptó un total de 207.160 acciones y Egipto 177.642. Sólo faltaba ya iniciar los trabajos propios de excavación y dragado, lo que se realizó el 25 de abril de 1859, precisamente por las playas del Golfo de Pelusia, donde actualmente se alzan las oficinas de la Compañía Universal en Port Said...

En las dos cartas de concesión a que acabamos de referirnos figuraba una cláusula adicional, por la que dicha concesión requería la ratificación de Su Majestad Imperial el Sultán de Turquía, no pudiéndose comenzar las obras de corte del istmo hasta que la Sublime Puerta otorgase tal autorización. Sin embargo, ante la lentitud turca los trabajos comenzaron y desarrollaron, hasta que por fin el 19 de marzo de 1866 llegó la ratificación imperial del segundo "firman" de concesión.

* * *

Lo que sucedió después, a fuer de repetido y comentado con la agradable apoyatura dialéctica de las anécdotas, está en el ánimo de nuestros lectores. Nos referimos a las difíciles vicisitudes por las que tuvo que atravesar la construcción del Canal; dificultades financieras que Lesseps hubo de resolver con un empréstito de deuda flotante por parte de la Compañía y dificultades de mano de obra surgidas por inspiración de la Gran Bretaña, que siempre al acecho de empresas internacionales y tras de la Sublime Puerta, entra en escena con el disfraz humanitario de protestar por las levass forzosas de los *fellahin* reclutados en el campo egipcio. De todos modos, y pese a tantos entorpecimientos, el gran Lesseps alcanza su sueño y, como dijimos, el 17 de noviembre de 1869, con egregios espectadores, se inaugura el Canal Marítimo de Suez, que juntaría en auténtico matrimonio las aguas del Mediterráneo y del Rojo, mostrando así el error de cálculo en que tantos años antes había incurrido el francés Le Père, al estudiar los niveles de ambos mares, y enseñando al mundo lo que puede y vale el entusiasmo denodado de un idealista. La frase latina "aperire terram gentibus", llena de justificado

orgullo, figuraría en la colosal estatua que en honor de Lesseps se eleva en Port Said, pero como los políticos de Londres no cesaron en sus empeños, ya que el Canal estaba logrado, con su oposición, habría que pensar en los frutos que de él se dedujeran. Tras la pantalla de fines benéficos a la Humanidad, bien podrían parapetarse las ansias de una sola nación. Lord Palmerston había perdido las escaramuzas de la construcción frustrada y Lord Beaconsfield (Disraeli) ganaría la batalla de la construcción lograda, ya que en 1875, aprovechando un mal momento financiero del sucesor de Mohamed Said, su hermano Ismail, hace su más gigantesca operación político-hacendística, comprando las acciones liberadas del Khedive egipcio (su paquete comprendía 176.602 acciones, por las que pidió y obtuvo 3.976.000 libras esterlinas, incluyendo la transmisión de su derecho al percibo del 15 por 100 en las ganancias líquidas del Canal), a espaldas del Parlamento británico y gracias al préstamo que le hizo su amigo el judío millonario Lionel Rotschild... De esta forma, el Gobierno de la Gran Bretaña se coloca como legítimo dueño de las acciones kediviales y en el puesto principal de la Compañía que controla la vida económica del Canal. Pero aún hay más... El 1882, después de la revolución nacionalista y xenófoba de El Arabi Pachá, las tropas británicas proceden inmediatamente a la ocupación *provisional* (nótese que hemos subrayado el adjetivo...) del territorio egipcio, y con este acto el Reino Unido da principio al dominio material de la zona que rodea el Canal. Aunque Egipto siga dependiendo de Turquía, se coloca bajo el directo control de la Gran Bretaña, que todavía sería mayor a partir del 18 de diciembre de 1914, fecha en que termina la soberanía turca y se inicia el régimen del Protectorado británico, que cesaría, a su vez, el 28 de febrero de 1922, día de la independencia de Egipto, si bien mediatizada por la presencia de los soldados ingleses en el Canal. (El último destacamento de tropas abandonó el Canal el 13 de junio del presente año.)

