

cruzar mañana la frontera en Chenari. No se ha recibido ningún informe sobre actos de violencia."

The New York Times,
28 de junio de 1958.

"Las autoridades del Paquistán se oponen a una marcha a Cachemira"

"Rawalpindi, Paquistán, 28 de junio (PA).—La policía libró una batalla el día de hoy durante cinco horas contra más de un millar de voluntarios paquistanos que intentaban hacer una invasión pacífica del territorio de Cachemira ocupado por la India. Se ha informado de que más de 200 quedaron heridos. El encuentro ocurrió en el camino de Srinagar a Chenari. La policía lanzó repetidas cargas con cachiporras y amenazó con hacer fuego contra los voluntarios, que son miembros del movimiento de liberación de Cachemira. Los voluntarios desafiaron a la policía tendiéndose en el camino y retaron a la policía a abrir el fuego.

"El Paquistán reclama Cachemira y desde hace largo tiempo tiene una controversia con la India respecto de este territorio. Si bien el Gobierno simpatiza con los fines del movimiento, la semana pasada anunció que prohibía la marcha de los manifestantes a Cachemira."

The New York Herald Tribune,
29 de junio de 1958.

"Disturbios en la frontera de Cachemira"

"Recientemente el Paquistán ofreció un buen ejemplo de su determinación de evitar disturbios, en la medida de lo posible, en la intranquila región de la línea del cese del fuego entre la India y el Paquistán en Cachemira. En varias oca-

siones el Paquistán ha tomado enérgicas medidas para impedir una marcha de los voluntarios de la liberación del Paquistán a través de esa línea. Los altos funcionarios paquistanos han declarado que no tolerarán tales actos y que si es necesario recurrirán a la fuerza para impedirlos.

"Esta fue una decisión difícil de tomar y cabe felicitar a los paquistanos por su firme actitud. Esos manifestantes de la liberación en realidad piden lo que desde el comienzo ha reclamado el Paquistán, un libre plebiscito de los habitantes de Cachemira para determinar su porvenir político. El Gobierno del Paquistán está completamente de acuerdo con esa aspiración. Además, los manifestantes han insistido en que sólo se proponían hacer una manifestación "pacífica".

"Evidentemente, el Gobierno de Karachi estimó que no podía incurrir en ese riesgo. Muchas veces antes las manifestaciones "pacíficas" han degenerado en la violencia, y el cese del fuego en la frontera de Cachemira puede causar una explosión. Cualquier tipo de "invasión" podría producir la chispa.

"El Paquistán y la India han convenido en establecer una línea de cese del fuego mientras se resuelve en definitiva la cuestión del estatuto de Cachemira. Con frecuencia, las dos partes se han acusado de mutuas violaciones, pero en general esa línea ha sido respetada. Actualmente el Paquistán ha impedido la más grave amenaza de una verdadera violación, o sea, un movimiento en masa. Esto es prueba de buena fe y debe ser tomado en cuenta en todo nuevo examen de la cuestión. Constituye un argumento más en favor de un libre plebiscito en Cachemira, que es la única base honorable para llegar a una solución del conflicto."

The New York Times,
13 de julio de 1958.

DOCUMENTO S/4096¹⁵

Carta, de 10 de septiembre de 1958, dirigida al Secretario General por el representante del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

[*Texto original: inglés*]
[12 de septiembre 1958]

Tengo el honor de comunicar a usted que el 6 de septiembre de 1958 un convoy de abastecimiento que se dirigía de Mukairas a Marta'ah, en el territorio del protectorado de Adén, fue atacado con descargas de ametralladoras pesadas emplazadas en Yemen, en unas alturas situadas detrás de al Sauma'ah, y en dos fortines de la aldea misma. Ejerciendo el derecho de legítima defensa que reconoce el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, las fuerzas británicas tomaron medidas defensivas para silenciar esas ametralladoras mediante un contraataque aéreo. Más tar-

de, ese día, el mismo convoy fue atacado con fuego de una ametralladora emplazada en una posición abierta fuera de al Sauma'ah. Esa ametralladora también fue silenciada en legítima defensa mediante un contraataque aéreo.

Comunico lo anterior a Vuestra Excelencia para información del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Pierson DIXON
Representante Permanente del Reino Unido
de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
ante las Naciones Unidas

¹⁵ En el que se incorpora el documento S/4096/Corr.1.

DOCUMENTO S/4100

Cuarto 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 aprobada por el Consejo de Seguridad el 11 de junio de 1958 [S/4023])

[*Texto original: inglés*]
[29 de septiembre de 1958]

Beirut, 25 de septiembre de 1958

I. INTRODUCCIÓN

1. El presente informe del Grupo de Observación comprende sus actividades desde el 11 de agosto de 1958, el fin del período que abarcó su tercer in-

forme [S/4085], hasta el 20 de septiembre de 1958. Durante dicho período se ha consolidado la labor del Grupo de Observación, ha aumentado su fuerza en personal y equipo, han mejorado sus técnicas de observación y se han perfeccionado aún más sus procedimientos para evaluar los resultados de la observación. Como más abajo se indica, se prepararon planes para

seguir ampliando las actividades del Grupo según la orientación prevista en su segundo informe provisional [S/4052], modificada, sin embargo, según aconseja la experiencia ulterior.

2. En la introducción a su tercer informe, el Grupo informó de varios acontecimientos importantes que ocurrieron en el Líbano, a fin de que sus actividades pudieran apreciarse en el contexto que les es propio. Citó en particular el desembarco de fuerzas armadas de los Estados Unidos en la región de Beirut y la elección del General Fuad Chehab como próximo Presidente del Líbano.

3. En el período que se examina en el presente informe, no sólo los observadores militares han pedido restablecer la confianza en el carácter independiente de sus actividades, sino que se han granjeado la confianza y la comprensión de todos los sectores de la población entre la que realizan su labor. Por lo general, los observadores han podido circular libremente por todo el campo, habiendo sido realmente bien acogidos. No obstante, debemos añadir que, en ocasiones, algunos elementos irresponsables han entorpecido la labor de las patrullas y más raramente han hecho fuego contra los jeeps y los aviones de las Naciones Unidas.

4. El Grupo había comunicado anteriormente que la elección del General Fuad Chehab el 31 de julio como futuro Presidente del Líbano había producido una reducción notable de la tirantez y que desde aquella fecha venía existiendo virtualmente una tregua de amplitud nacional turbada sólo por informes ocasionales de disparos esporádicos en algunas zonas. Por otra parte, el Grupo había recibido frecuentes informes de atracos a mano armada, robo de vehículos, disparos y otros actos contrarios a la ley y de secuestros inspirados en rivalidades de partido o venganzas personales. Tal estado de cosas ha continuado durante el período que comprende el presente informe, y han seguido produciéndose fluctuaciones en el grado de tirantez. En la parte norte del vallo de Bekaa, los actos contra la ley han continuado realizándose en una amplia zona, si bien se ha observado recientemente una mejora. Los observadores que allí actúan han sido dos veces víctimas de robos cometidos a mano armada y algunos de los tiroteos que más arriba se mencionan se han producido en dicha zona.

5. Pese a la presencia de un número considerable de hombres armados, no se han producido choques importantes entre las fuerzas libanesas armadas y las fuerzas organizadas de la oposición. Ello ha facilitado el despliegue de los observadores a la disposición del Grupo en los lugares más estratégicos y ha permitido que los observadores se den cuenta mucho mejor de las zonas fronterizas en que operan. Con el establecimiento de su red extendida de puestos, el Grupo confía en que toda infiltración que todavía pueda producirse tiene que ser en muy pequeña escala. No posee informes convincentes de dicha infiltración y, por el contrario, sí tiene informes detallados, que más abajo se mencionan, según los cuales las personas que se presume han entrado en el Líbano con fines ilícitos han salido del país.

Planes para la expansión del Grupo de Observación

6. En su segundo informe provisional, presentado al Consejo de Seguridad por conducto del Secretario General el 17 de julio de 1958 [S/4052], el Grupo

declaró que, a fin de lograr el acceso a todas las secciones de la frontera, había estimado necesario revisar la situación respecto de los puestos y la necesidad de observadores y de otro personal formado. El Grupo propuso que se aumentase considerablemente el número de puestos y observadores. El Grupo también propuso que se le equipase con un número adecuado de aviones y de personal formado capaz de realizar una labor continua de patrullas aéreas en todas las secciones de la frontera. En la fecha en que se aprobó el tercer informe, el 11 de agosto, el número de observadores había aumentado ya hasta 166, mientras que el personal encargado de las operaciones aéreas había pasado de 20 a 24. El Grupo tenía a su mando 12 aviones Cessna, 4 aviones Harvard y 2 helicópteros. Se disminuyó el ritmo de los planes de expansión en espera de las decisiones que debían tomarse en el tercer período extraordinario de sesiones de emergencia de la Asamblea General.

