

# ¿EL OCEANO INDICO SEGUIRA SIENDO UNA ZONA DE PAZ?

Por

H. LABROUSSE  
Contraalmirante (CR),  
Armada de Francia

Cuando se habla del Océano Indico es importante recordar la estructura de este vasto teatro de operaciones marítimas: ¿Cómo se presentan sus accesos? ¿Quién controla los puntos de paso obligado? ¿Cuál es la naturaleza y la importancia del tráfico marítimo que lo ocupa? ¿Cuáles son los intereses en juego? Luego de esbozar su cuadro geoestratégico, el almirante Labrousse revisa algunos problemas específicos: el control del grueso del tráfico petrolero proveniente del Golfo Pérsico, la cuestión de la no proliferación nuclear después de la reciente explosión atómica india, las aspiraciones de los ribereños de convertir ese océano en una zona de paz y la acción realizada por el Comité Especial del Océano Indico formado por las Naciones Unidas. Finalmente el almirante da un vistazo a las primeras consecuencias de la reapertura del Canal de Suez y se pregunta sobre el futuro de la paz en esta región.

Nadie está mejor calificado que Labrousse para este estudio, después de haber ejercido dos comandos en el Mar Rojo y en el Océano Indico y haberse desempeñado como Agregado Naval en Etiopía, Arabia Saudita y Sudán, integrando a continuación el Estado Mayor particular del general De Gaulle y el gabinete del señor Pierre Messmer. Actualmente representa al gobierno francés en la Conferencia sobre Derechos del Mar.



LA REAPERTURA del Canal de Suez fue el gran suceso internacional del año 1975. El cierre durante ocho años de esta obra de ingeniería, cuya utilidad se había vislumbrado ya desde los tiempos del antiguo Egipto y cuya realización respondió a un amplio designio de progreso y de acercamiento de pueblos y de razas resultó más perjudicial a los países del Tercer Mundo que a las grandes potencias. En efecto, éstas estaban mejor preparadas para responder a ese desafío y para adaptar sus estrategias con miras a asegurar su presencia en el vasto teatro marítimo del Océano Indico, donde sus intereses son inmensos.

Entretanto, la situación ha evolucionado considerablemente, cambiando el estado de dominación y división en que se encontraban en 1967 los países que lo rodean, los cuales se han convertido en protagonistas de su propia historia reagrupándose y manifestando su voluntad de escapar al dominio de intereses ajenos, así como de asegurar libremente su destino. Trataremos en este artículo de distinguir las consecuencias de la reapertura del Canal y las perspectivas de evolución hacia la paz o hacia los enfrentamientos en esta zona del Océano Indico donde tiene lugar una parte fundamental del acontecer mundial.

En vísperas de la reapertura del Canal, a mediados de 1975, la región estaba en pleno cambio. Los estados árabes, especialmente los de la Península Arábiga y del Golfo Pérsico, impulsados por

el repunte de Egipto, no ocultaban su intención de liberarse de la hegemonía de las superpotencias y de ejercer ellos mismos el control de los puntos de paso obligado de esta región: accesos del Canal, desembocadura del Mar Rojo y del golfo en el Océano Indico. Irán, que acababa de apoderarse de los islotes que dominan el estrecho de Ormuz, manifestaba su intención de acrecentar espectacularmente su poderío militar.

En la costa austral de Africa, la independencia a corto plazo de Mozambique y de las islas Comores era ya una realidad.

Con motivo de los debates de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los países del Tercer Mundo y los ribereños del Océano Indico entre otros, sostenían posiciones máximas en cuanto a la extensión de las aguas territoriales, la definición de la zona económica marítima y el tránsito en los estrechos, exigiendo así la introducción de cambios en las comunicaciones marítimas y aéreas entre el Pacífico y el Océano Indico, más profundas aún que entre éste y el Atlántico o el Mediterráneo.

Por otra parte, para ciertos estados del Medio Oriente o del Océano Indico, se perfilaba en el horizonte la perspectiva de adherirse muy pronto a la energía nuclear, lo que no dejaba de suscitar algunas complicaciones a la conferencia encargada de revisar el tratado de no proliferación nuclear de 1970 en Ginebra.

Finalmente proseguía el refuerzo de los medios navales de las grandes potencias, lo cual ya había hecho que la ONU se preocupara de ese problema encargando al Comité Especial del Océano Indico el establecimiento de un estado concreto de presencia militar de las grandes potencias en este océano (1) mediante una reso-

lución de la Asamblea General el 6 de diciembre de 1973.

### Competencia por el control de las desembocaduras del Mar Rojo y del Golfo Pérsico

El largo conflicto del Medio Oriente y el cierre del Canal de Suez cambiaron la situación en el Mar Rojo. Este, que puede considerarse como una prolongación del Canal, ha ido siendo dominado progresivamente por los estados costeros pertenecientes a la Liga Árabe, que esperan mantener de ahora en adelante el control de sus salidas.

Su intención es convertirlo en una zona de paz, abierta al tráfico internacional, pero gozando de una neutralidad de facto y alejar de esta región las fuerzas de las superpotencias. La transformación de Perim, en el medio del estrecho de Bab el Mandeb en poderosa base conjunta interárabe les permitiría vigilar este tráfico e interrumpirlo a su gusto interceptando los navíos que se dirigen hacia los países que desean someter a bloqueo. En este caso, los puntos de apoyo americanos en el Mar Rojo, al igual que los de la Unión Soviética en Adén y Somalia, perderían casi toda utilidad y por eso se comprende que Moscú haya reaccionado a este proyecto proponiendo al Yemen del Sur construir frente a Perim una base independiente y comprometiéndolo a firmar con Somalia un acuerdo para el control de la seguridad de las rutas marítimas.

Sin embargo, esta política de liberación del Mar Rojo propiciada por Estados de la Liga Árabe no cuenta con una aprobación unánime ni de su propia región, donde Etiopía se preocupa por conservar su acceso al mar, que perdería si Eritrea llegara a ser independiente y si Francia dejara Djibouti; ni del conjunto de las potencias marítimas. Estas hacen presente que no debería haber dos regímenes diferentes, uno para el Canal y otro para Bab el Mandeb. Este mar puede llegar a ser zona neutral, pero debe gozar de la garantía de un régimen de libre tránsito y toda restricción a la libertad de navegación, así como todo obstáculo al paso de naves de guerra y de buques mercantes con características especiales, sólo puede suscitar la desconfianza y desviar el tráfico.