* * *

Ante la presencia de tropas británicas en la zona del Canal y el aparente monopolio de una o de dos naciones, ya en los últimos lustros de la anterior centuria proliferaron los deseos de estadistas y de teóricos del derecho internacional en pro de una *internacionalización* del llamado Canal de Ambos Mares. Así en las sesiones que celebrara el prestigioso "Institut de Droit International" —fundado en Gante en 1873— se propugnaba la convocatoria de una Conferencia Diplomática Interna-

cional que estableciese un Convenio o Tratado multilateral por el que quedara regulado definitivamente el estatuto jurídico del Canal sobre la base de los clásicos principios de igualdad para todos que ya se apuntaban unilateralmente en los dos “firmans” concesionales de Mohamed Said. Y digamos, en prueba de honestidad, que fué precisamente el inglés Sir Travers Twiss el que elaborase el correspondiente “rapport” de “Neutralización o protección internacional del Canal de Suez” que sirvió de base a las discusiones mantenidas por el mencionado Instituto en sus reuniones de París (1878) y Bruselas (1879).

Después de ciertas vacilantes actitudes, que llevaban el típico marchamo británico (Inglaterra, al ocupar Egipto, no tenía gran prisa en que se discutiera el “status” del Canal de Suez), pudo reunirse, por fin, en Constantinopla y previa invitación del Sultán, una Conferencia internacional que el 29 de octubre de 1888 acordaría el famoso Tratado o Convención que lleva su nombre, “pour assurer le libre usage du Canal de Suez”, con las firmas y sellos de los plenipotenciarios de las Altas Partes Contratantes, a saber: Alemania, Austria-Hungría, España, Francia, Gran Bretaña, Italia, Países Bajos, Rusia y Turquía. El depósito de ratificaciones se completó en Constantinopla el 22 de diciembre siguiente por todas las naciones menos por Inglaterra, que no lo hizo hasta 1904.

Forzoso es que reproduzcamos a continuación los artículos más importantes, a nuestro juicio, del expresado Tratado de Constantinopla que a partir de la nacionalización decretada por Nasser se ha convertido en la base de los debates de la Conferencia de Lancaster House y en el comentario cotidiano de los periódicos y radios del mundo entero:

“Artículo 1. El Canal Marítimo de Suez deberá *siempre* permanecer abierto, en tiempo de guerra como en el de paz, a todo navío de comercio o guerra, sin distinción de pabellón. Consecuentemente, las Altas Partes Contratantes acuerdan no interferir en el libre uso del Canal, en tiempo de guerra como en el de paz. El Canal no será nunca sujeto al ejercicio del derecho de bloqueo.”

“Artículo 12. Las Altas Partes Contratantes, por aplicación del principio de igualdad y del de libertad del Canal, que es una de las bases del Tratado, acuerdan que ninguna de ellas tratará de obtener ventajas o privilegios territoriales o comerciales sobre el mismo en los conciertos internacionales que se celebren. Quedan reservados los derechos de Turquía como potencia territorial.”

“Artículo 14. Las Altas Partes Contratantes acuerdan que las obli-

gaciones resultantes del presente Tratado no estarán limitadas por la duración de las actas de concesión de la *Compañía Universal del Canal de Suez*.”

Como puede advertirse, las líneas básicas de las anteriores cartas de concesión, no sólo han sido recogidas en el Tratado de 1888, sino que han sido reforzadas al consagrar el establecimiento de un régimen definitivo, destinado a garantizar en todo tiempo y a todas las naciones el libre uso y la libre navegación de todos los barcos, mercantes o de guerra, sin distinción de bandera. Y nótese la importancia del último artículo que hemos transcrito, por el que los compromisos de la Convención de Constantinopla no se limitan al plazo de los noventa y nueve años expresados en los “firmans” de concesión, sino que otorga una especie de vigencia ilimitada, que naturalmente rebasaría esa frustrada fecha de reversión fijada para el 17 de noviembre de 1968.