7. En el período que comprende el presente informe, el Grupo ha examinado detenidamente, teniendo en cuenta un conocimiento mucho más detallado de la zona fronteriza basado en reconocimientos realizados especialmente por patrullas terrestres y aéreas, el emplazamiento de los puestos y el número de personal necesario para que el Grupo opere con su eficacia máxima. Como se explicará circunstanciadamente en las secciones del informe relativas a zonas determinadas, se ha reconocido un número considerable de rutas susceptibles de infiltración, algunas de las cuales pueden ser atravesadas por vehículos aunque con cierta dificultad. El establecimiento de una línea de puestos en estas rutas, a lo largo de la frontera o junto a la misma, no excluye la posibilidad de la infiltración entre ellos a pie o con bestias de carga, infiltración que puede producirse incluso si hay un servicio activo de patrullas junto a la frontera. En consecuencia, estos puestos fronterizos deben complementarse con una serie de puestos establecidos en profundidad situados en cruces estratégicos de carreteras y en otros puntos desde los cuales es posible observar o recorrer con patrullas la zona situada detrás de la frontera. Estas estaciones colocadas en profundidad proporcionarían además la red necesaria para recoger y cotejar la información.

8. Así, el Grupo llegó a la conclusión de que se necesitaba un número de puestos considerablemente superior al propuesto en el segundo informe provisional. Esto influiría considerablemente en el número de observadores y en la cantidad de material necesario.

9. En el período comprendido entre el 10 de agosto y el 20 de septiembre, el número de observadores terrestres aumentó de 166 a 214, y el número de estaciones, subestaciones y puestos permanentes de observación pasó de 22 a 34, muchos de los cuales carecen aún, sin embargo, del personal necesario. Teniendo en cuenta las consideraciones que arriba quedan expuestas, el Grupo estima que, para desarrollar sus operaciones hasta su capacidad máxima, se necesitarán más de 50 puestos con su dotación completa de personal. En consecuencia, ha pedido recientemente otro aumento considerable del número de observadores. En este sentido se insertó un anuncio en un comunicado de prensa publicado por el Grupo el 18 septiembre de 1958, cuyo texto se reproduce en las conclusiones del presente informe [párrafo 59 *infra*].

II. DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES AÉREAS

10. Durante el período que se examina, se ha producido un desarrollo considerable de las actividades aéreas del Grupo, que ahora están totalmente organizadas. Durante dicho período, el personal aéreo ha aumentado de 24 a 73 personas, de las cuales 37 están encargadas del mantenimiento. El número de aeronaves en servicio activo se eleva ahora a 12 Cessnas, con seis aviones adicionales con equipo para la fotografía nocturna que deben llegar próximamente y seis helicópteros. Los aviones Cessnas que se han facilitado para las operaciones se adaptan admirablemente a dicha finalidad. Se mantienen en reserva los primeros cuatro aviones Harvard prestados por el Gobierno de Suecia y dos helicópteros de un modelo anterior.

11. Ahora ha sido posible establecer una organización con un personal reducido para el planeamiento de las operaciones, la coordinación y la información, y un escuadrón aéreo para desempeñar los diversos tipos de misiones aéreas. El número de tripulaciones aéreas de que se dispone permite mantener una vigilancia aérea continua durante las 24 horas del día en toda la zona y realizar un transporte adicional, y salidas de enlace y socorro, sin sobrepasar un promedio mensual de 45 horas de vuelo por piloto. El planeamiento de las salidas de reconocimiento ordinario se ha integrado más íntimamente con las otras operaciones del Grupo, al paso que se han utilizado los helicópteros tanto en misiones logísticas como tácticas en estrecho apoyo de los observadores terrestres. La cooperación entre el aire y el suelo se efectúa en primer lugar mediante planeamiento, y en segundo lugar mediante comunicaciones por radio. Los servicios de evaluación, después de haber examinado los resúmenes informativos de cada estación, en conferencia con un representante aéreo, formulan peticiones de reconocimiento aéreo. Entonces la Sección de Operaciones Aéreas planea y pone en práctica estos reconocimientos. Para la cooperación inmediata, es posible que las estaciones y patrullas terrestres se pongan en contacto con aviones en vuelo en su proximidad y que se orienten mutuamente para obtener información.

12. Las actividades de los helicópteros se han visto un tanto entorpecidas por la falta de piezas de repuesto, problema que ya se está superando. En el campo, los helicópteros son objeto constantemente de una atención aguda por parte de la población local, a veces molesta o demasiado insistente. En dos ocasiones se han tirado piedras contra los helicópteros durante sus aterrizajes, lo que ha originado rotura de los rotores de cola y otros desperfectos.

13. El número de ocasiones en que se han hecho disparos contra las fuerzas aéreas durante el período, es de 21, lo cual eleva el total a 45. Tres aparatos han sido alcanzados (cifra total: 7), sin que, por fortuna, haya habido lesiones en el personal y únicamente daños de menor cuantía en los aparatos.

14. Las necesidades actuales, fijadas por el Grupo para una vigilancia aérea continua sobre las fronteras del Líbano, exigen de ocho a diez salidas en cada período de 24 horas, cada una de ellas de unas tres horas de duración. Además debe disponerse de aparatos para llamadas inmediatas, vuelos de enlace, entrenamiento, etc.

15. El sistema de suministros y mantenimiento está organizado siguiendo los mismo principios que se si-

guen en cualquier otra organización que disponga de un número apreciable de aviones y equipo auxiliar. Por ello, los aviones se utilizan de acuerdo con un plan basado en un tiempo de vuelo y funciones, es decir: mantenimiento, revisiones periódicas, reparación e inspección, etc. Siempre que se disponga, en todo momento, de un suministro de piezas de repuesto, este plan permitirá operaciones que cubran las necesidades anteriormente mencionadas.

16. Después de la llegada de los aviones y personal adicionales, ha habido un gran incremento en las actividades aéreas, tal como se indica en los cuadros que van a continuación:

	Salidas	Tiempo de vuelo (Horas)
<i>Aparatos de ala fija</i>		
10-25 agosto	67	188
26-agosto-20 septiembre	190	516
TOTAL	257	704
<i>Helicópteros</i>		
10-20 agosto	13	17
21 agosto-20 septiembre	83	188
TOTAL	96	205
TOTAL GENERAL	353	909

17. Para establecer comparaciones con los meses anteriores, debe notarse que los totales combinados de salidas y tiempo de vuelo, por mes, para los aparatos de ala fija y helicópteros, son los siguientes:

	Salidas	Tiempo de vuelo (Horas)
Junio (6 días)	15	23*
Julio	160	360
Agosto	210	494
Septiembre (20 días)	221	515
TOTAL	606	1.392

III. ORGANIZACIÓN DEL PERSONAL MILITAR

18. En los momentos iniciales de la misión, era esencial enviar el mayor número posible de observadores militares al terreno de operaciones inmediatamente después de su llegada. No había ni tiempo ni personal disponible para una organización completa del cuartel general y se concedió prioridad al establecimiento de una rama de operaciones, con un pequeño grupo de oficiales de evaluación. A medida que la información comenzó a llegar, en cantidades cada vez mayores, del terreno de operaciones, la rama de evaluación fue rápidamente organizada. Por último, a medida que la importancia de las operaciones aumentó de modo uniforme, llegó un momento en que fue necesario descargar a la rama de operaciones, ya sobrecargada, de las funciones referentes a personal y suministros, estableciéndose secciones separadas para estas materias. Por lo tanto, el cuartel general está actualmente organizado sobre una base puramente militar, como se muestra en el gráfico que forma el anexo I del presente informe.

19. La organización del cuartel general comprende actualmente un Jefe de los Observadores Militares y

* Únicamente helicópteros.

un Subjefe de Estado Mayor, que depende del Jefe de Estado Mayor, y cuatro secciones, a saber: G-1, Personal; G-2, Evaluación; G-3, Operaciones (que comprende las actividades terrestres y aéreas); y G-4, Logística. Si bien el personal administrativo civil presta servicios administrativos en materias tales como personal, finanzas, suministros, transportes y comunicaciones, las secciones militares correspondientes, G-1 y G-4, que trabajan en íntimo contacto con ellas, suministran la información necesaria para preparar los planes y mantienen el enlace necesario entre los observadores militares que actúan en el campo de operaciones y el personal civil.

