

LA CRISIS DEL CANAL DE SUEZ

Al signar en 1928 el Pacto Kellogg de renuncia a la guerra como instrumento de política nacional el Gobierno de Londres reservó expresamente su actitud con respecto a "ciertas regiones del mundo cuya integridad presentaba un gran interés para la paz y la seguridad de la Gran Bretaña", refiriéndose así fundamentalmente al Canal de Suez, arteria aorta económica del Imperio británico. Desde hace treinta años, aunque muchas cosas han cambiado e incluso los lazos que unían al Imperio británico se han relajado de tal forma que ya ni la Commonwealth puede calificarse de británica, sino de mera asociación de naciones libres e iguales, sin embargo, no ha dejado de constituir la Zona del Canal de Suez, el muelle real de todo el sistema económico inglés.

Cuando el 13 de junio de 1956 el último destacamento de fuerzas británicas salió de Port Said abandonando la guarda del Canal de Suez, cinco días antes de lo dispuesto en el Acuerdo anglo-egipcio de 19 de octubre de 1954, sólo se preveía un eventual retorno de las fuerzas armadas británicas a la zona del Canal en caso de un ataque armado por una tercera Potencia contra cualquiera de las Partes del Tratado de Defensa colectiva de la Liga de Estados Arabes o Turquía, debiendo en tal caso dar Egipto las facilidades que fueren necesarias para el uso de las bases del Canal, para hacer la guerra. Pero esta disposición del artículo 4 del acuerdo firmado por Nasser y Nutting no podía, naturalmente, encarar que dos meses después de la retirada del último soldado británico de la zona del Canal de Suez, se habría de producir una situación que llevara al Gobierno de Londres a considerar la vuelta de sus tropas como ejército de ocupación del Canal de Suez y que, en las semanas siguientes, de los puertos británicos zarparan buques de guerra conduciendo fuerzas de desembarco para una eventual ocupación de dicha zona en operación conjunta con fuerzas francesas.

¿Qué había sucedido en el mes de julio que tan fundamentalmen-

te cambió las relaciones anglo-egipcias? Porque, hasta entonces, no sólo habían sido normales sino incluso amistosas y así, la Gran Bretaña suministraba armas a Egipto, especialmente los "Gloster-Meteor", si bien desde comienzos del verano de 1956, la actitud egipcia frente al Pacto de Bagdad se endureció lo bastante como para que Nasser pudiera declarar que los "enemigos tradicionales" de Egipto eran Inglaterra y Francia, y no la Unión Soviética. La respuesta al interrogante lleva el nombre de un gran proyecto: la construcción de la presa nueva de Assuan.

Desde 1954 venía acariciando el Gobierno cairota la realización de un gran plan de regularización de las aguas del Nilo para aumentar considerablemente la superficie cultivable y la producción de energía. Pero las obras se calculó costarían sobre los quinientos millones de dólares en su primera fase, y el Gobierno egipcio no podía por sí solo financiar tan grandioso proyecto. El Banco Internacional para la Reconstrucción y Fomento, se mostró dispuesto a ayudar, pero en condiciones inaceptables para el Gobierno cairota, en cuanto que venía a significar un control financiero del país. La Unión Soviética propuso (aunque sin comprometerse firmemente) a Egipto, un préstamo de doscientos millones de dólares a bajo interés y reembolsable en gran parte en algodón. Entonces, los Estados Unidos ofrecieron un crédito de cincuenta y seis millones de dólares (prácticamente como donación), que la Gran Bretaña completaría con catorce millones más. Incluso el Director del Banco mundial firmó en febrero de 1956 un acuerdo de principio con el Gobierno egipcio, para concederle un crédito de doscientos millones de dólares.

Pero Nasser extremó su postura neutralista, anunciando su reunión con Tito y Nehru en Brioni, y especulando con la sedicente oferta soviética para tratar de obtener mayores cantidades, y en mejores condiciones, de los anglosajones. Ante este juego, los Estados Unidos reaccionaron. La Comisión financiera del Senado recomendó la inclusión de una enmienda al proyecto de Ley de ayuda al exterior, prohibiendo el empleo de estos fondos para ayudar a Egipto a construir la presa de Assuan, sin autorización especial de la Comisión, mientras que el 17 de julio de 1956 se hacía público en Washington que el Secretario de Estado consideraba improbable que los fondos norteamericanos pudieran ser utilizados próximamente para la construcción de la presa egipcia. Al propio tiempo, los más entusiastas partidarios norteamericanos de Nasser, el Subsecretario de Estado adjunto para el próximo

Oriente, George Allen y el Embajador en El Cairo, Byroade, eran trasladados de puesto, uno a Atenas y otro a Pretoria.

El Presidente egipcio comprendió que debía detener su peligroso juego o dicho de otra manera, aceptar la ayuda anglosajona para construir la presa de Assuan, sabiendo que no podía contar con una efectiva ayuda soviética. Pero ya era tarde. Cuando el 19 de julio el Embajador egipcio en Washington acudió al Departamento de Estado para anunciar a Foster Dulles que Egipto aceptaba el crédito norteamericano, el Secretario de Estado ya había decidido correr un "riesgo calculado" (hoy, tal vez pueda decirse "mal calculado"), y justo a la media hora de terminar la entrevista Hussein-Dulles, funcionarios del Departamento hacían pública una declaración oficial (naturalmente redactada antes de dicha entrevista), en la cual el Gobierno norteamericano anunciaba que le era imposible participar en la construcción de la presa de Assuan. Al día siguiente, el Foreign Office anunciaba una decisión análoga.

La reacción egipcia fué fulminante, una semana después: el 26 de julio de 1956, el Presidente Nasser, al mismo tiempo que anunciaba la nacionalización de la denominada Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez, llevaba a cabo la ocupación de sus bienes e instalaciones.

Comenzó así la crisis del Canal de Suez. Pero bien entendido que en esta cuestión se hace preciso separar cosas que no deben confundirse por mucha que sea su interpenetración: el problema de la Compañía y el del Canal, así como los aspectos jurídicos y políticos de una situación, que trasciende políticamente más allá de los sucesos concretos.