* * *

Es perogrullesco confesarlo, pero con el transcurso de los años los acontecimientos mundiales se precipitan. Desde la apertura del Canal no siempre ha circulado por sus aguas una corriente de serena política y bien en el área específica de sus zonas geográficas colindantes o en la más dilatada de los países usuarios se ha agitado en numerosas ocasiones la sombra inquietante de la guerra. No hemos de hacer, naturalmente, la reseña puntual de toda esa larga teoría de aconteceres internacionales desde ese año de 1888 en que se proclama multilateralmente la internacionalización de la vital vía marítima de que estamos tratando. Pero sí hemos de consignar en la agitada cronología del Canal, el 18 de diciembre de 1914, fecha en que la Gran Bretaña declara suspendida la soberanía turca (se recordará que Turquía estuvo unida a los Imperios Centrales de la primera guerra mundial), colocándose en su lugar como Estado protector de un protectorado que sería confirmado en el posterior Tratado de paz de Lausana, en lo que principalmente se refería el derecho de defensa y política del Canal, intereses otrora en manos del Sultán otomano.

Aunque ya en 1922 el Reino Unido decidió abolir tal protectorado, la verdadera independencia de Egipto y su subsiguiente soberanía no fueron reconocidas hasta el 26 de agosto de 1936, día en que se suscribió en Londres un Tratado de “Amistad y Alianza” anglo-egipcio de veinte años de duración. (Podía ser solicitada su revisión a los diez años, lo

que, en efecto, se hizo por parte de Egipto, pero antes de expirar su plazo de vigencia —8 de octubre de 1951— el rey Faruk abrogó el Tratado pidiendo la evacuación de las tropas británicas).

En el artículo 8 del expresado Tratado se declara: “Habida cuenta de que el Canal de Suez, *parte integrante de Egipto*, es una *vía mundial* de comunicación y al mismo tiempo un *medio esencial de comunicación entre las diferentes partes del Imperio británico*”, por tanto se establece que puesto que el Ejército egipcio no está en condiciones de asegurar por sí solo “la libertad y la completa seguridad de la navegación por el Canal”, el Gobierno británico mantendrá, sin perjuicio para los derechos soberanos de Egipto, fuerzas armadas propias en la vecindad del Canal. Los párrafos subrayados pertenecen al libro del profesor Barcia Trelles, “Puntos cardinales de la política internacional española”, y al recogerlos aquí hemos considerado que se pondrían una vez más de relieve las constantes apetencias inglesas, pues reconociendo empero la pertenencia del Canal a Egipto, proclámase su carácter de camino mundial y de *atajo* (ahora el subrayado es nuestro) para la mancomunidad de naciones británicas.

Pese a que en el artículo primero de este Tratado bilateral se decía que “La ocupación militar de Egipto por fuerzas de Su Majestad el Rey de Inglaterra, ha terminado”, lo cierto es que su presencia activó las iras xenófobas y el virus nacionalista, no estando ajenos a la creación de este clima de contienda latente los propios gobernantes egipcios de antes y después de la Monarquía egipcia. Y aun teniendo en cuenta que el Consejo de la “Compañía Universal del Canal de Suez”, los dos miembros egipcios consiguen notables ventajas para la navegación local y han de llegar más tarde (en el momento que surge a la escena política mundial el nuevo Estado de Israel) a defender en el seno de sus reuniones, frente a la opinión de los demás consejeros —18 franceses, diez ingleses, un estadounidense y un holandés—, la medida adoptada por el Gobierno egipcio contra el de Israel, en virtud del cual, todos los petroleros que cruzan el Canal en dirección Norte estarían obligados a declarar por escrito el destino final de su cargamento, lo cierto es, que cotidianamente se sentía la urgente necesidad de revisar o mejor de anular definitivamente el Tratado de 1936, máxime apreciando que los 10.000 hombres del Ejército inglés aumentaron bien pronto hasta los 80.000, y que tampoco se cumplió la cláusula contenida en el Tratado, según la cual, el Ejército inglés equipararía y adiestraría