20. Concretando más, las obligaciones asignadas a las cuatro secciones son las siguientes:

G-1: Recepción, distribución, destino y traslado de observadores militares de una estación a otra, así como bienestar de personal, permisos y moral militar;

G-2: Reunión, cotejo, evaluación y distribución de la información procedente de todas las fuentes;

G-3 (operaciones terrestres): Todas las operaciones terrestres, instrucción, enlace, procedimientos y organización en materia de personal, asignación de material de operaciones, tales como vehículos y aparatos de radio; formulación de las órdenes necesarias para atender los pedidos de la sección G-2. Este servicio de operaciones terrestres trabaja en íntima cooperación con el de operaciones aéreas.

G-3 (operaciones terrestres): Todas las operaciones aéreas, entrenamiento, procedimientos y organización en materia de personal. Este servicio de operaciones aéreas trabaja en íntimo contacto con la sección G-2 y con el servicio de operaciones terrestres.

G-4: Todas las cuestiones logísticas, incluyendo equipo, mantenimiento, alojamiento y cuestiones de transporte que no son de competencia del personal civil.

IV. OBSERVACIONES

21. En esta sección el Grupo ha comunicado, con referencia específica a cada sector de la frontera, la cobertura de todas las posibles rutas de infiltración que han permitido los puestos existentes y las patrullas entre ellas, el tráfico que según sus observaciones ha cruzado la frontera y la relación, si hay alguna, que este tráfico puede tener con la infiltración ilegal de personal o el alijo de armas u otro material. Como se advertirá a continuación, no se ha recogido ninguna evidencia convincente de dicha infiltración o contrabando de armas durante el período que se reseña.

1. Trípoli y llanura de Akkar

22. A lo largo de la frontera norte con Siria el Grupo ha continuado manteniendo puestos en Arida, en la carretera Trípoli-Latakia, en Aaboudiye (Aziziye) en la carretera Trípoli-Homs, en Chadra en la carretera Halba-Braghite, y en Notre-Dame-de-Fort en un punto situado entre los dos últimos puestos mencionados. De este modo todos los cruces de carreteras y ferrocarriles de esa zona se hallan bajo vigilancia directa. Los puestos de Arida y Aaboudiye estaban al principio servidos por personal que vivía en alojamientos improvisados en las inmediaciones. Sin embargo, últimamente se consideró más conveniente transformarlos en puestos avanzados para patrullas permanentes con bases en las estaciones de Munie en la costa nordeste de Trípoli y Halba. Esta disposición tiene, además, la ventaja de permitir la

observación a fondo de las llanuras de Akkar. Además de los puestos relacionados directamente con la frontera norte, los tres puestos situados en las colinas al pie de la cordillera del Líbano en Beino, Sir Danie y Ehden han seguido funcionando a fin de observar cualquier posible tráfico a pie o con mulas a través de la cordillera. Por último todas estas estaciones continúan estando controladas desde la estación situada en el mismo Trípoli.

23. Cuando se establecieron estos puestos se asignó a cada uno de ellos un pequeño número de observadores militares. Aunque, al aumentarse los efectos del Grupo, ha sido posible asignarles un mayor número de observadores, las operaciones podrían ser aún más eficientes si se asignaran a la zona más observadores. A este fin se están tomando las medidas necesarias. El reconocimiento aéreo ha mostrado que no existen cruces significativos de la frontera aparte del tráfico normal de las carreteras principales.

24. La obstaculización de las patrullas de las Naciones Unidas ha cesado, en gran parte, durante el tiempo a que se refiere el presente informe, aunque algunos vehículos de las Naciones Unidas han sido detenidos esporádicamente entre Trípoli y Munie, donde sigue siendo necesario efectuar una gran desviación de la carretera principal, a lo largo de la vía férrea. Por esta razón se han usado a menudo helicópteros para mantener las comunicaciones entre Trípoli y la llanura de Akkar. Hay que lamentar que haya habido nuevos casos de disparos contra las fuerzas aéreas de las Naciones Unidas por parte de personas desconocidas. Debe hacerse constar, sin embargo, que un hombre armado que disparó contra un helicóptero de las Naciones Unidas que intentaba aterrizar en Sir Danie el 31 de agosto, fue violentamente atacado por los habitantes de la aldea.

25. Los informes procedentes de los puestos situados en la carretera principal y sobre todo los resultados de la observación aérea indican que el tráfico por la frontera sigue siendo igual al mencionado en informes anteriores, si bien parece haber aumentado después de que la carretera costera de Trípoli a Munie quedó abierta al tráfico el 10 de agosto. Según consta en los registros de circulación de vehículos, el tráfico más intenso se ha registrado en la carretera de Trípoli a Homs, donde cada día un promedio de 160 vehículos aproximadamente cruzaron la frontera en ambas direcciones. En Arida el tráfico alcanzó aproximadamente la mitad de esa cifra y el señalado por el puesto avanzado de Chadra está limitado a dos o cuatro vehículos diarios. Los tipos de vehículos más frecuentes son los autobuses y automóviles con pasajeros civiles. Según se suponía en anteriores informes del Grupo de Observación, el resto del tráfico consiste en su casi totalidad en camiones que transportan productos agrícolas a Siria.

26. En las cercanías de Trípoli no ha habido lucha organizada entre las fuerzas del Gobierno y las de la oposición. Únicamente en la zona al sureste de Trípoli, entre Zghorta y Ehden, intervinieron las fuerzas gubernamentales para poner fin a conflictos locales. Desde mediados de agosto las patrullas aéreas del Grupo de Observación han observado un mayor número de caravanas de camellos y mulas que se desplazan desde las mesetas situadas en la cordillera central septentrional del Líbano hacia Sir Danie, en dirección al oeste. Las patrullas con base en Sir Danie han observado detenidamente ese tráfico y han comprobado sin

lugar a dudas que se trataba del transporte de cosechas procedentes de las tierras altas hacia la carretera más próxima.

27. Por último, el Grupo estima que sus operaciones en este sector serían más eficientes si se estableciese cierto número de puestos adicionales en aquella región y si se destinase más personal a los puestos existentes a fin de poder organizar patrullas más frecuentes entre ellos.

2. Parte norte del valle de Bekaa

28. En la parte norte de este sector, donde está abierta la frontera, los puestos instalados en el edificio de Aduanas de El Kah y en la frontera, en El Kasser (Koussair), continúan cubriendo los puntos principales de cruce de las fronteras, es decir, la carretera principal que va a Homs y una carretera secundaria al norte de Hermel, respectivamente. Esos puestos están ocupados permanentemente por observadores con base en la subestación de Hermel, que también está encargada de cubrir el interior del territorio.

29. La frontera oriental con Siria atraviesa la zona montañosa difícilmente accesible de los montes del Anti-Líbano, que tienen una altura de 2.400 metros. Durante el período a que se refiere este informe, se han efectuado reconocimientos detenidos por los numerosos caminos de aquella región para comprobar cuáles de ellos, si los hay, son aptos para el tránsito de vehículos. Se ha averiguado que la frontera puede cruzarse con vehículos por cuatro rutas. Dos de éstas, situadas al este de Ras Baalbek y Younine, sólo son transitables para jeeps y otros vehículos de doble tracción. Además, desde el pueblo de Aarsal parten dos carreteras que conducen a la frontera; una de ellas, por lo menos, es transitable, si bien con alguna dificultad, para camiones ordinarios. Según se recordará, en su tercer informe el Grupo de Observación manifestaba que en vista de que se habían observado ciertos movimientos sospechosos de caravanas de camiones y de caravanas de mulas y camellos cerca de ese pueblo importante, se tenía el propósito de instalar un puesto de observación en Aarsal, con base en una subestación que había de establecerse en El-Laboue [S/4085, párrs. 24 y 25]. Esta se estableció el 13 de agosto y el puesto de Aarsal diez días después. El 29 de agosto se estableció otro puesto en Ras Baalbek. Más al sur, en Baalbek, se encuentra el puesto principal de aquella región.

30. Por último, una carretera secundaria que va en dirección al sur desde Baalbek cruza la frontera siria cerca de la aldea de Maarboun, atravesando un valle que se halla al oeste de la cordillera del Anti-Líbano. El 18 de agosto se instaló en la frontera una subestación con tiendas de campaña.