I

Hay que distinguir dos aspectos jurídicos fundamentales en el problema determinante de la crisis del Canal de Suez: uno, la persona moral de Derecho privado y de Derecho interno que es la Compañía, que estaba bajo control extranjero por hallarse una parte importante de su capital social en manos de accionistas extranjeros, la cual, después de haber sido encargada de la construcción del Canal, debía asegurar su funcionamiento y gestión (1); otro, el Canal, de interés público inter-

(1) GOUFFRE DE LA PRADELLE: *L'Egypte a-t-elle violé le Droit international?* "Le Monde". París, 27 septiembre 1956.

Vid. entre la bibliografía sobre el Canal, la excelente obra de ANTONIO QUINTANO

nacional, abierto sobre territorio egipcio, pero constituyendo una vía de comunicación para todo el Mundo.

1. La Compañía, aun cuando llevara el título de Universal, era una sociedad egipcia regida por las leyes y usos del país, tal como se estipuló claramente en el artículo 16 del Firmán de 22 de febrero de 1866, que definió las condiciones bajo las cuales la concesión para la construcción y explotación del Canal marítimo de Suez había sido definitivamente ratificada. Y este status egipcio de la Compañía no ha sido modificado posteriormente, ya que la Convención de Constantinopla de 1888, en su artículo 2, se limita a “dejar constancia de los compromisos” del Jedive egipcio hacia la Compañía “en lo que concierne al canal de agua dulce”, es decir, constata un hecho. Y los Firmanes de concesión no puede admitirse que formen parte de la Convención de Constantinopla (aun cuando en los artículos 9, 10, y 13 haya referencia expresa a ellos como límites del poder del Gobierno egipcio), como se demuestra por lo dispuesto en el artículo 14, en el que se dispone que “los compromisos resultantes del presente Tratado [de Constantinopla] no quedarán limitados por la duración de las actas de concesión de la Compañía Universal del Canal de Suez” (distingase también entre los “firmanes concedidos” y las “actas de concesión”, entre las disposiciones que establecen un régimen de navegación y las que sólo se refieren a las relaciones con el concesionario), ya que si se mantuviere lo contrario habría que llegar a una conclusión inadmisibile, cual es que las disposiciones de los firmanes (si fueren parte integrante de la Convención de Constantinopla) quedarían en vigor después de la expiración de las concesiones a la Compañía, cuya duración se fijó en el artículo 16 del Firmán de 5 de enero de 1856, “en noventa y nueve años, a contar desde la terminación de los trabajos y la apertura del canal marítimo a los grandes navíos”, pudiendo, al expirar este período, entrar el Gobierno egipcio en posesión del canal marítimo.

La conclusión de este primer punto es, pues, clara: la Compañía Universal del Canal de Suez era una Sociedad egipcia, y como tal ha sido considerada siempre por el Gobierno y por los Tribunales mixtos de Egipto e incluso por el Gobierno británico en sus conclusiones pre-

RIPOLLES: *El Canal de Suez*. Publicaciones de la Sección de Derecho Marítimo del Instituto “Francisco de Vitoria”. Madrid, 1953.

sentadas ante el Tribunal Mixto de Apelación, en el proceso denominado "Pago Oro", fallado en 1940, en el que se afirmó que "la Compañía es una persona jurídica conforme al Derecho privado egipcio, y su nacionalidad y naturaleza son puramente egipcias", aun cuando se intitule "Compañía Universal" (2).

Y puesto que la Compañía era una sociedad egipcia, hay que admitir que Egipto tuvo derecho a nacionalizar una Compañía egipcia, aun cuando sus accionistas fueran extranjeros, pero siempre en las debidas condiciones.

Como bien se ha escrito (3), "muchos rasgos pueden caracterizar una época, pero quizá ninguno en los campos económico, político y jurídico tenga el alcance que éste de las nacionalizaciones". A partir de 1920, en que se produjeron las medidas colectivizadoras soviéticas (y aun antes, con la Constitución mejicana de 1917, disponiendo la nacionalización de los hidrocarburos), hasta el asunto de la Anglo-Iranian Oil Company, cuando el 1 de mayo de 1951 las Cámaras del Irán votaron la nacionalización del petróleo, las nacionalizaciones han tenido una presencia relevante en la política mundial, y mucho se ha discutido sobre su validez y efectos internacionales (4). Mas aquí indiquemos sólo que debe entenderse por nacionalización "la transferencia al Estado, por una medida legislativa y en interés público, de los bienes y derechos privados de una cierta categoría para su explotación o control por el Estado, o para una nueva destinación que le sea dada por éste". Y lo más brevemente posible señalemos todavía que hoy se reconoce generalmente el derecho de los Estados a proceder a nacionalizar los bienes que se encuentran en su territorio, y se admiten los

(2) Parejamente, la Compañía Universal de Coches Camas no está afectada por su denominación, y conserva su nacionalidad belga. Cfr. *Libro Blanco sobre la nacionalización de la Compañía Marítima del Canal de Suez. S. A. E.* Publicado por el Gobierno egipcio el 13 de agosto de 1956. Pág. 57.

(3) F. MURILLO FERROL: *El Poder económico*. "Revista de Administración Pública". Núm. 3. Pág. 255. Madrid, 1950.

(4) De la bibliografía más reciente, señalemos: JESÚS MILLARUELO: *Las nacionalizaciones y el Derecho internacional* ("Revista de Administración Pública". Núm. 3. Madrid, 1950. Págs. 213-254); I. SEIDL-HOHENVERDERN: *Internationales Konfiskations und Enteignungsrecht* (Berlín, 1952); S. FRIEDMAN: *Expropriation in International Law* (Londres, 1953); L. CAVARÉ: *La protection des droits contractuels reconnues par les Etats a des étrangers a l'exception des emprunts* (Universidad de Valladolid, 1956), además de las Ponencias y debates en las sesiones del *Institut de Droit International*, en sus reuniones de Ginebra (1950) y Siena (1952).

efectos internacionales traslaticios de propiedad llevados a cabo por el Estado que ha procedido a la nacionalización en su territorio (aun cuando se le rehuse el derecho a tomar posesión, fuera de sus fronteras, de los bienes de las sociedades que haya nacionalizado), debiendo, no obstante, tenerse en cuenta las siguientes reglas (5): 1.^a La nacionalización es un procedimiento excepcional; 2.^a Debe estar subordinada a una cierta reglamentación: a) Realizarse teniendo por motivo el interés público; b) Mediante un procedimiento legal, con intervención del legislador constitucionalmente cualificado, y c) Con la debida indemnización, que adquirirá, además, el carácter de reparación cuando la nacionalización se haya producido en condiciones irregulares; 3.^a En caso de diferencias, debe intervenir para resolverlas un Tribunal internacional.