(1) Esta resolución sentaba dos precedentes: el primero (2832), declarando que el Océano Indico estaba designado por siempre como una zona de paz y el segundo (2992), creando un Comité Especial del Océano Indico encargado de establecer las incidencias de la Declaración. Este Comité Especial del Océano Indico ha difundido dos documentos: A/AC 159/1 del 3-V-1974 y A/AC 159/1 - Rev. 1 del 11-VII-1974 a los cuales nos referiremos.

Paralelamente a este deseo de hacer del Mar Rojo un mar árabe, se admite en la Península la desaparición de la influencia de las grandes potencias. Las altas esferas locales despiertan, aprenden diplomacia y comercio internacional y comienzan, en este sentido, a reemplazar a los libaneses. Se manifiesta el repunte de Egipto, cuyos pedagogos, profesores, funcionarios y expertos figuran en mayor número en las administraciones locales o en las grandes instituciones financieras.

Este florecimiento de Egipto, el país más poblado de la región, se debe a la orientación del Presidente Sadat y a su interés por el crecimiento económico. Terminan las discordancias entre las preocupaciones de las clases dirigentes por el desarrollo económico y la ideología del nuevo Egipto. La convergencia de objetivos ha permitido contrarrestar la acción de los elementos más turbulentos y preservar la cohesión política de los diversos países de la Península. La influencia de Egipto, acrecentada por la reapertura del Canal, se extenderá cada vez más y más hacia la economía y los intercambios comerciales y financieros movilizándolo las fuerzas y los capitales petroleros.

En el dominio militar, la creación de la A.M.I.O. (Organización de las Industrias Militares Arabes) que agrupa a Egipto, Arabia Saudita, Qatar y los Emiratos Arabes Unidos es una clara demostración del deseo de los estados árabes de reducir al mínimo el papel de las superpotencias en cuanto a sus aprovisionamientos de armas, y de liberarse de todas las formas de embargo y de presión a las cuales estaban sometidos.

Los estados árabes de la Península y del Golfo cuentan igualmente con otras influencias, las de Irán y Pakistán que, aunque son regionales como las de Egipto, no se ejercen sin embargo con la misma libertad.

La presencia de Irán, la presencia militar más grande de la región, es soportada, pero no aceptada. Tanto Arabia Saudita como la Federación de los Emiratos Arabes Unidos, la utilizan principalmente como un elemento que en cualquier momento permitiría reequilibrar la situación en el Golfo. Las relaciones son ambiguas, las segundas intenciones frecuentes, pero las necesidades de la vida material que se

manifiestan en el aporte permanente de una mano de obra de calidad ordinaria proveniente de Irán y del Pakistán, regularizan una coexistencia que nadie desea perturbar.

Hay pocas probabilidades de que los estados árabes se opongan a la penetración de Irán hacia el Océano Indico, la India y el Pakistán, para constituir con esos grandes estados costeros una unión, cuya acción diferiría con la de las superpotencias.

Arabia Saudita y el sultanato de Omán junto con Irán, desempeñarán los principales papeles en el futuro de la Península; por una parte a causa de sus considerables recursos petroleros y por otra, gracias a su gran extensión territorial y a su pasado histórico. El espacio y la permanencia que tanta falta han hecho a los otros, se juntan en ellos para reforzar esta probabilidad.

Sin embargo, Arabia Saudita deberá conciliar la modernización económica y social con el rigor de sus tradiciones y costumbres. La solución que adopte la teocracia saudita, tendrá una repercusión considerable sobre la totalidad del mundo árabe y sobre las relaciones de los países musulmanes con las naciones industrialmente avanzadas.

Para el sultanato de Omán las condiciones de acceso a la posición de estado moderno parecen más simples. Las amenazas no vienen tanto de la discordancia entre el medio sociocultural y las necesidades de crecimiento económico, como de las tentativas de subversión en el Dhofar, guiadas contra el sultán Qaboos Bin Said y sus aliados; aunque parece que esta rebelión se tambalea o está en vías de extinguirse.

Omán, con sus recursos cuya magnitud aún no se conoce del todo y sus considerables reservas de aguas subterráneas, posee una situación estratégica incomparable que le permite controlar el estrecho de Ormuz. De todos los países petroleros él es el único que no se halla encerrado en un mar clausurado, desembocando al océano abierto.

En su deseo de ejercer un control sobre la desembocadura del Golfo Pérsico por donde pasa el mayor flujo petrolero, los estados árabes deberán considerar el

espectacular desarrollo de la potencia militar de Irán y su participación más allá del Golfo, en el Mar de Omán y el Océano Indico.

Desde 1955, Irán es miembro del CENTO, (2) pero este pacto planeado originalmente contra toda amenaza soviética, no lo protegía de un conflicto local —como le ocurrió a Pakistán en 1965 con ocasión de la guerra con India— dado que las potencias occidentales no le prestarán ningún tipo de ayuda en un conflicto con sus vecinos, excepto con la Unión Soviética. El Sha de Irán está empeñado desde comienzos de la década del 60 en reducir la tensión con la URSS; en aumentar así su margen de maniobra diplomática y en llevar a cabo una política armamentista para sostener sus intereses petroleros y asegurarse libertad de acción en el Océano Indico.

Fuera de los diferendos sobre las delimitaciones de las zonas petroleras submarinas y de la agitación provocada por las reivindicaciones de Teherán sobre Bahrein, la principal causa de tensión en el Golfo ha sido provocada por la ocupación de las islas Tomb y Abu Mousa en el estrecho de Ormuz. Irán temía que el estacionamiento de fuerzas militares hostiles en esas islas constituyese una amenaza para la salida por mar de su petróleo y para su acceso al Océano Indico.

La retirada de los británicos del Golfo Pérsico ha sido una razón más para que Irán desarrollara su potencia en el Golfo y hacia el Océano Indico y llenara el vacío producido por esa retirada, naturalmente con la garantía americana. A la construcción de bases navales en Bandar Abbas y en Chah Bahar, en la proximidad de la frontera pakistana y al engrandecimiento espectacular de las fuerzas navales, terrestres y aéreas se agregó, en septiembre de 1974, una proposición del Sha a los países del Océano Indico, particularmente a la India y Pakistán, para poner en marcha un sistema de seguridad colectiva y acuerdos militares que agruparían a los grandes estados costeros del Océano Indico, aparte de las superpotencias.

(2) Este pacto de defensa mutua del cual Irak se retiró en 1959, asocia a Gran Bretaña, Irán, Pakistán, Turquía y EE. UU.

Las nuevas dimensiones de la diplomacia y de la fuerza militar de Irán lo han convertido de ahora en adelante en una de las mayores potencias del Océano Indico y en el principal rival de los estados árabes del Golfo y de la Península.