31. Con ello, el Grupo de Observación cubre todas las carreteras transitables que conducen al interior del país. También existen muchos caminos de herradura y senderos por los que pueden cruzarse la frontera. No obstante, habida cuenta de las dificultades del terreno en la región oriental, el Grupo de Observación confía en que sus patrullas aéreas podrán señalar cualquier movimiento sospechoso a través de la frontera a la atención de los observadores terrestres con tiempo suficiente para que éstos puedan realizar la debida investigación. Pero, de hecho, hasta ahora no se ha señalado ningún movimiento de esa clase.

32. El único tráfico importante a través de la frontera se ha señalado desde el puesto de El Kah, el cual informó que cada día pasan de 20 a 25 vehículos en cada dirección, en su mayoría autobuses y vehículos particulares. En las demás carreteras y caminos de herradura sólo se ha observado un tráfico reducido de entrada y salida. No obstante, parece ser que algunas familias de la parte norte del valle de Bekaa poseen tierras situadas muy adentro del territorio sirio, de suerte que existe un tráfico diario de vehículos y camellos a través de la frontera septentrional, destinado en su mayoría al transporte de productos agrícolas.

33. En dos ocasiones los observadores militares han dado cuenta de la presencia de un vehículo de color blanco sin matrícula que se ha visto bajar por la carretera de Homs-Baalbek, conducido por un hombre vestido a la usanza árabe. Varios habitantes locales han sostenido que esta persona ha estado vendiendo fusiles y que es un oficial del ejército sirio disfrazado. No se ha confirmado este extremo.

34. Hacia el final del período que se examina, los observadores militares han podido efectuar registros detenidos de casi todos los vehículos que cruzan la frontera. Esta inspección no ha revelado ningún indicio de infiltración. Por otra parte, cabe mencionar que el 28 de agosto 50 hombres, varios de ellos armados, en seis vehículos con matrículas sirias, cruzaron la frontera en El Kah, con dirección al norte. No se ha visto regresar a esos vehículos.

35. Las patrullas aéreas han observado de día y de noche cierto tráfico de vehículos y caravanas de camellos y mulas en una meseta situada a unos 12-15 kilómetros de Hermel. Pero al investigarse los motivos de esos movimientos, se averiguó que se trataba únicamente de transportes de cosechas desde aquella localidad hacia Hermel.

36. Siguen observándose muchos hombres armados en toda la región, si bien las fuerzas del Gobierno y las de la oposición han dejado de ocupar sus posiciones en el extremo sudoccidental de Baalbek. Ya se ha hecho referencia a la creciente anarquía que reina en aquella región y a los robos que se han producido y de los que han sido víctimas en tres ocasiones observadores de las Naciones Unidas. No obstante, en una de esas ocasiones los efectos robados fueron devueltos gracias a los buenos oficios de un jefe de la oposición. Todavía prosiguen algunos combates en los distintos pueblos de la parte norte del valle de Bekaa debido a conflictos y rivalidades locales. En una ocasión, unos 200 hombres de Aarsal tomaron posiciones defensivas en torno al pueblo porque esperaban un ataque de los pueblos vecinos. Los aldeanos llegaron incluso a disparar contra una patrulla de las Naciones Unidas en la carretera que conduce al pueblo. Pero, en general, la actitud observada hacia los observadores militares es cada día más amistosa en toda la región, incluso en Aarsal, y los observadores pueden desplazarse por ella con toda libertad.

37. La preocupación de los jefes locales por la restauración del orden en aquella parte del país ha quedado de manifiesto no solamente con la creación de una "policía" local, sino también por el hecho de que algunos pueblos han pedido a las fuerzas armadas libanesas que penetraran en aquella parte del país. Ultimamente dos fuertes patrullas del ejército se desplazaron por la carretera principal hacia el norte, llegando hasta El Kah, y regresaron al sur de

Baalbek. En otras aldeas se está discutiendo sobre si se ha de invitar al ejército a visitarlas. Estos hechos confirman la tesis de que no existe una infiltración apreciable.

3. Parte restante del valle de Bekaa

38. En esta zona, vigilada desde la estación de Chtaura, situada en el empalme de la carretera principal que va al norte por el valle de Bekaa con la carretera de Beirut a Damasco, la frontera atraviesa terreno accidentado por un barranco existente entre la cordillera del Anti-Líbano y el macizo montañoso de Hermón. En esta zona los dos pasos principales de la frontera son el ferrocarril de Beirut a Damasco, que la cruza al este de la aldea de Yahfoufa, y la carretera de Beirut a Damasco, que la cruza al este del puesto aduanero de Masnaa. Estas dos rutas se han utilizado extensamente durante el período que abarca el presente informe, después de la reapertura oficial de esta parte de la frontera el 23 de agosto.

39. Para que funcionara el ferrocarril fue preciso reparar primero un pontón que había sido volado. Desde entonces circulan tres trenes diarios en cada dirección. A su llegada a Bayak los trenes son inspeccionados por los funcionarios de aduanas libaneses. El Grupo dispuso que los observadores viajasen en estos trenes de vez en cuando a fin de comprobar que no eran utilizados como medio de infiltración.

40. El 12 de agosto se hizo permanente el puesto de observación diurna de Masnaa, manteniéndose los turnos de vigilancia durante las 24 horas del día. Las fuerzas armadas libanesas tomaron posiciones allí ese mismo día y el puesto aduanero tuvo servicio diurno desde el 19 de agosto. En vista de que el ejército libanés y los funcionarios de aduanas efectuaban inspecciones diurnas y de la necesidad de disponer de observadores en otros lugares, a partir de dicha fecha solamente se mantuvo en ese puesto el servicio nocturno de observación. No obstante, se acordó con las autoridades libanesas tener observadores en Chtaura listos para comprobar cualquier caso de infiltración.

41. Antes de la apertura del puesto aduanero, llegaban diariamente a Masnaa unos 30 camiones cargados con animales y diversos productos y unos 15 automóviles y autobuses; volvían a Siria alrededor de 15 camiones y otros tantos automóviles y autobuses. Por acuerdo entre los Gobiernos interesados aumentó considerablemente el tráfico a partir del 23 de agosto al circular un número considerable de camiones cisternas que transportaban combustible a Siria y volvían vacíos.

42. Al sur de Masnaa, la frontera está formada por el saliente de Deir-el-Aachayer, al que cruzan varias carreteras secundarias que conducen al sistema principal de carreteras libanesas. En los informes anteriores el Grupo llegó a la conclusión de que había habido cierta infiltración de armas y municiones en esta zona a través de la parte sur del valle de Bekaa en dirección del Chouf. La misión del Grupo consistió en establecer una red de estaciones en las carreteras por las que pudiera ocurrir la infiltración. Con este fin, la subestación de Rachaya, situada a cierta distancia de las posibles rutas de infiltración, se trasladó el 19 de agosto a Aita-el-Foukhar, por donde pasa una de esas rutas. Se estableció una segunda estación en Ain Arab el 24 de agosto y una tercera en Kfar Mechki el 31 del mismo mes. Por último, establecida así la vigilancia en varias rutas, se creó un puesto

permanente de observación en Deir-el-Aachayer el 16 de septiembre. Se llevó a cabo un activo servicio de patrullas nocturnas entre estas estaciones y también en las aldeas de Joub-Jannine, Lela y Balloul, más al oeste, cerca del río Litani. Además, desde la subestación de Ain Zebde, situada en las estribaciones orientales de la cordillera del Líbano, se mantuvo la vigilancia para determinar la existencia de posible tráfico en dirección oeste, a través de los montes, hasta el Chouf.

43. Fueron infrecuentes los informes de movimientos de caravanas en dirección del Chouf recibidos por la subestación de Ain Zebde. Las caravanas inspeccionadas fueron poco importantes y no transportaban mercancía ilícita. Por lo tanto, todo parece indicar que ya no ocurre la infiltración observada en julio a través de la parte sur del valle de Bekaa.