Ahora bien, hay un tipo de nacionalización que es la efectuada con servicios públicos de carácter internacional, servicios que funcionan en interés de la comunidad internacional, y que exigen que en ningún caso la nacionalización impida la ejecución de este servicio público internacional en las condiciones previstas, que implica ya una diferencia fundamental con los otros tipos de nacionalización. Y de esta clase ha sido la nacionalización de la Compañía Universal del Canal marítimo de Suez que venía cumpliendo, evidentemente, un servicio público de interés internacional y que, además, ostentaba un status especial, pues entre otras singularidades se trataba de una Sociedad Anónima constituida según el Derecho francés y dependiente en varios aspectos para los litigios que surgieran en su seno, de los Tribunales franceses, regida por un Consejo de Administración de claro carácter internacional, e incluso exceptuada expresamente de varias leyes egipcias que regían a todas las demás sociedades egipcias. Por eso, si bien el Gobierno egipcio pudo lícitamente nacionalizarla, ello en tanto en cuanto continuara garantizando en las condiciones previstas la navegación libre y abierta por el Canal marítimo de Suez, tanto en tiempo de guerra como en el de paz, a todo barco de comercio o guerra, sin distinción de pabellón, según se indica en el artículo 1.^o de la Convención de Constantinopla de 29 de octubre de 1888. Pero, además, para ser válido, este tipo de nacionalización parece exigir (6) el asentimiento de todas las Potencias

(5) L. CAVARÉ: *Op. cit.* Págs. 106-123.

(6) L. ANSELME-RAVINOVITCH: *Nationalisations et Droit international*. "Le Monde". París, 16 septiembre 1956.

interesadas, si bien en cuanto a la regulación del servicio público de interés internacional, ya que los Estados tienen derecho a hacer respetar el mantenimiento pleno del régimen internacional del Canal.

Y en su origen (aun siendo claro el derecho del Gobierno egipcio para llevar a cabo la nacionalización de la Compañía Universal, si bien no se reputa normal la acción unilateral de nacionalizar una Compañía que cumplía un servicio público internacional, sin haberse emprendido consultas previas) pudiera aparecer alguna irregularidad, comenzando por la motivación, ya que, según proclamó el Presidente de la República egipcia en su discurso de 26 de julio de 1956, tal nacionalización, más que buscar el mantenimiento y mejora de un servicio público, tenía por objeto perseguir un interés estrictamente nacional, ya que —dijo entonces Gamal Abdel Nasser— “el Canal de Suez pagará, y ampliamente, la construcción de la presa de Assuan” (7). Y es de observar que en el Decreto de nacionalización, leído también entonces por Nasser, no hay referencia alguna al carácter del servicio público internacional que venía realizando la Compañía Universal. Finalmente, aun cuando en el artículo 1.º se estatuye la indemnización a los accionistas y portadores de títulos de fundador, se añade una cláusula que puede volver ilusoria tal indemnización, puesto que se dice que ésta “será pagada después que el Estado haya tomado posesión de todos los fondos y pertenencias de la sociedad nacionalizada”, con lo cual, habida cuenta de que el Gobierno egipcio no ha podido disponer de los bienes de la Compañía Universal situados en el extranjero (8) (aun cuando en el artículo 3.º del Decreto los declare congelados y prohibida su disposición), el pago de la indemnización podría no llevarse a efecto, dolosamente.

2. El Canal es también de propiedad y de soberanía egipcias, y construído sobre bienes de dominio público egipcio, como se señala

(7) En la Conferencia de prensa del 13 de agosto de 1956, declaró el presidente egipcio que hacía dos años y medio habían considerado ya la posibilidad de nacionalizar la Compañía del Canal de Suez, pero que había tomado la decisión definitiva “después del rechazo anglo-americano de ayudarnos a construir la presa de Assuan”.

(8) Precisamente el 7 de junio de 1956, el ministro de Hacienda egipcio anunció que se había concluído un acuerdo entre el Gobierno y la Compañía por el que ésta se comprometió a situar 21 millones de libras en Egipto, y cuatro días después se publicó en El Cairo una ley, prevista en el acuerdo anterior, autorizando a los armadores y fletadores a pagar los derechos de tránsito a través del Canal, bien en Egipto o en Londres o París.

no sólo en los Firmanes de 1854 y 1856, sino también en la Convención de Constantinopla, ya que en su artículo 13 se vienen a dejar subsistentes (salvo las obligaciones previstas expresamente por las cláusulas de este Tratado), los derechos soberanos de Egipto (como sucesor de Turquía). A mayor abundamiento, el Tratado anglo-egipcio de 1936, en su artículo 8, no sólo declara que el Canal de Suez es "parte integrante de Egipto", sino que también se refiere a "los derechos de soberanía de Egipto", e incluso el último Tratado anglo-egipcio, de 19 de octubre de 1954, vuelve a repetir en su artículo 8, que el Canal marítimo de Suez "es una parte integrante de Egipto".

No es admisible el argumento utilizado por un Profesor del Instituto de Estudios Políticos de la Universidad de París (9), de que por ser el Canal de Suez un canal marítimo "de nivel" abierto entre el Océano Indico y el Mediterráneo a través de tierra egipcia, y siendo por tanto sus aguas, aguas marítimas *communes*, son ellas también *communes*, y así la gestión de una *res communis*, "concedida por contrato a la Compañía Universal del Canal marítimo de Suez, beneficiada también de un cierto abandono de soberanía de Egipto sobre el "lecho del Canal" y no sobre sus aguas, no puede en ningún caso volver a una sola persona habida cuenta de los intereses universales en juego". Y aun cuando no estimemos inadmisibles las conclusiones, si creemos erróneas las premisas, y ello no por calificar de *res nullius* a la mar (10), sino por no tenerse en cuenta que, en todo caso, se trataría de aguas territoriales, y en éstas el Estado ribereño tiene claro derecho de soberanía, es decir, un conjunto de competencias ejercidas sobre la base del Derecho internacional, en razón de que "es la tierra la que confiere al Estado ribereño un derecho sobre las aguas que bañan sus costas", en exacta sentencia del Tribunal Internacional de Justicia (11), más clara todavía en el caso del Canal de Suez habida cuenta de que para que continúe abierto a la navegación es preciso realizar en él constantes trabajos de dragado.

