

DOCUMENTO S/4030/ADD.1*

informe de 7 de junio de 1958, dirigido al Secretario General por el Jefe de Estado Mayor del Organismo de las Naciones Unidas para la Vigilancia de la Tregua en Palestina, sobre el incidente ocurrido el 26 de mayo de 1958 en el Monte Scopus

[Texto original: inglés]
[28 de julio de 1958]

Nota del Secretario General. El Secretario General tiene el honor de transmitir para información de los miembros del Consejo de Seguridad el adjunto informe del Mayor General Carl Carlsson von Horn, Jefe de Estado Mayor del Organismo de las Naciones Unidas para la Vigilancia de la Tregua en Palestina, sobre el incidente ocurrido el 26 de mayo de 1958 en el Monte Scopus, cerca de Jerusalén [S/4030].

La adición comprende dos secciones. La primera presenta un resumen de los resultados de un examen balístico; la segunda, un informe sobre la cuestión de la carretera que une la aldea de Issawiya, en el Monte Scopus, con Jerusalén.

SULTADOS DEL EXAMEN BALÍSTICO

En el párrafo 57 de mi informe de 7 de junio sobre el incidente de 26 de mayo de 1958 en el Monte Scopus [S/4030], indiqué que había examinado un examen balístico relativo a las circunstancias en las que se perdió la vida el Teniente Coronel G. A. Carlsson, representante en el Monte Scopus. Este examen fue realizado por el Instituto Nacional de Criminología de Suecia y sus resultados son los que a continuación se indican.

El examen ha revelado que la bala que mató al Teniente Coronel Flint provenía de un disparo directo. Se ha comprobado que el Teniente Coronel murió por una bala disparada desde el territorio controlado por los jordanios.

No ha sido posible precisar desde qué distancia se disparó la bala.

Se ha comprobado que la bala fue disparada por un fusil Enfield de calibre 303.

Se ha determinado que por lo menos uno de los soldados muertos durante el incidente recibió una bala disparada por otro fusil del mismo tipo.

LA CUESTIÓN DE LA CARRETERA QUE UNE LA ALDEA DE ISSAWIYA CON JERUSALÉN

Como se indicó en la nota al pie de página número 78 del informe del Jefe de Estado Mayor sobre el incidente ocurrido el 26 de mayo de 1958, la única carretera verdaderamente transitable entre los habitantes de la aldea de Issawiya y Jerusalén estaba completamente clausurada el 1º de junio de 1958. Se vieron obligados a utilizar los senderos que existen en las pendientes y colinas vecinas a la aldea. Así, la situación que llegó a su punto culminante el 26 de mayo de 1958 pasó a ser la clausura de la carretera, aún cuando que antes, y señaló una regresión importante respecto a la mejora de las condiciones de la carretera. El informe del Sr. Francisco Urrutia, de fecha 28 de julio de 1958.

El presente documento incorpora el S/4030/Add.1/Corr.1

2. Durante una visita al Monte Scopus, el señor Andrew W. Cordier, en su calidad de representante especialmente designado por el Secretario General, y el Mayor General Carl C. von Horn, Jefe de Estado Mayor del Organismo de las Naciones Unidas encargado de la Vigilancia de la Tregua, realizaron una investigación detenida de la carretera. Era difícil saber si, según pretendían las autoridades israelíes, la clausura de esta carretera se debía particularmente a consideraciones de seguridad. Por ejemplo, en el punto en que la carretera se aproxima más al hospital Hadassah, un elevado farellón se alza al borde de la carretera frente al hospital, una alta palizada, de construcción sólida, separa al hospital de la carretera, y los árboles ocultan también la vista del hospital.

3. La carretera, aunque está en muy mal estado y no se la mantiene adecuadamente, constituye la única conexión transitable entre la aldea y Jerusalén. Es absolutamente natural que los aldeanos tengan la posibilidad constante de utilizar esta carretera. Ninguna razón se ha dado que pueda explicar por qué se ha obligado a los aldeanos a cruzar el terreno pedregoso, espinoso y accidentado fuera de la carretera y esto sólo podía sin duda agravar lo que los aldeanos debían considerar como prototipo de medidas importunas y agraviosas. Esa política de ningún modo podía estimarse conducente a la tranquilidad de la región. Por el contrario, agravaba una situación ya tensa y urgía modificar esta actitud.

4. En el curso de sus entrevistas con las autoridades israelíes, el representante especialmente designado pidió que esta carretera se abriera inmediatamente a la circulación normal de vehículos y peatones como una medida que se justificaba por sí sola y a fin de contribuir a la mejora general de la situación en el Monte Scopus en los diversos casos en que se observan actualmente causas de tirantez. El viernes 20 de junio, las autoridades israelíes consintieron en abrir la carretera durante dos horas por la mañana y otras dos por la tarde. El representante especialmente designado indicó que sería difícil asegurar la apertura parcial de la carretera y que este sistema podría generar otros incidentes y un nuevo empeoramiento de la situación. Si esta apertura parcial iba unida a un

compromiso de apertura total de la carretera al comienzo de la semana venidera, sería aceptable siempre que los aldeanos y la policía israelí dieran prueba de la mayor moderación.