44. En este período mejoró considerablemente la situación en materia de seguridad en la parte sur del valle de Bekaa, así como la actitud del público hacia los observadores militares. Al comienzo del período que abarca el presente informe, las fuerzas armadas libanesas comenzaron a desplegar mucha mayor actividad de patrullas al sur de la carretera principal de Beirut a Damasco y durante la mayor parte de este período ocuparon, con fuerzas considerables, una posición al norte de Joub-Jannine. Desde entonces desapareció prácticamente la presencia de hombres armados en esta zona. Al este de la carretera de Masnaa a Rachaya, los grupos armados, hasta entonces algo desorganizados, quedaron incorporados en el denominado ejército de liberación nacional, cuya disciplina y retribución son buenas y cuya misión principal parece consistir en mantener el orden en esta región. Más al sur y cerca de Rachaya, hubo vivos encuentros y en varios casos se disparó de noche contra las patrullas de las Naciones Unidas o se las obligó a detenerse. Por lo demás, es bastante amistosa la actitud hacia los observadores de las Naciones Unidas. En Aita-el-Foukhar las fuerzas de la oposición han dado muestras de alto espíritu de cooperación al permitir la inspección de los vehículos que atravesaban dicho lugar. En Deir-el-Aachayer hubo cierta actitud reacia a este respecto, aunque la carretera de Kfar-Kouk, la única transitable, estuvo perfectamente vigilada por las patrullas de observadores. Las observaciones efectuadas revelaron la existencia de una circulación bastante intensa, particularmente de autobuses entre la zona de Joub-Jannine y Damasco y viceversa; los camiones llegaron cargados casi enteramente de trigo. Durante el período en cuestión no se comprobó la existencia de infiltraciones de hombres armados, armas o municiones.

45. Parece probable que algunas de las personas que cruzaron la frontera, al menos, regresaban a Siria después de haber entrado en el Líbano ilegalmente. Alrededor de las dos de la mañana del 3 de septiembre los observadores de las Naciones Unidas divisaron desde el puesto de observación de Masnaa un convoy de ocho camiones militares escoltado por soldados que iban en jeeps y que cruzaban la frontera en dirección este transportando a unas 240 personas, cuya identidad no fue posible establecer. Al recibir este informe, el Grupo se puso en contacto con las autoridades libanesas a fin de establecer la identidad de dichas personas y las circunstancias de su partida, pero hasta ahora no ha recibido información oficial alguna. Según informes no oficiales, dichas personas

procedían de la parte de Beirut en poder de la oposición, pero no ha podido comprobarse cuándo y cómo entraron en la ciudad. El Grupo señala, no obstante, que desde su llegada al Líbano, el Gobierno de dicho país ha mantenido que varios centenares de personas no libanesas residían en la parte de Beirut ocupada por la oposición, a la que apoyaban activamente.

4. Sudeste del Líbano

46. Los puestos establecidos en este sector dependen de la estación de Marjayoun. Una gran parte de la frontera con Siria corre a lo largo del macizo montañoso del Monte Hermón, que alcanza una altura de 2.814 metros. En toda esta zona no existe ningún camino importante y no ha habido indicios de movimientos a través de la frontera. Sin embargo, al sudeste del Monte Hermón el terreno desciende rápidamente hasta la parte alta del valle del Jordán, donde la carretera de Marjayoun a Banias y Kuneitra, en Siria, cruza la frontera poco antes de llegar al límite con Israel. En Mejdíe se ha establecido un puesto en este paso de la frontera.

47. Al sur de esta carretera es posible cruzar la frontera a pie o en caravana. El 14 de agosto se estableció una subestación en previsión de esta posibilidad. Finalmente, el tráfico no motorizado puede atravesar el terreno sin dificultad hasta las estribaciones sudoccidentales del Monte Hermón hacia las zonas en poder de la oposición en las inmediaciones de Chebaa y Rachaya-Foukhar. Los caminos que desde la carretera principal de Marjayoun a Rachaya conducen a los montes, han sido demolidos y, según se cree, minados en algunos lugares, de suerte que no fue fácil para los observadores de las Naciones Unidas llegar a estas zonas, donde las bandas armadas dieron muestras de cierta hostilidad en el pasado. No obstante, el Grupo señaló en su último informe que había logrado persuadir al jefe local de la oposición para que despejara la carretera hasta la aldea de Chouaya, en la que se confiaba establecer pronto una subestación. Desgraciadamente, se aprovechó la reparación de la carretera a Chouaya para enviar a esta aldea una columna del ejército en misión punitiva, la cual hizo fuego de mortero contra varias aldeas próximas. En consecuencia, no fue posible proseguir los planes para establecer el puesto de Chouaya. Sin embargo, se estableció una subestación en El Haouch el 24 de agosto de 1958 en la carretera principal de Marjayoun a Rachaya.

48. Se han realizado varios vuelos de reconocimiento en helicóptero a las aldeas de Chebaa y Rachaya-Foukhar y se han establecido relaciones satisfactorias con sus pobladores. Cabe mencionar que las fuerzas de la oposición en Chebaa convinieron en que se reparase con la ayuda de los observadores militares el acueducto que provee de agua a la ciudad de Marjayoun, que había sido volado en el curso de las hostilidades. Se cree que podrán establecerse estaciones en esta zona tan pronto como el renacimiento de la confianza aliente a los habitantes a reparar las carreteras. Durante una visita en helicóptero a Chebaa, los niños arrojaron piedras contra el aparato mientras aterrizaba y dañaron el rotor de cola. Los jefes de la oposición expresaron gran pesar por este hecho y se mostraron dispuestos a colaborar en la reparación de la carretera, en caso necesario, para sacar el helicóptero por tierra. El aparato fue oportunamente reparado en el lugar y regresó por aire a su base.

49. En esta región se ha observado muy poco movimiento de vehículos a través de la frontera, pero en cambio se ha visto el paso de mulas, en pequeña escala, en la región de Chebaa, por los senderos de montaña que llevan a Siria. Según las observaciones, el movimiento parece normal.

50. En las principales regiones que están en poder de la oposición, sigue habiendo muchos hombres bajo las armas y se ha manifestado una cierta tirantez. Empero, estos hombres armados han permanecido dentro de su propia zona y no parecen tener intenciones de llevar a cabo operaciones activas fuera de sus posiciones defensivas, ni haber recibido suministros para ello.

5. Sudoeste del Líbano

51. Los objetivos de los observadores militares de las Naciones Unidas en esta región consisten en vigilar para ver si hay alguna infiltración ilegal de personal o equipo por mar y observar muy de cerca las concentraciones existentes de fuerzas armadas a fin de determinar si reciben nuevos refuerzos y suministros por tierra. El puesto principal para esta región está en Saida, y los puestos auxiliares en Jezzine y Barouk. Este último puesto, que se estableció el 25 de agosto, está situado dentro de la región del Chouf que está en poder de los drusos, principal fuerza de oposición en esta zona. También existen concentraciones de fuerzas opositoras en ciertas partes de las ciudades de Saida y Tiro. Se ha observado asimismo un número considerable de hombres armados en Kana y en otras aldeas del Líbano meridional.

52. Si bien ha habido algunas denuncias de bandillaje en la región, la situación se ha mantenido en general relativamente calma y no ha habido operaciones militares activas. No obstante, las patrullas de las Naciones Unidas han podido verificar que se han producido varios choques de poca importancia entre las fuerzas de la oposición y guerrilleros armados en las fronteras del Chouf.

53. La patrulla estacionada en el Cuartel General de Beirut ha proseguido observando la situación en la región situada al norte del Chouf y patrullando de vez en cuando la zona de Beirut que se encuentra en poder de la oposición. Si bien al comienzo del período que se reseña se produjeron frecuentes tiroteos y numerosos actos de terrorismo en la región de Beirut, estos incidentes se han vuelto paulatinamente más escasos, particularmente desde comienzos de septiembre. El número de hombres armados que se podían observar en los barrios de Beirut dominados por la oposición ha disminuido considerablemente.

V. CONCLUSIONES

54. De las observaciones precedentes se desprende que no se han observado casos de infiltración y que, si aún existe infiltración, su volumen debe considerarse insignificante.

55. El Grupo desea poner de relieve que sus observaciones se fundan en una vigilancia cada vez más completa de la frontera y de otras zonas importantes. Durante el período que se reseña, el número de estaciones ha aumentado de 22 a 34, con 214 observadores, en vez de los 166 con que contaba el Grupo el 10 de agosto. Los observadores no sólo hacen guardia constante desde estos puestos, que dominan todas las principales vías de acceso al Líbano; también patrullan activamente, durante el día y cuando es nece-

sario durante la noche, todas las carreteras transitables en las zonas fronterizas y regiones adyacentes. El mapa anexo al presente informe [anexo II], que indica todas las carreteras que en estas regiones están patrulladas regularmente por los observadores, demuestra claramente el amplio alcance de la vigilancia. Gracias a su tacto y a sus esfuerzos pacientes, los observadores han logrado inspirar confianza en su integridad e imparcialidad en todos los sectores de la población que habita las regiones en que operan. En consecuencia, se hallan en una posición mucho mejor para llevar a cabo su tarea y recoger informaciones de valor, lo cual a su vez ha permitido al Grupo distribuir a los observadores en la forma más ventajosa posible y cumplir su cometido con máxima eficacia.