Ahora bien, si incluso en su mar territorial, los Estados deben reconocer ciertas limitaciones a su soberanía a favor del tránsito in-

(9) EUGENIO GUERNIER: *Il y a canal et canal... Suez et Panamá*. "Le Monde". París, 30 agosto 1956.

(10) Como lo hace RAÚL PADIRAC: *Le canal de Suez est-il juridiquement un détroit?* "Le Monde". París, 20 septiembre 1956.

(11) *Affaire des pêcheries. Arrêt du 18 décembre 1951*. C. I. J. Recueil, 1951. Página 133.

nocuo de los buques mercantes o de guerra de los demás Estados, por lo menos la misma limitación debe existir con relación a los canales y estrechos marítimos. Con respecto a los estrechos, a partir de la Conferencia de 1857, en la que se suprimió el peaje del Sund y de los Belts, ha quedado establecido como principio de Derecho internacional la libre navegación por las aguas territoriales que constituyan un canal necesario para la comunicación entre dos partes del mar libre, y lo mismo aunque dependa su régimen de Convenios singulares, puede decirse con relación a los Canales, a los cuales, en último término, les son aplicables analógicamente las reglas relativas a los ríos (12). En cualquier caso, y tratándose de un Canal como el de Suez que ostenta el máximo del tráfico marítimo mundial, es indiscutible que aun correspondiéndole sobre él la soberanía al Estado territorial, esto es, Egipto, tal soberanía debe coonestarse con el principio de la libre comunicación y tránsito.

Porque no puede oponerse con propósitos de supremacía ninguna soberanía territorial a los derechos superiores de la comunidad internacional. El *ius communicationis* tal como lo expresó Francisco de Vitoria, es un derecho natural, frente a cuya intruncable vigencia resultarían inoperantes cuantas leyes y convenios ignorasen lo que hay de inviolable en tal derecho (13).

Ciertamente que el artículo 1.º de la Convención de Constantino-
pla de 1888 establece que el "canal marítimo de Suez estará siempre libre y abierto, en tiempo de guerra como en tiempo de paz, a todo navío de comercio o de guerra, sin distinción de pabellón" y, en consecuencia, las Potencias signatarias (entre ellas, por sucesión de la Su-

(12) OPPENHEIM-LAUTERPACHT: *International Law*. 8.ª ed. Londres, 1955. Pág. 480. Téngase también presente la Convención de Barcelona de 1921 sobre el régimen de las vías navegables de interés internacional, en cuyo Preámbulo se reconoce que "una nueva consagración del principio de la libertad de navegación, en un Estatuto elaborado por 41 Estados pertenecientes a las diversas Partes del mundo, constituye una etapa nueva y significativa en la vía de la cooperación entre los Estados, cumplida sin llevar ningún perjuicio a sus derechos de soberanía, o de autoridad". Y téngase asimismo en cuenta que, aun cuando en el Estatuto se habla de las "partes naturalmente navegables, hacia y desde el mar... que separan o atraviesan diferentes Estados", el principio también pudiera servir para el Canal, ya que incluso en su artículo 1.º hay una referencia a "los canales laterales establecidos con el fin de suplir las imperfecciones de una vía de agua".

(13) CAMILO BARCIA TRELLES: *El Canal de Suez y la Escuela internacional española del siglo XVI*. "El Español". Núm. 408. Pág. 12. Madrid, 29 septiembre 1956.

blime Puerta, Egipto), se han comprometido a “no llevar a cabo ningún intento contra el libre uso del Canal, ni en tiempo de guerra ni en tiempo de paz”. Y también en su Declaración de 12 de agosto de 1956, el Gobierno egipcio “ha reafirmado su determinación de garantizar la libertad de navegación en el Canal”, e incluso ha propuesto la revisión del Tratado de Constantinopla de 1888 en una Conferencia “que estudiará la conclusión de un acuerdo entre todos estos Gobiernos [usuarios del Canal] reafirmando y garantizando la libertad de navegación por el Canal de Suez”.

Pero creemos que aun siendo tales los proclamados propósitos del Gobierno egipcio, la importancia del Canal (por el cual, entre otras cosas, han circulado durante el año 1955 nada menos que sesenta y seis millones de toneladas de petróleo destinadas al Occidente y un total de 14.666 buques, con un desplazamiento de 118.500.000 toneladas (*), exige no sólo la mera reafirmación de tal libertad de tránsito, sino un reconocimiento expreso también de una cierta internacionalización del funcionamiento del Canal, ya que si bien es “parte integrante de Egipto” es asimismo “una vía de importancia internacional, económica, comercial y estratégicamente” (artículo 8 del Tratado anglo-egipcio de 19 de octubre de 1954).

Si estrictamente hablando no puede decirse que el Canal de Suez sea “una vía de agua internacional, conforme a la Convención de 1888”, como con poca precisión dijo el Presidente Eisenhower el 29 de agosto, suscitando la protesta egipcia, si puede sostenerse, en conformidad con

(*) De las estadísticas publicadas por la Compañía Universal del Canal de Suez, indiquemos los siguientes datos del movimiento de mercancías por el Canal, expresados en millares de toneladas de peso, distinguiendo el cruce del Canal hacia el Sur y hacia el Norte:

MOVIMIENTO DE MERCANCIAS

| AÑOS | NORTE-SUR | SUR-NORTE | TOTAL |
|------|-------------------------|-----------|---------|
| | (Millares de toneladas) | | |
| 1913 | 11.320 | 14.455 | 25.775 |
| 1929 | 12.896 | 21.620 | 34.516 |
| 1949 | 13.028 | 48.027 | 61.055 |
| 1955 | 20.082 | 87.426 | 107.508 |

Es de advertir, que de los millares de toneladas de mercancías que cruzaron el Canal de Sur a Norte el año pasado, 66.893 fueron de petróleo y derivados, de las cuales 61.978 de petróleo bruto.

la rectificación presidencial norteamericana dos días después, que “tal vía marítima, en lo que concierne a su utilización, es internacional”.