5. El viernes 20 de junio los aldeanos dieron seguridades en este sentido. Por lo que respecta a Israel, se pidieron seguridades con miras a obtener que todos den pruebas de moderación, y particularmente que la policía israelí no amenace más a las mujeres y los niños que van a la aldea o regresan de ésta y se abstengan de lanzarles piedras. Las autoridades israelíes, a las que su propio personal en el terreno suministra toda la información necesaria, prometieron examinar el lunes 23 de junio la posibilidad de una apertura completa de la carretera siempre que no ocurriera ningún incidente durante el fin de semana.

6. Antes de abandonar Jerusalén, el representante especialmente designado del Secretario General fue informado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Israel de que la carretera sería abierta durante las horas de luz natural a partir del lunes 23 de junio. A juicio del Sr. Andrew W. Cordier, no había ninguna razón para que esta carretera no permaneciera abierta las 24 horas del día. La prohibición de circular durante la noche así prevista puede suscitar otros incidentes y un nuevo empeoramiento de la situación.

7. En estas condiciones, el Jefe de Estado Mayor puso los hechos en conocimiento del Secretario General, según se consigna en el presente documento.

8. El Secretario General señaló más tarde a la atención del Gobierno de Israel esta cuestión.

DOCUMENTO S/4040¹ y ADD.1

Primer informe del Grupo de Observación de las Naciones Unidas en el Líbano

(Presentado por mediación del Secretario General en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución del Consejo de Seguridad de 11 de junio de 1958 [S/4023])

[Texto original: inglés]
[3 y 5 de julio de 1958]

Beirut, 1° de julio de 1958

1. Por su resolución aprobada en su 825a. sesión, celebrada el 11 de junio de 1958, el Consejo de Seguridad decidió "enviar urgentemente al Líbano un grupo de observadores a fin de asegurarse que no existe en ese país infiltración de personas o de armas o de otros materiales a través de la frontera libanesa" [S/4023]. El presente documento es el primer informe del Grupo de Observación presentado en cumplimiento de la petición del Consejo de que se "mantenga constantemente informado al Consejo de Seguridad por mediación del Secretario General". No obstante, el Grupo se ha mantenido en contacto diario con la Sede de las Naciones Unidas para todas las cuestiones relativas a su misión.

2. El Grupo de Observación se constituyó en Beirut el 19 de junio de 1958 en la forma siguiente: Sr. Galo Plaza (Presidente), Mayor General Odd Bull (Miembro Ejecutivo), Sr. Rajeshwar Dayal (Miembro).

3. El Grupo celebró su primera reunión en Beirut el 19 de junio de 1958, convocado por el Secretario General. Después de la elección de su Presidente, a propuesta del Sr. Dayal, y después de confirmado el nombramiento del Mayor General Bull como Miembro Ejecutivo a cargo de los observadores militares, el Grupo acordó los métodos y procedimientos que habría de utilizar en el cumplimiento de su misión. Pasó después a estudiar las cuestiones más urgentes relacionadas con el envío en el plazo más breve posible al teatro de los acontecimientos de los observadores militares que llegaban en número creciente a Beirut y con los medios adecuados para poner en práctica en la forma más eficaz el mandato recibido del Consejo de Seguridad.

PROBLEMAS DE OBSERVACIÓN

4. El Grupo de Observación tuvo que tener necesariamente en cuenta al estudiar estas cuestiones las circunstancias especiales en que había de desempeñar su misión, considerando cuidadosamente varios factores relacionados con la situación.

5. El Grupo se enteró de que de toda la zona fronteriza con Siria, cuya longitud es aproximadamente de 324 kilómetros, sólo 18 kilómetros, a ambos lados de la carretera principal de Beirut a Damasco, seguían bajo el dominio de las fuerzas del Gobierno. El Gobierno del Líbano había garantizado al Grupo de Observación libre acceso a las zonas en su poder. El Grupo no recibió ninguna garantía formal de otro origen en relación con su acceso al territorio que no estaba en poder del Gobierno, ni trató de obtener tales garantías. Como las zonas que el Grupo debía observar en cumplimiento del mandato del Consejo de Seguridad comprendían necesariamente las zonas fronterizas, se planteó inmediatamente la cuestión de cómo podría desempeñar su misión en las zonas donde su derecho a realizar actividades de observación no había sido reconocido ni formal ni implícitamente.

6. Otro factor importante que debería influir necesariamente sobre los medios que habrían de emplearse era la naturaleza del terreno de las regiones fronterizas. La frontera oriental va del nor-nordeste al sur-suroeste atravesando las formaciones montañosas del Antilíbano y del Hermón, que alcanzan alturas de 2.400 a 2.800 metros respectivamente. Las principales vías de comunicación de la parte libanesa de esta cadena de montañas siguen una línea paralela en el valle del Bekaa, con la única excepción de la carretera de Beirut a Damasco, que cruza el Bekaa procedente del noroeste y pasa entre las mesetas del Hermón y del Antilíbano. La accesibilidad física de la frontera por carre-

¹ Este documento incorpora el S/4040/Corr.1