56. El Grupo ha descrito ya con ciertos pormenores la situación actual de sus actividades aéreas, que han alcanzado el volumen previsto en su segundo informe provisional [S/4052]. Se recordará que el número de vuelos llegó a nada menos que 221 en los 20 primeros días de septiembre, en tanto que el total de todo el mes de agosto fue de 210 y el del mes de julio de 160. Como la actividad de las patrullas aéreas en las zonas fronterizas es incesante, el Grupo considera que poca es la circulación cerca de la frontera que no le ha sido señalada por sus observadores aéreos. Los observadores terrestres han examinado cuidadosamente toda circulación que pudiera parecer sospechosa en lo más mínimo, pero en todos los casos han llegado a la conclusión de que se relacionaba con la vida normal de la región.

57. Los miembros del Grupo, en particular el miembro ejecutivo, han proseguido sus visitas a los puestos fronterizos. Han atribuido considerable importancia al mantenimiento de un estrecho contacto personal con los observadores, ya que consideran que el Grupo de Observación puede contribuir a restaurar la confianza de los habitantes dentro del país al seguir cumpliendo fiel y concienzudamente su mandato en la cambiante situación política actual. Los miembros del Grupo han regresado de dichas visitas con una idea más exacta de la situación en cada zona y de la manera escrupulosa en que los observadores cumplen su misión en condiciones que, si bien son ahora menos graves, siguen siendo muy penosas y a veces incluso peligrosas.

58. Como ya se ha dicho, los puestos sobre el terreno han contado con personal relativamente escaso

y no han estado siempre organizados todo lo a fondo que hubiera sido de desear. Además, las actividades de los observadores han tenido hasta el presente carácter excepcional, y no se han respetado como es debido sus horas de trabajo y sus períodos normales de descanso. Por lo tanto, es evidente que si se quiere que el Grupo actúe con el máximo de eficacia, se necesitarán nuevos observadores. El Grupo ha solicitado pues un aumento inmediato del número de sus observadores terrestres.

Al respecto, el Grupo de Observación publicó el siguiente comunicado de prensa el 18 de septiembre de 1958:

"Sobre la base de la resolución del Consejo de Seguridad del 11 de junio de 1958 [S/4023], el Grupo de Observación de las Naciones Unidas en el Líbano presentó, en su segundo informe provisional al Consejo [S/4052], un plan para aumentar al máximo las actividades del Grupo. La aplicación de este plan se demoró en espera de que la Asamblea General considerase los problemas actuales de la región. Pero ahora se ha visto que su aplicación total, tal como la preveía el Secretario General cuando presentó sus comentarios sobre el informe en el Consejo, se ajustaría a la resolución aprobada por la Asamblea General, al terminar su examen de la cuestión, el 21 de agosto de 1958 [resolución 1237 (ES-III)].

"El Grupo de Observación de las Naciones Unidas en el Líbano, que actualmente emplea a 217 oficiales observadores terrestres, a 22 oficiales aviadores y a 46 suboficiales de aviación, se aumentará en el curso de las próximas semanas. El aumento no implicará ningún cambio en las atribuciones del Grupo ni en su autoridad. Se efectuará en cumplimiento de la resolución del Consejo de 11 de junio de 1958.

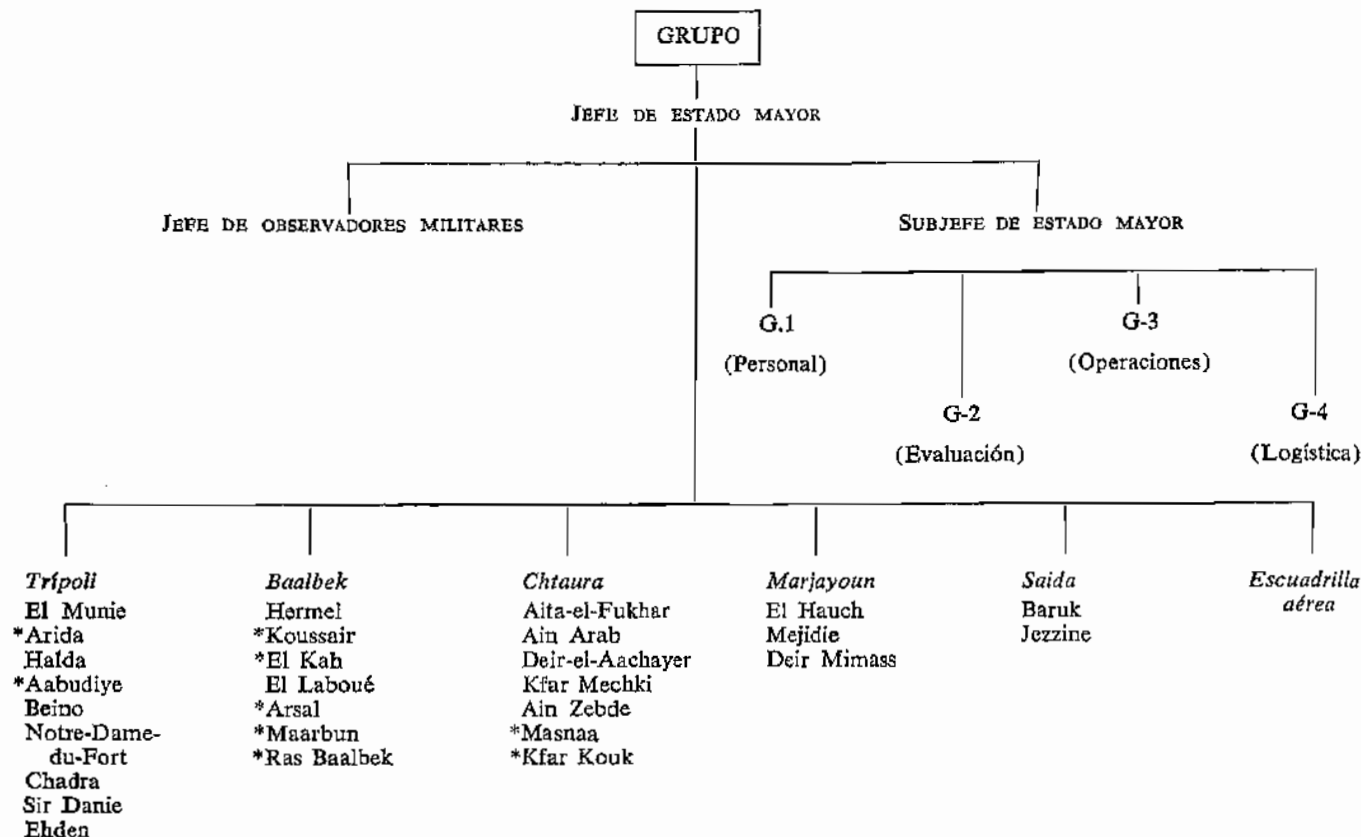
"Los planes son flexibles. Todo cambio que los acontecimientos posteriores puedan hacer necesario se efectuará en ese momento previa consulta entre las autoridades del Líbano, los miembros del Grupo de Observación y el Secretario General."

ANEXO I

GRÁFICO DE LA ORGANIZACIÓN MILITAR DEL GRUPO DE OBSERVACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS EN EL LÍBANO

[Véase el gráfico de la página siguiente]

GRUPO DE OBSERVACION DE LAS NACIONES UNIDAS EN EL LIBANO
GRAFICO DE LA ORGANIZACION MILITAR



* Puesto de vigilancia de las operaciones y de la circulación.

ANEXO II

MAPA

[Véase mapa 5 al final del volumen]

DOCUMENTO S/4101

Carta, de 29 de septiembre de 1958, dirigida al Secretario General por el representante de Libia

[Texto original: inglés]
[30 de septiembre de 1958]

De conformidad con instrucciones de mi Gobierno, tengo el honor de poner en conocimiento de Vuestra Excelencia que el 25 de septiembre de 1958 aviones militares franceses atacaron el territorio de Libia y ametrallaron la aldea de Esin, situada en la región sud-occidental de Libia, en las cercanías de la frontera entre Argelia y Libia, dando muerte a un ciudadano libio y causando graves daños materiales.