E incluso el carácter internacional del régimen jurídico del Canal no sólo aparece claro en el artículo 14 del Firmán de 5 de enero de 1856, sino, asimismo en el preámbulo de la Convención de Constantinopla, donde se dice que los contratantes han querido “consagrar por un acto convencional el establecimiento de un régimen definitivo destinado a garantizar en todo tiempo y a todas las Potencias, el libre uso del Canal marítimo de Suez y completar así el régimen bajo el cual la navegación por este Canal ha sido colocada por el Firmán de 22 de febrero de 1886 (2 zilkadé 1282)”. Y también hay que tener en cuenta que tal régimen no puede ser modificado sin acuerdo previo con los Estados partes de la Convención de Constantinopla, y que a éstos debe corresponderles una cierta supervisión de la gestión del Canal, aun cuando no se llegue a la institución de una Comisión como la que se preveía en el artículo 12 de la Convención firmada en Lausanne el 24 de julio de 1923 concerniente al régimen de los Estrechos de los Dardanelos, Mar de Mármara y el Bósforo.

Por ello nos parece necesario que, aun aceptándose la soberanía egipcia sobre el Canal, para ayudar a mantener su carácter de vía marítima de importancia y utilización internacional, debe crearse un organismo que ofrezca las máximas garantías a las soberanías nacional e internacional, y en el que estén representados no sólo los egipcios, sino también todos los demás Estados signatarios de la Convención de Constantinopla y todos aquellos otros Estados que asimismo utilizaran con un cierto volumen de toneladas tal servicio público internacional. Aun cuando la administración del Canal sea egipcia, debe de haber un organismo internacional que supervise el funcionamiento del Canal.

3. Este problema de la garantía internacional de la navegación por el Canal de Suez fué tal vez, el fundamental que se trató en la Primera Conferencia de Londres, celebrada del 16 al 23 de agosto de 1956, expresándose los siguientes planes principalmente a este respecto:

A) El primitivo de la Declaración anglo-franco-norteamericana del 3 de agosto, que afirmando que la nacionalización de la Compañía era “un embargo arbitrario y unilateral por un Estado de una institución internacional encargada de mantener el Canal de Suez y asegurar su funcionamiento de tal manera que todos los signatarios y beneficiarios del Tratado de 1888 pudieran efectivamente, aprovecharse de la utili-

zación de una vía de agua internacional, de la cual dependen la vida económica, el comercio y la seguridad de una gran parte del mundo”, proponía que se tomaran medidas “para establecer, bajo un régimen internacional, un modo de gestión destinado a asegurar de manera permanente el funcionamiento del Canal tal como lo garantiza la Convención del 29 de octubre de 1888, teniendo en cuenta los intereses legítimos de Egipto”.

B) La propuesta Pineau del 17 de agosto, de crear una autoridad internacional a la que, por Tratado, Egipto confíe la gestión del Canal, con poderes para la fijación de tarifas, funcionamiento del Canal, determinación de las inversiones necesarias, indemnización de la Compañía Universal y rentas a pagar a Egipto, y que estaría compuesta por los principales países interesados y usuarios del Canal, comprendido Egipto, pudiendo existir una asociación de esta autoridad internacional con las Naciones Unidas.

C) El Plan Dulles, del 20 de agosto, proponiendo la creación de un Consejo del Canal de Suez, integrado por Egipto y otros Estados elegidos de acuerdo con los Estados Partes en el Tratado, teniendo en cuenta el uso del Canal, comercio y situación geográfica, de modo que su composición garantizase el cumplimiento de sus funciones de gestión para mantener y asegurar el Canal, armonizando y garantizando los intereses de todos mediante este sistema institucional, debiendo tal Consejo enviar un informe periódico a las Naciones Unidas, y creándose una Comisión arbitral para arreglar las diferencias que surgieran en la gestión del Canal.

D) La posición soviética expresada por Chepilov el 17 de agosto, contraria a la creación de cualquier organismo internacional para la administración del Canal de Suez, aunque en una nueva Conferencia general podía tratarse con el Gobierno de Egipto sobre “el establecimiento de una cooperación internacional en el dominio de la aplicación del Convenio sobre la libertad de navegación”.

E) El Plan Menon de 21 de agosto, a base de una *Corporation* egipcia, única habilitada para llevar la gestión del Canal, si bien con la obligación de enviar un informe anual a las Naciones Unidas, y con la asistencia de un organismo integrado por técnicos de los Estados usuarios con funciones asesoras, consultivas y de enlace, asociando así los intereses de los usuarios internacionales de la vía marítima con la nueva Compañía nacionalizada, sin perjuicio de la propiedad y conservación del

Canal por parte de Egipto, y debiéndose convocar una Conferencia para la revisión del Tratado de Constantinopla.

F) El plan español de 17 de agosto, configurando una nueva modalidad de colaboración internacional en la administración del Canal de Suez, y para la salvaguardia del derecho de todos los países a la libre y segura navegación por el Canal, mediante la representación de las naciones usuarias del Canal en el Consejo de Administración del organismo egipcio que suceda a la Compañía Universal y en la jefatura de sus servicios técnicos, con las facultades precisas para velar por la libre y segura navegación del Canal y su igual disfrute mediante el pago de una retribución equitativa, pudiendo funcionar una Comisión de representantes de los países usuarios como órgano de control para entender en las reclamaciones que puedan presentarse por la inobservancia de las reglas que garantizan el libre paso del Canal y el aprovechamiento de sus servicios, debiendo entender, en última instancia, las Naciones Unidas.

En definitiva, pues, y sin necesidad de aducir otras propuestas presentadas en la I Conferencia de Londres, las posiciones con respecto al carácter de la Junta u organismo que habría de regir el funcionamiento del Canal de Suez, podrían reflejarse en un tríptico: 1.º Un organismo internacional, con representación egipcia; 2.º Un organismo egipcio que por sí sólo garantizaría el tráfico internacional, si bien con un mero asesoramiento de técnicos de los Estados usuarios; 3.º Un organismo egipcio para regir, mantener y desarrollar el Canal y ampliarlo con el fin de aumentar el volumen del tráfico en interés del comercio mundial y de Egipto, con una representación internacional en él de las naciones usuarias en forma adecuada, tanto en número, aunque minoritaria, y atribuciones para asegurar la eficacia de su misión, como respecto a la distribución geográfica de los representantes, de manera que no sean exclusivamente las Grandes Potencias, para quitar todo carácter político a la presencia internacional en el Canal.