### El control del tráfico a lo largo de la costa de Africa y en el Canal de Mozambique

La independencia de Mozambique y de las islas Comores modifica la situación en esta parte de Africa Oriental. Por una parte, Africa del Sur no podrá permanecer insensible ante la presencia en sus fronteras de un nuevo estado cuyo futuro es actualmente objeto de una rivalidad encarnizada entre la URSS y China. Por otra parte, el Canal de Mozambique corre el riesgo de perder su importancia, por lo demás muy exagerada, en caso de la creación de la zona económica exclusiva de 200 millas marinas reclamadas por los estados del Tercer Mundo en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esto permitiría a Mozambique, a las islas Comores y a la República Malgache ejercer sus respectivas soberanías sobre ese brazo de mar.

Africa del Sur conservará, de todas maneras, una ventaja considerable sobre sus vecinos; el control de la gran vía marítima del Cabo, punto focal de todas las rutas desde o hacia Australia, el Extremo Oriente, el continente indio, el Golfo Pérsico y el Mar Rojo. Luego de la reapertura del Canal de Suez y utilizando estadísticas establecidas desde junio de 1975, se ha podido comprobar que la frecuencia de pasadas frente al Cabo, que era de 46 buques diarios, incluyendo 18 petroleros, actualmente es de 27 navíos de los cuales 16 son petroleros. Estas cifras muestran claramente la importancia de la ruta del Cabo, sobre todo en lo que concierne al tráfico de los superpetroleros (3).

Africa del Sur se adjudicará, cuando sea creada la zona económica de 200 millas, un área marítima de 1.014.030 km<sup>2</sup> que equivaldrán al 83% de su propia su-

(3) Se estima que actualmente pasa un millón de toneladas por día a lo largo del Cabo.

perficie terrestre (1.221.000 km<sup>2</sup>). La importancia de su futuro como potencia marítima, no merece duda; gracias a la extensión de la jurisdicción de los estados costeros en la zona económica, su posición estratégica le permitirá controlar la totalidad de las rutas marítimas que rodean el Cabo, hasta 200 millas de sus costas.

En lo que concierne al Canal de Mozambique, el problema es muy diferente. Indudablemente, la importancia de esta ruta marítima no es despreciable, pero no hay que sobreestimarla, como se ha hecho, cuando se trata de evaluar el papel estratégico, bastante limitado de las islas Comores.

De hecho, el Canal de Mozambique sólo representa una economía de distancia para la ruta del petróleo desde el Golfo Pérsico hasta el Cabo y más allá, o también para el tráfico de los países costeros. Suponiendo que los derechos exclusivos ejercidos por los estados costeros sobre la zona económica introdujeran presiones inadmisibles, aplicables a los buques mercantes con características especiales como los superpetroleros, éstos podrían pasar al Este de Madagascar, más allá de la zona económica malgache. Su recorrido sólo se prolongaría en cerca de 500 millas. En cuanto a las rutas hacia o desde el continente indio o el sudeste asiático, éstos pueden pasar indiferentemente por el Canal de Mozambique o por el Este de Madagascar.

En definitiva, probablemente se produzca un desarrollo muy ostensible de la potencia marítima de África del Sur, cuya importancia irá aumentando el plano estratégico, mientras que el Canal de Mozambique, considerado hasta ahora como una vía de paso casi obligatoria para la ruta del petróleo, pasará a ocupar un lugar secundario.

La reapertura del Canal de Suez, si bien modifica bastante la frecuencia del tránsito de buques frente al Cabo, en realidad sólo tiene una incidencia bastante reducida en el futuro de esta región. Será más decisiva a este respecto la rivalidad entre la URSS y China Popular por ganarse la adhesión de los nuevos estados de Mozambique y de las islas Comores y a extender su influencia hacia la República

Malgache, a riesgo de suscitar tensiones bastante fuertes en esta región del Océano Indico.

### El control de los estrechos malayos e indonesios

Las comunicaciones marítimas entre el Pacífico y el Océano Indico se efectúan por unos cuantos estrechos que, a excepción de uno solo, no son muy propicios para la navegación submarina. De no usarlos, hay que dar la vuelta a Australia por el sur, lo que representa un trayecto adicional de 500 millas.

Los principales estrechos en litigio son:

- El estrecho de Malaca, cuya profundidad utilizable para el tráfico marítimo es del orden de los 25 metros;
- El estrecho de la Sonda, que tiene fama de ser demasiado difícil a causa de la presencia de numerosos bajos fondos;
- El estrecho de Lombok, verdadero "paso" que permite el tránsito de los submarinos por el estrecho de Macassar;
- El estrecho de Torres, que da acceso al Mar de Arafura y al Mar de Timor, considerado peligroso e inutilizable por los submarinos en inmersión, debido a su escasa profundidad.

El estrecho de Malaca es uno de los puntos donde se producen las mayores concentraciones de tráfico marítimo del Océano Indico. Se registran allí 36 pasadas por día, de las cuales 23 corresponden a petroleros, mientras que el estrecho de la Sonda no tiene más que un promedio de 8. La profundidad del estrecho limita el paso de los superpetroleros a un desplazamiento unitario de cerca de 230.000 toneladas; los de un tonelaje superior deben usar el estrecho de Lombok, lo cual prolonga en 4 días el trayecto del Golfo Pérsico al Japón.

Actualmente, el estrecho de Malaca es objeto de estudios orientados hacia dos objetivos diferentes:

La primera serie de estos estudios efectuados en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, donde la proposición contemplada de elevar a 12 millas marinas la extensión de

las aguas territoriales, en lo que concierne a Malaca, Lombok y Macassar dará por resultado recubrir esos estrechos con las aguas territoriales de los estados ribereños, Malasia e Indonesia entre otros. Estos, por su parte, para limitar los riesgos de colisión y de contaminación en el estrecho, tienen contemplado prohibir el paso a los superpetroleros. Basándose en la soberanía de los estados costeros, sólo concederían derecho de paso inocente a los buques de guerra y mercantes con características especiales, como los superpetroleros y las naves de propulsión nuclear que dieran aviso previo y solicitaran autorización de paso. Esta restricción obligaría a dichos buques a pasar por el sur de Australia.

La segunda serie de estos estudios, realizados igualmente en el campo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, contempla una restricción aún más severa, que consistiría en obligar a los superpetroleros y a los buques de propulsión nuclear a navegar fuera de la zona económica de las 200 millas marinas creada a lo largo de las costas por cada país marítimo y en la cual el estado costero ejercería derechos exclusivos de soberanía. En caso de imponerse esta regla, el costo del transporte de una tonelada de petróleo desde el Golfo Pérsico al Japón, por el sur de Australia, aumentaría aproximadamente en un 40% y la cantidad de nuevos superpetroleros necesarios para conservar un nivel adecuado de aprovisionamiento sería muy grande. El tráfico desde el Golfo Pérsico a la costa Este de los EE.UU. a través del Pacífico sería afectado también por esta medida. La circulación de las fuerzas navales se vería igualmente comprometida si la posición frente a los estrechos de ciertos países del Tercer Mundo, sostenida y reforzada por China, se hiciera más intransigente aún.

