

—sobre esas condiciones de predominio mayoritario—. Hasta ahora, las dos partes determinan condiciones previas para el comienzo de la conferencia: Ian Smith, en nombre de los blancos, exige que se retiren las guerrillas negras que mantienen una gran actividad, mientras los negros reclaman que antes de ello se ponga en libertad a todos los detenidos políticos. Una solución de compromiso sería que la conferen-

cia constitucional comenzase sin que ninguna de las partes exigiese condiciones previas.

La matanza ha vuelto el tema a su realidad: no parece posible un arreglo pacífico. Los blancos de Rhodesia no dan la menor señal de concesión, ni siquiera en unos momentos en que la independencia de las colonias portuguesas reduce al mínimo sus posibilidades de conservar el gobierno racial blanco.

## ORIENTE ARABE

### El Canal y la paz

● Puede ocurrir que el Canal de Suez, cerrado desde hace ocho años, sea el «afluente de la paz» como le ha llamado el presidente egipcio Sadat en su lírico discurso de inauguración. La reapertura es un símbolo —además de un regreso muy fuerte de divisas para Egipto—

en marcha la «dinámica de la paz». Pero los verdaderos «duros» creen que Rabin —en viaje ahora a Washington para entrevistarse con Ford— tiene que hacer concesiones, entregar contrapartidas y que está dispuesto a hacerlo. ¿Ha prometido algo Ford a Sadat en su entre-



to—, como lo es la leve retirada de las tropas israelíes de la orilla que aún dominan. Las ceremonias han sido entusiastas, festivas: los enviados especiales describen con su más espectacular prosa las luces, músicas, banderolas y vítores en una zona que ayer mismo era de desolación y de muerte.

El discurso del primer ministro del Estado de Israel, Rabin, ha resultado también notablemente pacifista, al menos desde el punto de vista de los «halcones» de su propio país, que ayer aún le consideraban como uno de los suyos y ahora le acusan de debilidad. Muchos de ellos consideran la situación como gravemente peligrosa: Rabin, como muy satisfactoria. «Si en junio de 1967 —dice— me hubiesen dicho que el canal se reabría a la navegación ocho años más tarde y que nuestras tropas acamparían aún a una veintena de kilómetros de esa zona y sobre el golfo de Suez, la alegría me hubiese hecho gritar como un loco». Campeón del optimismo, cree que «todas las predicciones pesimistas han sufrido contradicciones», que la situación «no se va a congelar» y que está

vista de Salzburgo? ¿Van a presionar muy fuertemente los Estados Unidos sobre sus antiguos y más fieles aliados israelíes para que pierdan sus posiciones?

Rabin lleva un año en el poder; le quedan tres más, y probablemente se presentará a la reelección en 1977. Sus partidarios creen que puede tener un poder más largo y más decisivo que el de Golda Meir, aunque le falte el carisma que acompañaba a la robusta y enérgica dama (Rabin no es popular). Pero es autócrata y se dice que está llevando a cabo acciones arriesgadas puramente personales que nadie conoce. Por ejemplo, se le atribuyen contactos secretos con la Unión Soviética.

Esa cancioncilla de paz que se escucha por el Oriente árabe, sobre todo después de las conversaciones de Ford con Sadat y la reapertura de Suez (en las conversaciones con Ford, más por lo que se supone que hablaron que por la poca expresión que hay en el comunicado) tiene algunas notas rotas: Las notas palestinas. Está claro que no hay ni habrá paz mientras el problema palestino no esté satisfactoriamente resuelto,

y hay un abismo entre la situación actual, aun entre el ideal actual y la verdadera solución.

Hay también en el fondo los problemas de la revolución pendiente del mundo árabe. Las paces y los convenios sólo se hacen en favor de los gobiernos y de los grandes

magnates del petróleo: falta una dimensión popular en todo ello, como falta en todo lo que sucede en una gran parte del mundo árabe. Todo ello quiere decir que han de pasar probablemente muchos años antes de que haya una verdadera estabilidad en el Oriente árabe.

## UN «TEST» EUROPEO

### EE. UU. ganan a Francia el «mercado del siglo»

● El «mercado del siglo» parece decidido: los países nórdicos de Europa se inclinan en favor del avión de los Estados Unidos F-16 con preferencia al «Mirage» F-1-M-54 de Francia. Una fortuna se les va de las manos a los franceses, que habían intentado cargar sobre su propio avión un símbolo de «européismo»: Europa debía abastecerse a sí misma, en lugar de comprar fuera... Prácticamente, la decisión dependía de los belgas, que debían arrastrar tras ellos a holandeses, daneses y noruegos: estos tres países habían decidido ya la adquisición del avión de los Estados Unidos, pero decidieron someterse a un dictamen belga. La presión sobre Bélgica ha sido extraordinaria, incluso por medio de alguno de los partidos políticos de la coalición, que amenazaba con retirarse del gobierno en el caso de que se eligiera el avión de los Estados Unidos, lo cual puede realizarse aún y provocar una crisis: una de esas largas y difíciles crisis belgas, en las que siempre se hace patente el problema de las nacionalidades y tarda meses en resolverse). En este caso, la cuestión de las nacionalidades estaba también presente por la influencia de Holanda sobre los flamencos. Pero la presión de los Estados Unidos ha sido —lógicamente— mucho más fuerte, y algo ha tenido que ver con ella la presencia de Ford y la de Kissinger en Bruselas. El primer ministro, Tindemans, ha anunciado su elección

del F-16 al asistir al Salón Aeronáutico de París, con el que Francia esperaba deslumbrar a sus visitantes y posibles compradores con la muestra de su capacidad aeronáutica civil y militar.

Esto significa que por lo menos cuatro países europeos comprarán por los próximos quince años sus aviones de caza a los Estados Unidos; y las piezas de recambio correspondientes. Se habla de unos 15.000 millones de francos —nuevos, naturalmente: a más de catorce pesetas cada uno— que los industriales y el gobierno de los Estados Unidos han birlado a la industria y al gobierno de Francia.

Indica también un retraso en la industrialización militar de Europa y en su propio autoabastecimiento. Y un golpe a las esperanzas de Francia, con su arma atómica propia, de servir de abastecedora y de protectora militar de Europa.

La cuestión de la mejor o peor calidad de los aviones en competencia apenas se plantea. Aunque, naturalmente, la elección se basa en condiciones de mejor calidad y precio, la realidad parece ser la de que los dos aviones sirven con la misma capacidad su cometido. Lo que ha pesado es, sobre todo, la capacidad mayor de manipulación de la industria americana, de los encargados de las compras y de la mayor fuerza de los Estados Unidos en Europa. Este «test» europeo también ha resultado fallido.



Lo que ha pesado sobre todo ha sido la capacidad mayor de manipulación de la industria norteamericana, y la mayor fuerza de USA en Europa.