Habida cuenta de que el Presidente Nasser declaraba repetidamente que Egipto no aceptaría ninguna clase de gestión internacional sobre la navegación por el Canal de Suez, considerándola contraria a la soberanía egipcia, y, al propio tiempo, que las Potencias occidentales por mucho que redujeran sus pretensiones se negaban a aceptar que sólo los egipcios garantizaran el tráfico por el Canal, la postura media era

hábil como recambio: ya que no podía ser un organismo internacional con representación egipcia, se intentaría crear un organismo egipcio con representación internacional. Pero en un plano real, esta posición media no podía convencer ni a los unos ni a los otros, al menos en un primer momento. Y ciertamente menos a los anglo-franceses que habían ya limado mucho sus pretensiones, y aunque la gestión que habría de hacerse en El Cairo no era propiamente una negociación, sino la presentación de unas bases, por esto mismo no cabía el compromiso, ya que es viejo y claro principio diplomático no negociar tomando como punto de partida lo que únicamente puede ser un punto de llegada.

Y el punto de partida estuvo expresado en el punto 5.º de la propuesta presentada por diecisiete o dieciocho Estados, según se considere (14) de los veintidós asistentes a la primera Conferencia de Londres: "Establecer una Junta del Canal de Suez, en la cual estará representado Egipto, que se encargará del funcionamiento, mantenimiento y desarrollo de la vía marítima", añadiéndose en el punto siguiente (para permitir posiblemente ciertas concesiones negociadas), que "los Estatutos de dicha Junta serán establecidos en una Convención que será negociada con Egipto".

(14) Suscribieron el Plan de ocho puntos presentado por la Delegación presidida por el jefe del Gobierno australiano, Menzies, al presidente Nasser, los siguientes Estados: Alemania Occidental, Australia, Dinamarca, Estados Unidos, Etiopía, Gran Bretaña, Francia, Holanda, Irán, Italia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Pakistán, Portugal, Suecia y Turquía.

España, aun suscribiendo finalmente el Plan, introdujo una enmienda al punto quinto, precisamente.

Si bien en su declaración del 21 de agosto en el aeropuerto de Londres, antes de salir para San Sebastián, el ministro español de Asuntos Exteriores declaró que "el plan occidental para la internacionalización del Canal de Suez es inaceptable", añadiendo: "El Gobierno español respeta los intereses de la soberanía egipcia y no considera aceptable el plan de los Estados Unidos. No queremos un control internacional. Pedimos un control egipcio del Canal con una representación internacional en la sede de la nueva Compañía del Canal de Suez"; en su nueva declaración en Londres el 22 de agosto, de regreso de San Sebastián, dijo que España estaba "conforme en que se tome como base inicial para la negociación con Egipto la propuesta norteamericana, condicionada al hecho de que si no se llega a un acuerdo con Egipto, se negocie sobre la proposición española". Preguntado entonces el ministro español sobre "si, en definitiva, se autoriza a la Conferencia para incluir el nombre de España entre los que suscriben la proposición de las cinco potencias, dijo que autorizaba para hacerlo siempre que, como observación final a la propuesta, figure el párrafo de enmienda solicitada por la Delegación española".

Mas, como era de temer, en las conversaciones de El Cairo, el Presidente Nasser se opuso a toda gestión internacional sobre el Canal de Suez. En el comunicado oficial al término de las negociaciones, el 9 de septiembre de 1956, se expresa sólo que "la Comisión ha presentado las propuestas de diecisiete de las naciones que participaron en la Conferencia de Londres sobre el Canal de Suez y, a su vez, ha recibido los puntos de vista del Gobierno de Egipto con respecto a aquellas. Las discusiones se desarrollaron en un ambiente franco y sencillo". Pero en las cartas cruzadas entre el 7 y el 9 de septiembre por Menzies y Nasser, el Jefe del Gobierno australiano explicó que habiendo sido "las dos cruciales proposiciones de la Conferencia de Londres: 1.ª, que el funcionamiento del Canal debe aislarse de la influencia de la política de cualquier nación, y 2.ª, que para permitirse que se haga esto, debe establecerse, bajo una convención internacional de la cual Egipto formaría parte, un organismo encargado del funcionamiento, mantenimiento y desarrollo del Canal... formado por representantes de varios países, incluyendo a Egipto; [dotado], con el libre consentimiento de Egipto, de amplios poderes para la dirección y finanzas, de forma que pudiese inspirar confianza para hacer frente a las futuras necesidades del Canal y asegurarse una dirección del tráfico del Canal no discriminatoria y apolítica... organismo que debería, naturalmente, respetar las leyes e instituciones de Egipto. Usted [Nasser] francamente ha dicho que la existencia de ese organismo dirigiendo el Canal de Suez sería, desde el punto de vista egipcio, una derogación de la soberanía egipcia, que en realidad representaría el reverso de la política anunciada por Usted el 26 de julio."

Efectivamente, a juzgar por las cartas cruzadas, éste fué el punto principal de la discusión, y aun cuando Menzies quiso hacer ver al Presidente egipcio que se trataría de un mero arrendamiento que no derogaría la propiedad egipcia sobre el Canal; que era una fórmula intuitiva como en el caso del Banco Internacional, y que era necesaria una mutua confianza entre el propietario y los usuarios, de la que Egipto podría obtener buenos beneficios, Nasser se mantuvo firme en su creencia de que la aceptación de tal organismo internacional significaría "el apropiarse de la dirección de las operaciones del Canal" y una amenaza al pueblo de Egipto y como acto hostil a sus derechos y soberanía, que establecería una dominación colectiva".

4. Después del fracaso de las Conversaciones de El Cairo, el 19 de septiembre comenzó la segunda Conferencia de Londres con asistencia de los dieciocho Estados que habían suscrito el Plan mayoritario de la primera Conferencia, para escuchar el informe del Comité de cinco naciones que había conversado con Nasser en El Cairo, examinar el memorandum del Gobierno egipcio proponiendo la celebración de una Conferencia internacional general para tratar del Canal de Suez, y para estudiar el nuevo proyecto anglo-franco-norteamericano para la formación de una Asociación de Usuarios del Canal.

Pero la *Suez Canal Users Association*, que el fin logró crearse, no es sino un organismo internacional permanente de un grupo de usuarios del Canal que si bien representa el 90 por 100 del tráfico por esta vía marítima, no puede tener mayor actuación práctica con respecto al control o gestión de dicho tráfico sin la cooperación de Egipto, puesto que se abandonó oficialmente todo intento de lograr el paso por el Canal mediante el uso de la fuerza, y la intervención egipcia parece de todo punto necesaria para la utilización del Canal.