Conviene recordar que ésta no es la primera vez que las fuerzas francesas atacan el territorio de Libia. El 3 de octubre de 1957, aviones, tanques y carros blindados franceses efectuaron una incursión en la misma aldea, dando muerte a un ciudadano libio, hiriendo a soldados libios e incendiando la aldea con grandes pérdidas materiales.

El ejército francés destacado en Argelia prosiguió sus ataques contra las fronteras de Libia, a pesar de las reiteradas protestas formuladas por el Gobierno de Libia.

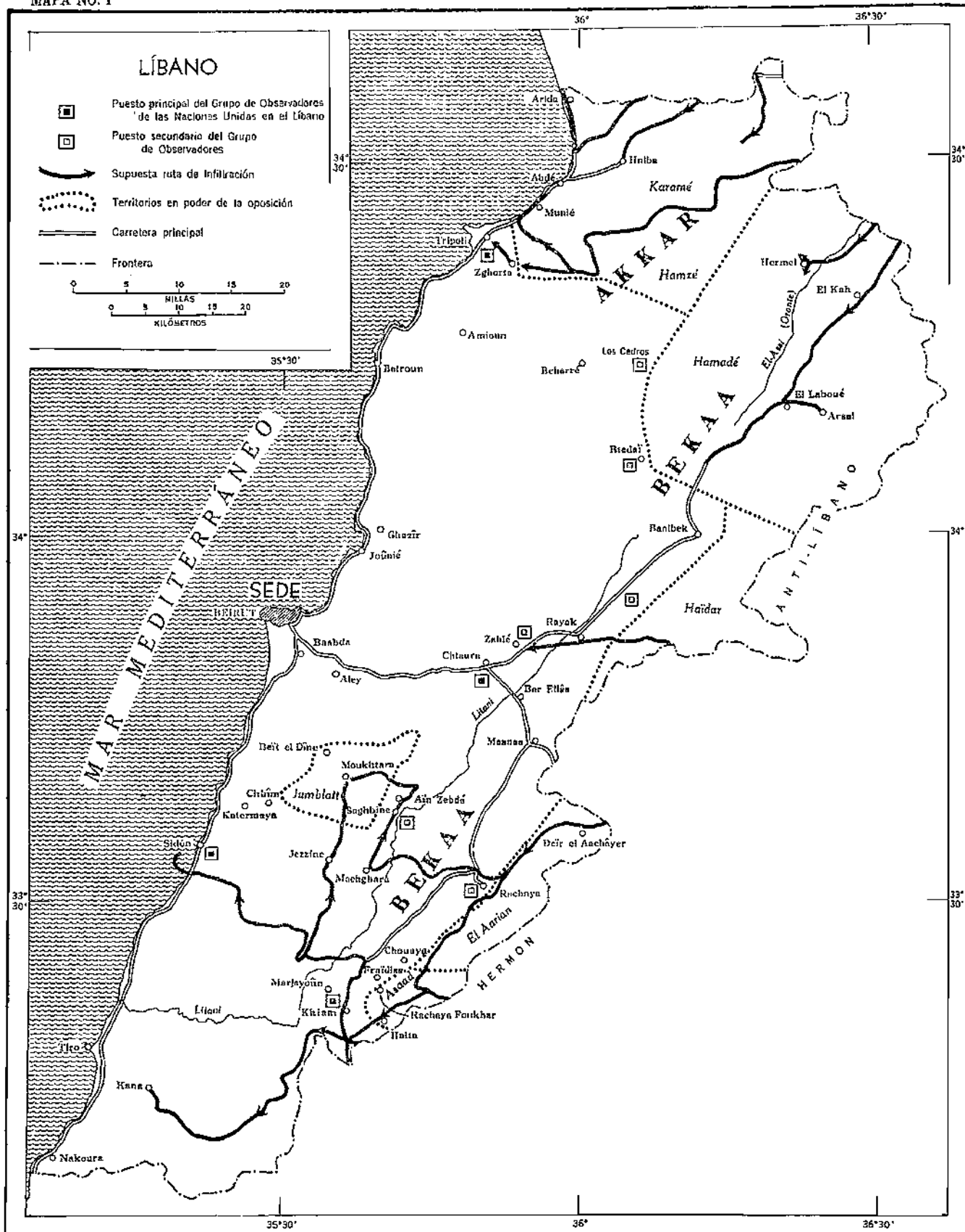
El Gobierno de Libia, a fin de lograr la paz y la

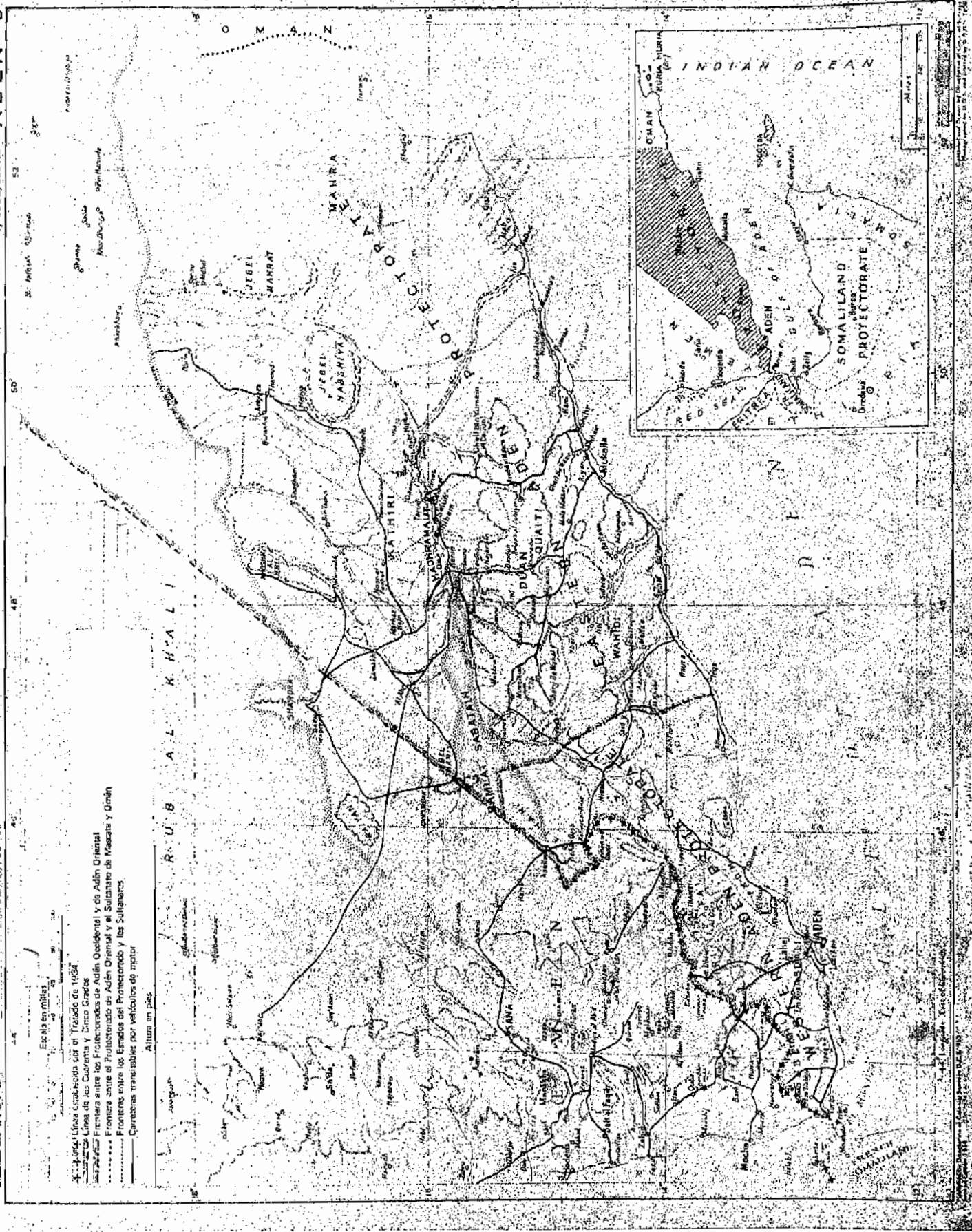
tranquilidad a lo largo de la frontera entre Libia y Argelia, propuso la creación de una Comisión mixta franco-libia que investigaría esos ataques en la frontera. Pero las autoridades francesas no han dado pruebas de cooperación, y se realizaron nuevos ataques contra territorio libio que culminaron con el reciente ataque aéreo contra Esin.