al egipcio, uno de los motivos, se ha comentado, de los fracasos en la guerra contra los israelíes y del golpe de Estado del general Naguib que derrocó a Faruk y dió nacimiento al actual régimen del coronel Abbel Nasser, subido al poder el 18 de abril de 1954.

* * *

Seis meses después, esto es, en octubre de 1954, las mismas ambas partes —Inglaterra y Egipto—, pero esta vez en el Cairo, suscriben un nuevo Tratado para la evacuación de la zona del Canal. Conectando la cláusula del anterior Tratado en la que se fijaba la vigencia de veinte años, y, por lo tanto, quedaba señalada con exactitud la fecha de la forzosa evacuación en el día 26 de agosto de 1956, con la paralela del segundo Acuerdo, en donde se estipulaba una vigencia de veinte meses para dicha evacuación, tenemos que en junio de este año de 1956 salían definitivamente los efectivos británicos del Canal, entregándose a Egipto sus instalaciones y demás dependencias militares. Efectivamente, así ocurrió el día 13 de dicho mes de junio del año en curso. No obstante, el Tratado de 1954, con vigencia general de siete años (y en el curso del último, ambas partes se consultarán sobre los arreglos que sean necesarios para la expiración), obliga a Egipto a conservar la base militar del Canal en perfecto estado y a ponerla a disposición de las fuerzas armadas británicas en caso de un ataque armado contra el Estado cualquiera de la Liga Arabe o contra Turquía. Consideramos, lógicamente, que el estado actual de cosas derivados de la decisión de Nasser de nacionalizar el Canal con las consabidas protestas inglesas, ha variado la anterior cláusula, así como la de que para los vuelos de la R. A. F. sobre el territorio nacional debería Egipto conceder a Inglaterra el trato de nación más favorecida...

Destaquemos, por último, el artículo 8.º del Tratado, por el que los dos Gobiernos ratifican solemnemente el principio tradicional de la libertad de navegación por el Canal de Suez “que es parte integrante de Egipto, es una vía marítima que económica, comercial y estratégicamente tiene importancia internacional, y expresan su decisión de mantener el Convenio que garantiza la libertad de navegación por el Canal, firmado en Constantinopla el 29 de octubre de 1888”.

* * *

El 26 de julio último, con motivo de conmemorarse el cuarto aniversario de la revolución egipcia, el presidente Gamal Abder Nasser pronunció en Alejandría un encendido y largo discurso sobre política nacional e internacional, en el que fundamentalmente se destacó aquella parte en la que anunciaba al mundo la decisión del Gobierno de nacionalizar la Compañía del Canal de Suez, ratificada casi simultáneamente con la publicación de la correspondiente Ley ejecutoria de confiscación y mientras se arriaba la bandera francesa a la entrada del Canal en Port Said, sustituida por la egipcia, se montaba un servicio de vigilancia en las oficinas de la Compañía, y otro, por unidades navales, en los dos extremos del Canal.