Hasta el advenimiento de un nuevo orden, la paz en el mundo se basa en el equilibrio nuclear y en la circulación de las fuerzas, lo cual permite la parcelación de los conflictos locales. Toda traba a la libre circulación de estas fuerzas limita las posibilidades de arreglo rápido y pacífico de las crisis, modificando el equilibrio difícilmente adquirido luego de los dramáticos llamados de alerta que se

han producido después de la Segunda Guerra Mundial. Al entorpecer la circulación de las fuerzas, vuelve a ponerse en peligro la coexistencia pacífica y aumentan los riesgos de guerra. Por ejemplo, la extensión a 12 millas de las aguas territoriales afectaría a 140 nuevos estrechos de menos de 24 millas de ancho, actualmente utilizados por la navegación internacional.

Si las fuerzas navales, submarinas y aéreas pudieran hacer uso del libre paso en esos estrechos, salvo bajo restricciones tales como el aviso previo y la autorización preliminar, las comunicaciones entre el Pacífico y el Océano Índico que se efectúan principalmente por los estrechos de Malaca, la Sonda y de Lombok, serían gravemente perturbadas. El desvío por el sur de Australia para ir del Pacífico al Océano Índico representa un trayecto extra de 5.000 millas, lo que se traduce en 14 días navegando a 15 nudos; en casos en que la rapidez de acción es esencial para limitar una situación beligerante, este retraso podría ser trágico. Lo mismo ocurriría si un reequilibrio geoestratégico de los potenciales de las grandes potencias exigiera, en un intento por mantener la paz, desplazamientos inmediatos de los medios nucleares o incluso convencionales. Hoy día, la libertad de alta mar y de los estrechos es una condición esencial para la estabilidad de la paz mundial.

Es necesario recalcar que no solamente las comunicaciones marítimas se efectúan por esos estrechos; también las comunicaciones aéreas pasan por ellos, a baja altura, sin aviso previo ni autorización preliminar de sobrevuelo. Si estas comunicaciones fueran sometidas en los estrechos territorializados a las mismas trabas que las comunicaciones marítimas, el bloqueo entre el Pacífico y el Océano Índico llegará a ser casi total.

EE.UU. debe haber tomado en cuenta estas consideraciones para su elección de Diego García como base aeronaval. En la época de la guerra de Bangla Desh entre India y Pakistán, el portaaviones norteamericano "Enterprise" demoró cerca de siete días en dirigirse desde el Pacífico al Océano Índico, transitando por el estrecho de Malaca y habría necesitado una quincena si hubiera tenido que

pasar por el sur de Australia, mientras que partiendo de Diego García habría llegado a cualquier puerto del norte del Océano Indico en 2 días.

Para los submarinos nucleares lanzamisiles, ya sean norteamericanos o rusos, el problema es todavía más delicado. En efecto, sólo pueden ocupar los estrechos de Macassar y de Lombok o si no deben transitar por el sur de Australia. Por eso las dos superpotencias se interesan tanto en el futuro de la circulación en los estrechos y muy particularmente en los estrechos indonesios y por eso mismo Diego García es tan importante para los submarinos norteamericanos. El almirante Elmo R. Zumwalt, ex Jefe de Operaciones de la Armada de EE.UU., lo afirma sin rodeos: "Sucesos tales como la guerra árabe-israelí, el embargo del petróleo y el alza de precio de los crudos demuestra claramente que nuestros intereses en el Océano Indico están directamente relacionados con nuestros intereses fundamentales de mantener un equilibrio global de fuerzas. Es en el Océano Indico donde probablemente se verifiquen en los próximos años las modificaciones más importantes de este equilibrio global. Por eso debemos ser capaces de influir sobre los sucesos en esta región y de desplegar allí nuestros fuerzas militares. En mi opinión, esta posibilidad es la razón principal por la cual hemos proyectado instalarnos en Diego García".

### **El Océano Indico y la no proliferación nuclear**

En mayo de 1975 se ponía fin en Ginebra a la Conferencia encargada de revisar cinco años después de su firma tal como estaba estipulado el tratado de no proliferación nuclear. En 1970, una gran mayoría de naciones había aprobado este tratado y la reciente adhesión de Libia ha elevado a 94 el total de sus signatarios. Pero la desconfianza demostrada en el transcurso de la conferencia hacia los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad en su calidad de potencias nucleares, no ha fomentado nuevas adhesiones. No obstante, los sucesos de 1974 han mostrado que los problemas de proliferación nuclear se vuelven cada vez más críticos, especialmente en el Medio Oriente y en el Océano Indico.

El primero de éstos fue la explosión de la bomba india el 18 de mayo de 1974. Este ensayo nuclear coloca a Pakistán en un problema grave e inmediato y constituye otro paso hacia la proliferación de los armamentos nucleares accesibles a las naciones de mediana importancia. Actualmente se estima que es posible fabricar bombas de plutonio rudimentarias de poca potencia al precio de dos millones de dólares cada una. Es así que un país que emplea energía nuclear para desarrollar su producción de electricidad, si cuenta con una suficiente cantidad de reactores y con una planta de recuperación, puede almacenar bastante plutonio para emprender la fabricación de armas nucleares.

El segundo hecho notable de 1974, el aumento del costo del petróleo, ha instado a las naciones industrializadas, a acelerar sus programas de construcciones de centrales eléctricas nucleares, ya sea para sus propias necesidades, o para la exportación. El deseo de las grandes naciones de vender su tecnología al extranjero evidentemente choca con los esfuerzos desplegados para frenar la proliferación de los armamentos nucleares y para desarrollar medidas de seguridad destinadas a evitar la repetición del ejemplo indio. Africa del Sur, gran productor de uranio, puede sentirse tentada de seguir el ejemplo indio, lo cual está perfectamente a su alcance.

Las naciones del Medio Oriente y del Océano Indico han adoptado posiciones muy variables a propósito del Tratado de no proliferación nuclear. Mientras que Irán, Irak, Jordania, el Líbano, Libia, Sudán y Siria son partidarios permanentes del Tratado, Egipto, Turquía y Yemen del Norte y del Sur no lo han ratificado. Entre los no firmantes figuran Israel, Argelia, Bahrein, Mauritania, Omán, Pakistán, Qatar, Arabia Saudita y los Emiratos Arabes Unidos.