La A. U. S. C. tiene como finalidades el facilitar los pasos que puedan conducir a una solución final o provisional del problema del Canal de Suez y amparar a sus miembros en el ejercicio de sus derechos como usuarios del Canal; promover el tránsito seguro, ordenado, eficiente y económico del Canal, y buscar para ello la cooperación de las autoridades competentes egipcias; recibir, retener y desembolsar ingresos por derecho de paso, y estudiar los medios que puedan hacer factible disminuir la subordinación al Canal. Un Consejo, en el que todos los Estados miembros estarán representados, una Comisión ejecutiva y un administrador, serán los órganos para regirla.

Mas esta Asociación, que primeramente se concibió como instrumento para una dura lucha económica contra Egipto, ha quedado así muy mellado, aun cuando uno de sus principales objetivos, obtener el pago de los derechos por los navíos de los países miembros de la Asociación, restándolos a Egipto, continúa siendo perseguido ansiosamente, a pesar de las defecciones habidas entre los mismos miembros de la A. U. C. S. Se calcula que desde la nacionalización del Canal de Suez, un 45 por 100 de los derechos de paso han sido pagados a la Compañía egipcia, y el restante 55 por 100 han sido pagados en Londres y París.

Todavía una tercera Conferencia de Londres, a iniciarse con octubre,

tratará de articular ya técnicamente la Asociación de Usuarios, formada por quince Estados (rehusaron Japón, Pakistán y Etiopía).

Pero el problema ha conocido ya otro cambio importante, no por esperado menos productor de sorpresa (15), volviendo a destacar la primacía de lo político sobre lo meramente técnico y aún económico: el 23 de septiembre los representantes permanentes de Francia y la Gran Bretaña ante las Naciones Unidas, solicitaron una reunión del Consejo de Seguridad para tres días después, "con el fin de considerar la situación creada por la acción unilateral del Gobierno egipcio al terminar con el sistema de control internacional del Canal de Suez". Por su parte Egipto, pocas horas después, solicitó también la reunión del Consejo de Seguridad de las N. U. "para considerar las acciones tomadas contra Egipto por algunas Potencias, particularmente Francia y la Gran Bretaña, que constituyen un peligro para la paz y la seguridad internacionales".

De este modo, al fin se ha llevado el problema de Suez ante las Naciones Unidas. Dado que después del intransigente rechazo egipcio de los puntos aprobados por la gran mayoría de los Estados asistentes a la primera Conferencia de Londres, toda negociación —que no fuera capitulación— debía considerarse como lógicamente excluida, es claro que había que llevar el asunto a la Organización internacional. Y ello no sólo en consonancia con los principios de la Carta (pues no ha dejado de haber negociaciones más o menos directas, pero, en todo caso, autorizadas y representativas, e incluso intentos de mediación y conciliación más o menos articulados), sino en virtud de consideraciones prácticas. Pues no hay que olvidar que acaso la principal virtud de la Organización mundial reside en el hecho de que constituye la única posibilidad de contacto entre los Estados. Egipto pudo negarse a acudir a Londres o la Gran Bretaña a El Cairo. Pero unos y otros desplazarán sus Minis-

(15) Efectivamente, se ha dicho que la actitud anglo-francesa incluso sorprendió a los Estados Unidos. Pero en el punto cuarto de la Declaración sobre el Canal de Suez, publicada por la segunda Conferencia de Londres, el 22 de septiembre, no sólo se alude a que tanto los Gobiernos inglés y francés el 12 de septiembre, y el egipcio el 17, han informado de la situación al Consejo de Seguridad, sino que expresivamente se añadía: "La Conferencia considera que un recurso a las Naciones Unidas deberá ser introducido en cualquier momento en que parezca que un tal recurso podría facilitar un arreglo". Y téngase en cuenta que al introducir los primeros la solicitud en el Consejo, los anglo-franceses lograron claras ventajas de posición y aún de procedimiento.

tros de Asuntos Exteriores a Nueva York, para intervenir en los debates del Consejo de Seguridad.

Otra cuestión es si esos debates pueden o no dar un resultado positivo; pero, al menos, es indiscutible que permitirán contactos y negociaciones, tal vez más fuera que dentro del Consejo. En octubre comenzarán los debates principales y las conversaciones más importantes. Por de pronto, tanto la solicitud anglo-francesa como la egipcia, han sido admitidas, decidiendo precisamente la admisión de la solicitud del Gobierno cairota, los Estados Unidos, que juntaron su voto necesario para su inscripción, al lado de la Unión Soviética, Yugoslavia, China, Irán, Cuba, y Perú, mientras se abstendían con Francia y la Gran Bretaña, Bélgica y Australia. (16)

II

Hasta ahora, sólo hemos querido considerar especialmente los aspectos jurídicos, aunque con algunas implicaciones políticas, de la que puede denominarse cuestión del Canal de Suez. Pero al lado de tal cuestión, y podemos decir que dominándola, hay una crisis política que rebasa en mucho los límites del Canal de Suez, pues implica nada menos que todo el campo de las relaciones internacionales.

Las crisis de Canal de Suez ha sido el contraste de muchas actitudes y la piedra de toque de un cambio tal vez extraordinariamente importante en el equilibrio de poderes políticos del mundo de la segunda postguerra mundial.

Esta crisis ha puesto bien de manifiesto la falta de poder y de preparación de las grandes naciones europeas occidentales o, si se prefiere, el cambio revolucionario experimentado en el uso del poder en las relaciones internacionales. Heridas en un punto vital de sus intereses nacionales y mundiales, Gran Bretaña y Francia no han podido reaccionar en la forma en que lo hubieran hecho en la primera postguerra mundial en crisis similar. *Únicamente han hecho extemporáneas manifestaciones*

(16) En cambio, la inscripción de la solicitud franco-británica fué decidida por unanimidad, mientras que se rechazó una proposición yugoslava de discutir simultáneamente las dos solicitudes, por tener sólo dos votos a favor (Unión Soviética y Yugoslavia) y seis en contra (Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Bélgica, Australia y Cuba), habiéndose abstenido tres (Perú, Irán y China).

de desafío y hasta de provocación, que no sólo no han podido intimidar a Egipto, sino que le han hecho más firme y, también más intransigente (17). Ciertamente que, a pesar de todo, la hora de actuar (desaprovechado el primer momento) puede todavía llegar transcurridos los primeros días de noviembre. Pero tal vez el momento psicológico ha pasado ya. Sin embargo, préstese atención a los días inmediatos a la celebración de las elecciones norteamericanas, después de las cuales el Gobierno de Washington recobrará su libertad de acción (si Egipto no aceptare una solución de compromiso mientras tanto), y téngase presente que los incidentes árabo-israelitas pueden multiplicarse y agravarse...