El artículo primero de la Ley dispone "que la Sociedad Internacional del Canal de Suez es una sociedad egipcia por acciones". Añade asimismo que "el Estado egipcio se hará cargo de su activo y su pasivo, así como de todos los órganos de la administración de la Sociedad", indemnizándose a todos los portadores de títulos de la misma, sobre la base de los precios cotizados en la Bolsa de París en la fecha de entrada en vigor de dicha Ley y después de haber sido transferidos todos los bienes de la Sociedad nacionalizada al Estado egipcio. Además, se declara en la Ley que "todos los bienes de la Sociedad nacionalizada en Egipto y en el extranjero, quedan congelados", constituyéndose un organismo independiente, con personalidad jurídica y afecto al Ministerio de Comercio, pero sin depender de otras instituciones del Estado, "que mantendrá en sus funciones a todos los técnicos, funcionarios y obreros de la sociedad nacionalizada, que no podrán abandonar sus puestos, bajo ningún pretexto, sin autorización expresa". Este organismo, compuesto, por lo tanto, exclusivamente por egipcios, regulará el tránsito por el Canal, tránsito que el artículo 2.º de la Ley que comentamos califica de "público", radicando aquí, en opinión nuestra, la piedra de toque o... de escándalo de la actual tensión diplomática.

Según las posteriores declaraciones del presidente Nasser, la Compañía del Canal de Suez es una sociedad anónima egipcia a la que el Gobierno egipcio de hace un siglo otorgó una concesión de noventa y nueve años, no existiendo razón alguna que justifique el pretendido carácter de organismo internacional alegado en el comunicado occidental posterior a la reunión tripartita de Londres, en el que Foster Dulles, Selwyn Lloyd y Christian Pineau, en nombre de sus respectivos

Gobiernos, aun reconociendo a Egipto como Estado soberano e independiente el derecho a nacionalizar sus bienes condicionan este derecho, en relación al Canal, a la importancia mundial del mismo y a su carácter de vía internacional. Podríamos, por ende, plantear el siguiente interrogante: ¿Se creó la Compañía del Canal de Suez para garantizar el libre paso —que ahora Nasser llama *público*— o simplemente para administrar y conservar el Canal? Existe una verdad contrastada por ambas partes: legalmente, la Compañía está en territorio egipcio, se ajusta al derecho local y se constituyó para una empresa —el Canal— que es parte integral de Egipto. Las dudas subsisten, por lo menos para una de las dos partes, en cuanto a que no puede alegarse el derecho de nacionalización para los bienes afectados por su interés internacional.

Todo lo demás es ya noticia que alcanzamos con nuestras manos. Las reuniones apresuradas de los políticos occidentales, la Conferencia de Lancaster House —de la que tan diestramente se trata en otro artículo que aparece en este mismo número de CUADERNOS DE POLÍTICA INTERNACIONAL— y las conversaciones entre el presidente Nasser y la Comisión pentapartita del australiano Menzies, así como sus derivaciones, escapan de la modesta órbita de nuestras consideraciones.

* * *

Dos tendencias, y como suele ser normal, las dos antitéticas, se alzan sobre el tapete de juego de la mesa mundial. La sustentada por El Cairo, de *nacionalización*, y la propugnada por los occidentales, de *internacionalización*. Ambas esgrimen, retorciendo más o menos los argumentos, los textos jurídicos que hemos venido estudiando someramente en las páginas anteriores, singularmente el Tratado de Constantinopla de 1888, de aparente vigencia perenne si no surgen —como surgieron este pasado verano— tan graves fisuras en el organismo legal que le sirve de sostén administrativo. Y ambas tesis, con todo su acompañamiento de embarulladas consideraciones, podríamos concretarlas, en apretada síntesis, de la siguiente manera:

El "Canal de Suez" (así, con comillas) es una Compañía egipcia. El Canal de Suez es una vía marítima internacional con absoluta libertad de navegación por sus aguas. ¿Quién debe garantizar dicho tránsito? ¿Un organismo internacional, con participación egipcia, como

JOSÉ LUIS DE AZCÁRRAGA

propone el "plan Dulles", o la Compañía, tal como ha sido nacionalizada por Egipto, con representantes de las naciones usuarias del Canal, según la propuesta de Martín Artajo?

La respuesta es aventurado pronosticar; simplistamente podríamos decir que si cualquiera de las dos partes en liza cediera en sus pretensiones, surgiría la solución. Pero esto, claro es, acaso constituya una mera utopía o una romántica ensoñación.

José Luis DE AZCARRAGA