Por lo demás, no es efectivo que estas posiciones sean definitivas. En 1974, el Ministro de Asuntos Extranjeros de Irán, después de haber asegurado que su país, que ha firmado y ratificado el Tratado de no proliferación nuclear, no tenía intenciones de desarrollar armamentos nucleares en su propio territorio, manifestó: "Si los pequeños estados se equipan con tales armamentos, Irán revisará su

política". Se estima, por otra parte, que en menos de diez años Irán puede producir armas nucleares y este plazo podría ser reducido con la colaboración de India o Pakistán. El Tratado contiene además una cláusula que permite a un estado retirar su firma después de un aviso previo de tres meses si un suceso grave pusiera en peligro sus intereses, como sería el caso si uno de sus vecinos se equipara con armamento nuclear.

Las querellas, las luchas de intereses y los conflictos locales hacen del Medio Oriente y del Océano Indico una región donde se comprende que la tentación sea grande para ciertos países en desarrollo de adquirir un armamento nuclear, modesto por supuesto, pero suficiente para ser utilizado en una estrategia "anticuidad", o contra ciertos objetivos tácticos. No es sorprendente que se encuentre allí gran proporción de estados que han rehusado adherirse al Tratado y entre los cuales se notan dos categorías en cuanto a su aptitud para colaborar en un programa reducido de armamentos nucleares; los que como India, por ejemplo, tienen la capacidad tecnológica de producir dichas armas, pero que no poseen los recursos financieros necesarios y, los que, ayudados por los enormes recursos del petróleo, pueden financiar tal producción a condición de compartir sus resultados.

El peligro de la proliferación es real y la Conferencia de Ginebra, que lo ha vislumbrado, se preocupa.

### Las Naciones Unidas y el Océano Indico "zona de paz". Fuerzas presentes

El 16 de diciembre de 1971 la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución 2832 (XXVI), mediante la cual declaraba que el Océano Indico era designado a perpetuidad como una "zona de paz", y al mismo tiempo pidió a las grandes potencias que entraran inmediatamente en consulta con los estados ribereños con el propósito de:

- a) Detener el proceso de escalamiento y expansión de su presencia en este océano;
- b) Eliminar todas las bases, instalaciones militares y servicios de apoyo logístico, la instalación de armas nu-

cleares y de armas de destrucción masiva y toda manifestación de la presencia militar de las grandes potencias dentro del contexto de la rivalidad de bloques.

Al pedir la iniciación de las consultas sobre esta materia, la Asamblea General mencionó separadamente a las grandes potencias, a los miembros permanentes del Consejo de Seguridad y a los principales usuarios marítimos del Océano Indico.

Al año siguiente, por intermedio de su resolución 2992 (XXVII) decidió crear un comité especial del Océano Indico, encargado de estudiar las incidencias de su declaración.

En virtud de la resolución 3080 (XXVIII) del 6 de diciembre de 1973, la Asamblea General pidió al Secretario General establecer un registro concreto de la presencia militar de las grandes potencias en el Océano Indico en todos sus aspectos, desde el punto de vista de la rivalidad de esas grandes potencias, e insistiendo muy especialmente en los desplazamientos navales. Recomendó también que este estudio se fundara además en las informaciones disponibles y fuera comunicado al Comité Especial del Océano Indico.

El primer informe del Comité data del 3 de mayo de 1974. Definió en primer lugar los elementos visibles de la presencia militar y naval:

- Los desplazamientos de los buques de guerra, de superficie o submarinos, insistiendo en la influencia política y psicológica ejercida sobre los estados costeros del Océano Indico por la presencia de buques de guerra con bandera de una potencia extranjera en este océano;
- El mantenimiento de instalaciones navales y militares en la región, recalcando los peligros que representa para los estados costeros la presencia de bases extranjeras sobre las cuales ellos no pueden ejercer su total soberanía;
- La utilización de los medios de comunicación, de las instalaciones de estacionamiento y de los aeródromos con fines militares;
- La utilización por parte de los buques de guerra, de boyas de amarre en el océano;



- Utilización de las instalaciones portuarias de los estados costeros y de los medios de abastecimiento de combustible;
- Finalmente, la explotación de bases e infraestructuras militares en general.

Este completo informe describe a continuación la presencia militar y naval de las grandes potencias en el Océano Indico, distinguiendo las fuerzas navales estratégicas de las fuerzas navales clásicas. Aparecen aquí los siguientes estados: EE.UU., URSS., Gran Bretaña, Francia y China. Estudia igualmente los factores que contribuirían a una eventual carrera armamentista en el Océano Indico.

Su publicación ha provocado una protesta de la URSS, materializada en una carta fechada el 18 de junio de 1974, dirigida por el Representante Permanente soviético en la ONU al Secretario General de esta Organización. En esta carta el representante de la URSS se expresaba así: "La Unión Soviética jamás ha mantenido bases militares o navales en la región del Océano Indico, no las ha establecido ni proyecta establecerlas. Los buques de guerra de la Unión Soviética jamás han amenazado a alguien en esa región. En conformidad con las reglas en uso del derecho internacional y con la práctica internacional universalmente reconocida, participan en cruceros de entrenamiento así como en la búsqueda y recuperación de las naves espaciales soviéticas caídas en el Océano Indico. Además, es preciso tener presente que el Océano Indico es una vía de tránsito entre la la parte europea de la URSS y el extremo oriental soviético y que por este motivo la Unión Soviética está obligada a efectuar estudios científicos en la región para garantizar la seguridad de los navíos que la atraviesan". La carta agrega que "las recaladas totalmente normales que deben hacer las naves a fin de abastecerse no deben ser descritas en forma tendenciosa... como establecimiento de bases soviéticas en la región del Océano Indico".

Los expertos de la ONU encargados de redactar el informe del Comité Especial del Océano Indico puntualizan que esta carta es el único documento oficial de origen soviético que han recibido y que para informarse han debido acudir a fuentes oficiales de EE.UU. o de otros países.

A raíz de esta protesta soviética el Secretario general de la ONU dio instrucciones para que se procediera a la revisión del primer informe del 3 de mayo de 1974. En consecuencia se redactó un segundo informe en reemplazo del anterior, mucho menos substancioso y preciso que el primero.

En cuanto a EE.UU., según una declaración hecha el 12 de marzo de 1974 por el Presidente de los Jefes de Estado Mayor conjuntos de las Fuerzas Armadas ante la Comisión senatorial de las Fuerzas Armadas, el total anual de los días de presencia de naves de combate sin considerar los buques auxiliares y de apoyo, era el siguiente:

1960/1969		1970
800		872
1971	1972	1973
858	990	1410

Según diversas declaraciones hechas ante las Comisiones del Congreso por personalidades oficiales de los EE.UU., las fuerzas navales del Medio Oriente (mideastfor) están bajo el mando de un almirante instalado en Bahrein, mientras que los buques que operan en el Océano Indico están basados en Subic Bay (Filipinas).