En torno a El Cairo se ha aglutinado toda una serie de fuerzas contrarias a Occidente, y la Unión Soviética ha visto extraordinariamente aumentado su campo de actuación directa. Estas dos consecuencias, bastan para poner de manifiesto la torpeza de la actuación anglo-francesa.

Las naciones de la Conferencia de Bandung se sienten claramente solidarias, y alzando la bandera turbia, pero políticamente eficaz, del anticolonialismo, se presentan en bloque no sólo frente a las naciones europeas sino también, acaso, frente a la tan mermada supremacía del hombre blanco. Incluso los ya débiles lazos de las naciones no blancas de la Commonwealth se afinan tanto, que pronto pueden verse convertidos en una línea imaginaria.

El nacionalismo árabe se ha acrecentado todavía más y las suspicacias que el ansia de protagonismo egipcio podría suscitar en los demás países árabes, han tenido que ser acalladas —aunque no enmudecidas— al formar un frente común. Y no se olvide que en nuestro siglo el nacionalismo ya no reviste los caracteres de los movimientos decimonónicos que exaltaban a la nación en cuanto fin último de la acción política; hoy el nacionalismo tiene una clara tendencia universalista y aspira a imponer su propia tabla de valores a los demás pueblos, y a configurarlos a

(17) En la Declaración del 22 de septiembre los representantes de los 18 Gobiernos constataron "con pesar, que el Gobierno egipcio no había aceptado las proposiciones y no había presentado contrapropuestas al Comité de los cinco", y afirmaron que la proposición hecha el 10 de septiembre por el Gobierno egipcio, debía considerarse "como demasiado imprecisa para constituir una base útil de discusión".

Pero al lado de esta intransigencia en los principios, el presidente Nasser ha dado claras muestras de prudencia dejando salir de Egipto, pese a las amenazas anteriores, a los pilotos dimisionarios; aplazando el proceso de los denominados "espías ingleses", y sobre todo, permitiendo pasaran por el Canal, sin hacerles pagar, a numerosos barcos franceses, ingleses y de otros países.

imagen y semejanza de la propia nación, que se siente portadora de una misión de alcance mundial.

El neutralismo, finalmente, se ha visto también robustecido como consecuencia de la crisis del Canal de Suez. Recuérdese que la acción política soviética ya no busca en el exterior ganar aliados; le basta por el momento, si no el tener amigos, al menos no cosechar enemigos.

Frente a este panorama, las naciones europeas han vuelto a manifestar su fundamental desunión. Cierto que en el problema del Canal, motivos puramente nacionales y consideraciones preferentemente económicas y financieras han sido puestos en jaque por la Gran Bretaña y Francia. Pero, con todo, la crisis amenaza a algo más, que es la presencia y el prestigio de todas las naciones europeas en el Mundo. Acaso esta lección pueda servir para enterrar viejas querellas y antiguas suspicacias, limpiando desavenencias, estrechando integradoramente intereses, y articulando una verdadera unión de los pueblos del Occidente europeo, sin aislacionismos tácticos ni marginalismos inadecuados. La Europa occidental necesita de un verdadero reajuste franco y justo, si quiere recuperar su poder y su influencia.

Y asimismo ha vuelto a manifestarse que el denominado mundo occidental no es un grupo sólido y coincidente, sino escindido. En la crisis de Corea, las naciones europeas frenaron la acción norteamericana hasta paralizarla; en la crisis del Canal de Suez, los Estados Unidos han devuelto el gesto. Mas sería conveniente no olvidar los orígenes de este problema del Canal de Suez, y, sobre todo, darse cuenta de las causas que hicieron posible su surgimiento, que no son otras sino las contrarias políticas que en el denominado Oriente Medio han venido sosteniendo los norteamericanos por una parte y los anglo-franceses por otra, con el resultado de que entre ambos casi han conseguido empujar más allá del neutralismo a buena parte de los países árabes, en provecho de la Unión Soviética. Los Estados Unidos han creído que el mejor sistema para detener la expansión soviética hacia el Sur, era el crear un grupo de Estados árabes dirigidos por Gobiernos nacionalistas y fuertes que, a cambio de la ayuda material norteamericana, se alinearan en un frente anticomunista, y para ello creyeron que era absolutamente necesario expulsar a "las viejas damas colonialistas". Por su parte, ni Gran Bretaña ni Francia han sabido reconocer a tiempo que habían caducado sus viejos sistemas colonialistas, y han pretendido resistir el paso del tiempo anclados en formas hoy insostenibles de sujeción. Y esta dispa-

riedad de propósitos de las Potencias occidentales, ha conducido al actual resultado: un nacionalismo de tendencias claramente regionales, emancipado de toda tutela occidental, y, resentido y agraviado, cultivando un decidido neutralismo benévolo hacia la Unión Soviética, pues ni los Estados Unidos han logrado aplicar a tiempo su ayuda, ni han conseguido zafarse del sambenito de creadores de ese enclave israelita que tanto contribuye a mantener la solidaridad árabe.

Tal es, a nuestro parecer, e intentando elevarnos por encima de la anécdota política de las situaciones de estos últimos meses, el verdadero significado de la crisis del Canal de Suez, que trasciende bastante a la calificación jurídica del estricto problema de la Compañía Universal o de la gestión del Canal, e incluso a la cuestión política y económica que enfrenta a los Gobiernos de Londres y París con el de El Cairo. Mas si la anterior visión no está desenfocada, ocasión habrá de intentar analizar, partiendo de ella, sucesos y actitudes concretos.

Porque, en todo caso, no se crea que la crisis del Canal de Suez es un acontecimiento de mera actualidad pasajera. Seguramente la atención mundial tendrá que seguir fija durante un largo período en las tensiones producidas en torno al Medio Oriente. Acaso le corresponda ahora a esta región el carácter crucial que tuvo el escenario europeo desde 1945 a 1949 y el del Extremo Oriente desde 1950 hasta 1955. Y si uno y otro han podido ser estabilizados mediante un cierto equilibrio de fuerzas, una precipitación desequilibradora en el nuevo teatro de la gran estrategia global, podría dar al traste con la relativa estabilidad mundial alcanzada.

LUIS GARCIA ARIAS

30 septiembre 1956.