La Armada de los Estados Unidos no goza de libre acceso a ningún puerto en el Océano Indico, fuera de Bahrein; por lo tanto, en cada caso debe firmar convenios.

Sin embargo, un párrafo especial de la relación está consagrado a Diego García, donde EE.UU. ha instalado una estación naval de comunicaciones y construido diversas obras muy importantes, como una pista de aviación (4.000 metros), una dársena de 1.830 metros de longitud y 610 de ancho para portaaviones y submarinos, depósitos de combustibles e instalaciones logísticas. De hecho, se trataría de una verdadera base que permitiría a los submarinos nucleares americanos lanzamisiles alcanzar rápidamente esta zona estratégica, a propósito de lo cual, cabe destacar esta observación del profesor Mac Gwire: "la parte norte del Mar de Arabia parece ser el mejor lugar del mundo para poder lanzar misiles Poseidon hacia China y Rusia simultáneamente".

El informe de las Naciones Unidas detalla a continuación cierto número de instalaciones navales y militares como la de North West Cape en Australia, que permite comunicarse con los submarinos en inmersión, Bahrein, donde está el puesto de comando de las fuerzas navales del Medio Oriente y, finalmente, las islas Seychelles, donde EE.UU. dispone de una estación para el rastreo de satélites.

En cuanto a la URSS, los expertos de las Naciones Unidas, basándose en las declaraciones hechas el 12 de marzo de 1974 por el presidente de los Jefes de Estado Mayor conjuntos ante la Comisión senatorial de las Fuerzas Armadas de los EE.UU., establecen el total anual de días de presencia acumulados por las naves de combate de la Armada soviética, sin tomar en cuenta sus buques auxiliares y de apoyo y las operaciones de barrido de minas en Bangladesh:

1960/1967	1968	1969	
—o—	529	1138	
1970	1971	1972	1973
1670	1480	2387	2487

Según la misma fuente, durante el cierre del Canal de Suez, las fuerzas navales soviéticas operaron desde Vladivostok. Todos los navíos son relevados aproximadamente cada seis meses y en invierno (noviembre a abril) el despliegue es mayor que durante el resto del año. Los buques circulan generalmente en la zona occidental del Océano Indico, en la región de Adén y Somalia.

Este tipo de despliegue ha sido modificado en dos oportunidades. Por primera vez, en la guerra de Bangladesh, durante la cual la URSS concentró 20 buques de combate (13 de superficie y 7 submarinos) al mismo tiempo que Estados Unidos despachaba al Océano Indico una fuerza de intervención dirigida por el portaaviones "Enterprise". Tan pronto como los buques estadounidenses abandonaron el Océano Indico, las naves de guerra soviéticas extras fueron igualmente retiradas. Por segunda vez, en octubre de 1973, durante la crisis del Medio Oriente, la URSS envió medios adicionales al Océano Indico, elevando con ello el nivel de sus fuerzas navales a 10 buques de combate de superficie y a 4 submarinos,

En lo que concierne a las instalaciones navales y militares soviéticas, el informe se refiere a una declaración del 20 de marzo de 1974 del jefe de operaciones navales de los EE.UU. ante la Comisión de Asuntos Extranjeros de la Cámara de los Representantes: "La URSS ha construido una estación de comunicaciones cerca del puerto somalí de Berbera, para proporcionar apoyo a su flota. Al mismo tiempo utiliza y extiende cada vez más sus instalaciones en Berbera que actualmente consisten en una zona de acceso limitado bajo control soviético, un buque mixto (cuartel y taller) y viviendas para las familias del personal militar. Además, está construyendo un aeródromo militar en Mogadiscio que podría ser utilizado para diversas misiones". El 22 de mayo de 1974, el gobierno de Somalia declaró: "No hay bases militares extranjeras en el territorio de la República Democrática de Somalia y las declaraciones según las cuales se habría instalado ahí una estación de comunicaciones o bases aéreas o navales extranjeras, son totalmente infundadas.

El Jefe de las Operaciones Navales de los EE.UU. señaló igualmente, en la misma declaración, que la URSS disponía de las siguientes facilidades en la región del Océano Indico:

- Fondeaderos en varios lugares, cerca de la isla de Socotra y del Archipiélago de los Chagos;
- Boyas de amarre permanentes en varios puntos del océano;
- Acceso para los navíos militares soviéticos al puerto militar de Umm Qasr (Irak) "donde están construyendo instalaciones con la ayuda de técnicos soviéticos";
- El uso de las instalaciones portuarias de la antigua base británica de Adén y del antiguo aeródromo británico "por personal soviético destacado en esos dos puntos".

Fuera de estas declaraciones americanas, es preciso hacer presente un vacío bastante importante en el documento del Comité Especial del Océano Indico; la ausencia de toda referencia a los acuerdos entre India y la URSS que conceden a los buques y aviones militares soviéticos derechos de estacionamiento, de escala, de

vuelo y de reabastecimiento en los puertos, los aeródromos y archipiélagos indios.

Del mismo modo, este documento omite el acuerdo firmado entre la URSS y la isla Mauricio que permite a las flotas pesqueras, a los navíos científicos y auxiliares soviéticos disponer de esta isla como una base de reabastecimiento.

Con respecto a Gran Bretaña, es posible referirse a un documento más reciente que el informe de las Naciones Unidas, como es la Declaración sobre Presupuestos de Defensa de 1975.

Los compromisos de Gran Bretaña en el Océano Indico son los siguientes:

—El Convenio de Defensa de las Cinco Potencias (Gran Bretaña, Australia, Nueva Zelandia, Singapur, Malasia) contiene una cláusula de consulta mutua, pero de ningún modo obliga a Gran Bretaña a mantener tropas en Malasia o en Singapur. Londres respetará esta cláusula, pero con la excepción de una contribución permanente al sistema de defensa aérea integrada. En 1976 las tropas británicas serán retiradas como igualmente los aviones de patrulla marítima de largo alcance.

—En cuanto al sultanato de Brunei, se están efectuando negociaciones para poner en práctica la decisión tomada en 1968 de retirar las fuerzas británicas.

—En agosto de 1976, Gran Bretaña tiene intenciones de abandonar el aeródromo de Gan en las Maldivas y cerrar la estación de comunicaciones navales de la isla Mauricio. Si fuera preciso, en el futuro podría utilizar Diego García, donde dispondrá de los medios que le sean indispensables, en acuerdo con EE.UU.

—Omán, que tiene una gran importancia económica para Gran Bretaña en el plano petrolero, está haciendo frente a una rebelión organizada y apoyada desde el exterior y que amenaza la estabilidad de la península árabe. Por eso Londres no modificará los acuerdos establecidos con el sultanato de Omán y continuará proporcionándole la asistencia militar convenida. Respecto a Masirash, cuya utilización no tiene para Gran Bretaña la misma importancia de antes, restringirá su empleo.

—En cambio se mantendrá la patrulla aeronaval a lo largo de Beira (Mozambique) en conformidad a la resolución de las Naciones Unidas sobre Africa del Sur.

—Gran Bretaña seguirá siendo miembro del CENTO, pero no destacará más fuerzas permanentes en esta organización. Los aviones "Vulcan" en Chipre, y "Canberra" y "Nimrod" en Malta serán retirados antes de 1979.

—Por último, voluntariamente ha iniciado negociaciones con Africa del Sur para poner fin al acuerdo que la autorizaba a utilizar la base de Simonstown.

Es preciso destacar que el informe de las Naciones Unidas menciona en el capítulo de las instalaciones navales y militares británicas, el "Territorio Británico del Océano Indico que comprende las islas Aldabra, Farquhar y Desroches (separadas de las Seychelles) así como el archipiélago de las Chagos de la cual forma parte Diego García. Un acuerdo firmado en 1966 entre Gran Bretaña y los EE.UU. puso las islas que constituyen este territorio a disposición de ambos países, con fines militares por un período de 50 años. Los acuerdos firmados en 1966 y 1970 entre los dos países han permitido a Estados Unidos instalarse en Diego García, pero se ignora, por ahora, la suerte reservada a las otras islas.

Es necesario mencionar igualmente en el informe de las Naciones Unidas, el pacto sexenal de defensa mutua, firmado entre Gran Bretaña y la isla Mauricio en marzo de 1968, que autoriza a Gran Bretaña para utilizar los aeródromos y puertos de este país para sus necesidades militares.

Un párrafo del informe está dedicado al sistema de comunicaciones militares "Skynet" establecido entre Gran Bretaña y el Extremo Oriente. Funciona en enlace con la red de satélites de los EE. UU. y comprende nueve estaciones terrestres y dos estaciones espaciales de retransmisión. Desde el punto de vista operacional, el sistema depende de la Real Fuerza Aérea que lo opera a partir de su centro de comando principal en Gran Bretaña. Además de la base de comando, existen ocho estaciones terrestres; cuatro fijas (Singapur, Gan, Bahrein y Chipre), dos a bordo de buques británicos y dos estaciones aéreas más pequeñas y portá-

tiles usadas por la Armada y por el cuartel general en Gran Bretaña. El satélite retransmisor geoestacionario, instalado a 37.000 kms. sobre el ecuador, en la vertical del Océano Indico, permite establecer comunicaciones de defensa a larga distancia.

Este panorama de las instalaciones militares y navales británicas quedaría incompleto si no se señalara la importancia del archipiélago de los Cocos o Keeling, que curiosamente no figura en los documentos mencionados anteriormente. La isla principal dispone de un excelente aeródromo utilizado por la línea australiana "Quantas" Johannesburg-Mauricio-Cocos-Port Darwin. Sus instalaciones sirven también a los aviones de patrulla marítima de largo alcance que están basados en Diego García o en Nort West Cape (Australia).

El archipiélago pertenece a Australia pero naturalmente está incluido en las disposiciones de los pactos de seguridad colectiva anglo-americana.

En cuanto a China, se declara en un breve párrafo que no tiene bases en el Océano Indico y que no despliega allí ninguna de sus unidades navales. Sin embargo, es preciso hacer notar que el primer informe daba cuenta de la entrega de materiales navales chinos a Tanzania, Pakistán y Sri-Lanka, y de la construcción en Kigamboni (Tanzania) de una dársena portuaria. Además citaba la posibilidad de que China dispusiera en Tanzania de instalaciones de rastreo de satélites y en el Océano Indico de un buque de rastreo de misiles y de otro buque para la recuperación de estos mismos misiles.

Este cuadro de las fuerzas presentes en el Océano Indico demuestra claramente que las resoluciones de las Naciones Unidas están lejos de ser aplicadas. Este océano, bordeado por unos treinta países, está por convertirse en el teatro principal de los grandes enfrentamientos futuros.

### **Reapertura del Canal y su efecto sobre el tráfico marítimo. Perspectivas para la paz del mundo**

¿Cuál ha sido el efecto de la reapertura del Canal de Suez sobre los intereses presentes en el Océano Indico? ¿Ha vuelto a recuperar el papel que desempeñaba antes de junio de 1967?

Se sabe que en 1966, último año de su funcionamiento, su tráfico había llegado a 242 millones de toneladas, de las cuales 176 millones de ellas eran de petróleo. Este tráfico fue realizado por 2.600 cargueros y 1.200 petroleros, efectuando, naturalmente, varias travesías por año.

En un estudio anterior habíamos estimado que de los 2.385 cargueros en circulación en el Océano Indico al 1º de enero de 1972, 1.600 de ellos, es decir un 65%, podrían volver a tomar el camino del Canal. En cuanto a los petroleros y dejándonos llevar por el optimismo, nuestras cifras se reducían a 500 de un total de 1.350.

Las estadísticas nominales de los buques que han transitado por el Canal desde su reapertura entre comienzos de junio y fines de agosto de 1975, permiten formarse una idea provisional de la reanudación del tráfico en un período de tres meses, pero habría que esperar un año por lo menos para tener una opinión mejor fundada.

Durante estos tres meses, 1.665 buques han atravesado el Canal de Suez; 1.476 cargueros y 189 petroleros, lo que da un promedio de 19 por día: 17 cargueros y 2 petroleros. Naturalmente éstos han hecho varias travesías. Nuestro propósito es establecer un criterio estable, basado en la forma en que armadores y cargadores utilizan los buques, y la lista nominal de 1975 permite presentar un elemento de comparación válido con la de 1966 y también con la lista en que figuran la totalidad de cargueros y petroleros en circulación en el Océano Indico al 1º de enero de 1972.

Estas cifras demuestran que, por ahora, la recuperación es bastante limitada todavía y mucho más notoria, en todo caso, para los cargueros. Este fenómeno es natural, ya que el tamaño de éstos se adapta perfectamente a las normas de tránsito del canal y lógicamente para el tráfico de mercaderías secas se utiliza la vía más corta, que es la más conveniente. Los cálculos, en el caso del petróleo, aún están por debajo de las estimaciones anteriores. Esto tiene relación con las dimensiones de los transportes y con la pequeña cantidad de superpetroleros que utilizan el canal para transitar de norte a sur con lastre, después de haber efectuado cargados el trayecto desde el Golfo Pér-

sico a Europa o a otra destinación por la ruta del Cabo. En efecto, no se han contado más de 10 de estos buques de cien mil toneladas, a pesar del gran esfuerzo desplegado por las autoridades del Canal, que a comienzos de octubre realizaron una hazaña extraordinaria al hacer transitar con lastre, desde Port Said a Suez, al superpetrolero "Alexander the Great", de 231.000 toneladas, en condiciones atmosféricas muy favorables.

¿A quiénes pertenecen los barcos que han atravesado el Canal desde su reapertura? 837, es decir un 50% del total, entre los que se cuentan 101 petroleros, dependen de las naciones occidentales. La Alianza Atlántica, dentro de las naciones occidentales, agrupa 655 naves, es decir el 39% del total general. Los países del Mercado Común reúnen 423, o sea, un 25% del total y Grecia, por su parte, ha hecho transitar 189 buques. Estas cifras permiten medir la importancia que tiene para Europa la reapertura del Canal. Estados Unidos, por el contrario ha participado solamente con 27 buques.

Para los países socialistas del Este se han calculado 479 naves, entre las que se cuentan 60 petroleros, es decir, el 29% del total. De estas cifras, 219 buques, entre los que se cuentan 50 petroleros, corresponden a la Unión Soviética y 63 a China.

Finalmente, las demás naciones han hecho transitar 359 naves, entre las que figuraban 28 petroleros, o sea, el 21% del total general.

Por supuesto, las grandes potencias también han utilizado el Canal para sus buques de guerra. La Unión Soviética va a la cabeza en este aspecto.

En el plano económico, la reapertura del Canal ha favorecido principalmente a Europa y a la Unión Soviética. Pero no hay que olvidar a los países en desarrollo del Océano Indico que también se han beneficiado con este notable mejoramiento de los transportes marítimos. La reducción de los trayectos, evitando la larga ruta del Cabo, representa una importante carta de triunfo para los mercados africanos y asiáticos. Igual cosa sucede con la circulación de las materias primas que en el Océano Indico está alcanzando una densidad que la coloca a la cabeza de las estadísticas mundiales.

No obstante, en el plano estratégico, contrariamente a lo que podría pensarse, esta reapertura no modifica mayormente el equilibrio de fuerzas de las superpotencias en el Océano Indico. En realidad, representa un progreso para la Unión Soviética que puede aumentar su presencia militar en ese océano, mediante el traspaso de sus fuerzas navales europeas, en lugar de contar únicamente con las del extremo oriente soviético. Lo mismo sucede con Estados Unidos, cuyas unidades de la VI Flota en el Mediterráneo pueden ser reforzadas rápidamente desde las Filipinas o el Pacífico. Sin embargo, estos tránsitos por el Canal de Suez son posibles solamente para buques de tonelaje mediano. Los grandes portaaviones y los submarinos nucleares lanzamisiles no lo utilizarán. La transformación del Mar Rojo en mar interior controlado por los estados costeros y cuya salida por el estrecho de Bab el Mandeb corre el riesgo de ser sometida a restricciones, no favorece por lo demás el tránsito de buques de guerra o de naves mercantes con características especiales. Además, el Canal de Suez tiene mucho menos importancia que los estrechos que desde Malaca a Australia comunican el Pacífico y el Indico. El control de esos puntos de paso obligado realizado por organizaciones regionales de seguridad colectiva tiene una importancia mucho mayor para Estados Unidos, la Unión Soviética y China que la que dan al Mar Rojo y sus desembocaduras. La ruta del Cabo, que Voltaire consideraba el descubrimiento más importante del mundo antiguo, siempre puede substituir al Canal de Suez, como acaba de demostrarse durante ocho años.

No hay que olvidar, sin embargo, que el Canal de Suez es un elemento capital del progreso y equilibrio de los continentes; fue abierto para facilitar el comercio pacífico entre los pueblos. Su cierre, su destrucción, sus transformaciones en objeto de negociaciones o de chantaje podrían considerarse como actos hostiles contra la paz universal.

Egipto, que lo tiene en su patrimonio, debe protegerlo contra los riesgos de empresas que amenazaran destruirlo o dejarlo intransitable.

La confianza que inspire como nación libre dependerá siempre del uso que haga del Canal de Suez.

## Conclusión

A menudo se oye decir que Estados Unidos y la Unión Soviética se disputan el mundo. De hecho, lo que está en juego en realidad es la organización de los vínculos, las relaciones económicas, políticas u otras, que unirán a los estados y les permitirán comunicarse entre ellos e intercambiar su producción con mayor o menor libertad; en resumen, lo que quieren es controlar la organización del mundo futuro, a menos que por desgracia provoquen su destrucción, pues los conflictos originados por la inestabilidad de una región pueden agravarse y transformarse en una guerra nuclear limitada o total.

Las amenazas de crisis en el Océano Indico, activadas por el complejo juego de las superpotencias, además del peligro que implican, crean sentimientos de inquietud en la opinión mundial. En efecto, no carece de fundamento el temor que una especie de "desorientación política" favorezca la aparición de situaciones conflictivas que avivadas por el deseo de poder de las naciones pudieran empujar al mundo del Océano Indico hacia una especie de naufragio. Es comprensible, por lo tanto, el deseo de los ribereños de li-

brarse de estos dramas y mantenerse alejados de las rivalidades entre las superpotencias y de los conflictos políticos.

Por otra parte, Estados Unidos y la Unión Soviética, que con o sin razón se sienten responsables de la paz en el mundo, no pueden ignorar la importancia de la situación en este océano. Durante los últimos años han concentrado en ese vasto espacio marítimo sus enormes medios militares y navales, igual como en el Mediterráneo, para realizar en él un equilibrio de fuerzas capaz de garantizar la paz, según ellos, pero sin que su rivalidad cese.

No es muy probable por lo tanto que las resoluciones de las Naciones Unidas o las intenciones de los estados ribereños modifiquen esta política de crisis de las superpotencias.

El Océano Indico se convertirá en una zona de paz solamente cuando la seguridad de sus ribereños no sea amenazada y cuando sus riquezas dejen de ser codiciadas. En espera de lo anterior, hacemos votos para que se mantenga esta "coexistencia pacífica" que a pesar de su carácter de lucha de clases entre el socialismo y el capitalismo, sigue siendo por el momento la única garantía que se ofrece.

De "Défense Nationale".