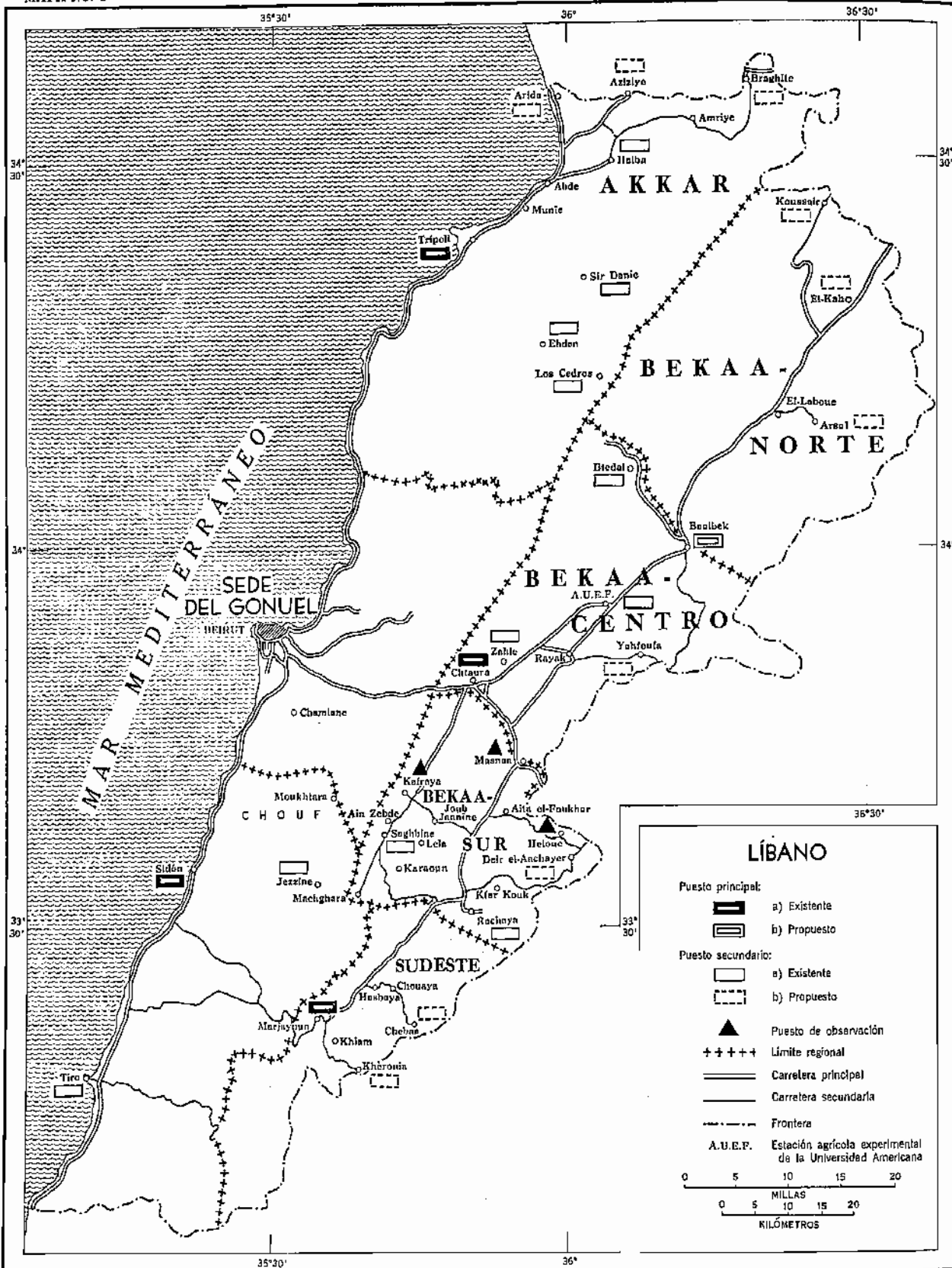
La delegación libia, al expresar a Vuestra Excelencia la profunda preocupación de su Gobierno por esos actos de agresión contra la integridad del territorio libio, su espacio aéreo y la seguridad de su pueblo, ruega a usted que se sirva señalar estos hechos a la atención del Consejo de Seguridad. Le quedaría profundamente reconocida si se sirve notificar también estos hechos a los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a sus respectivas delegaciones al actual período de sesiones de la Asamblea General.

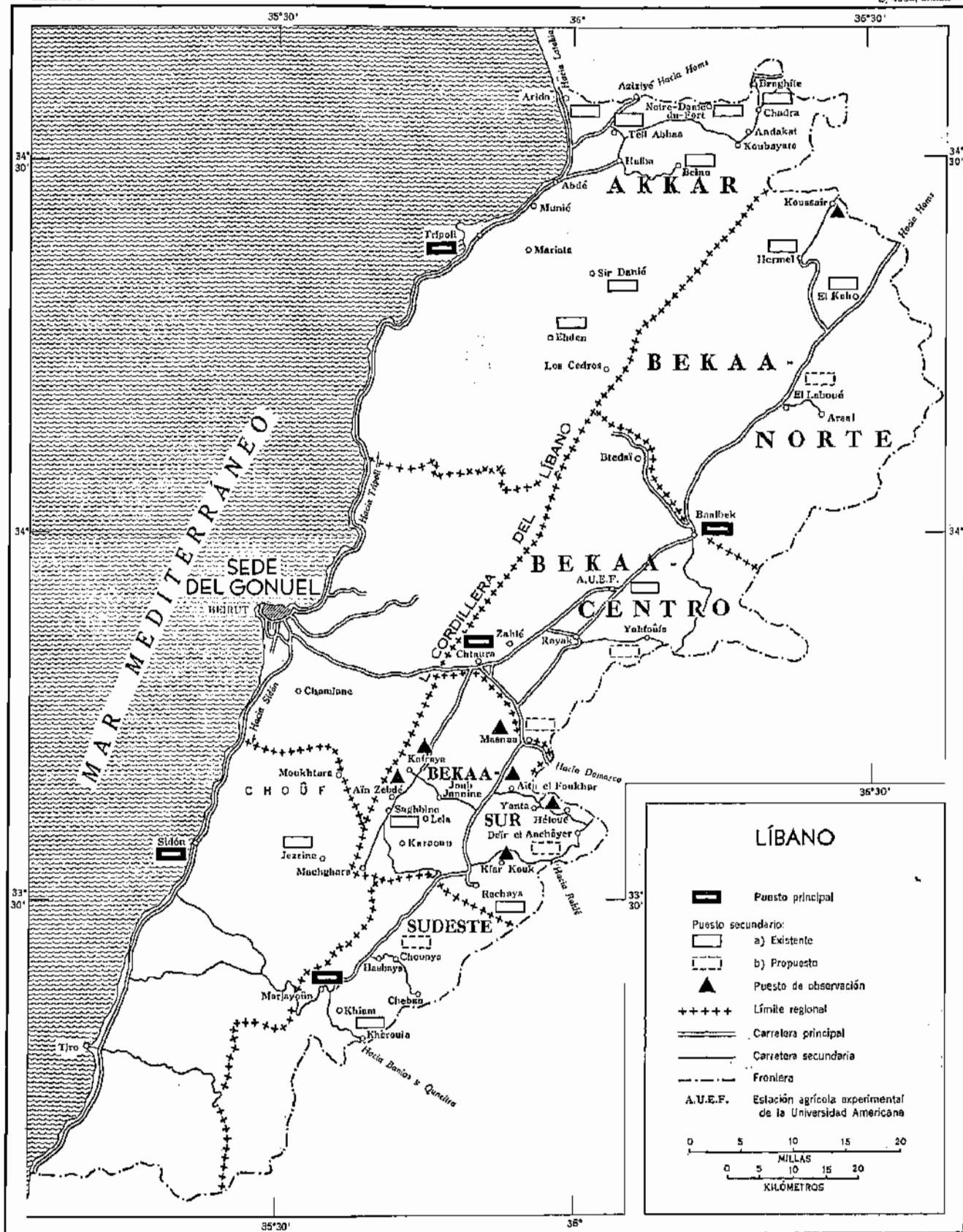
(Firmado) Mohieddine FEXINI
Presidente de la delegación de Libia

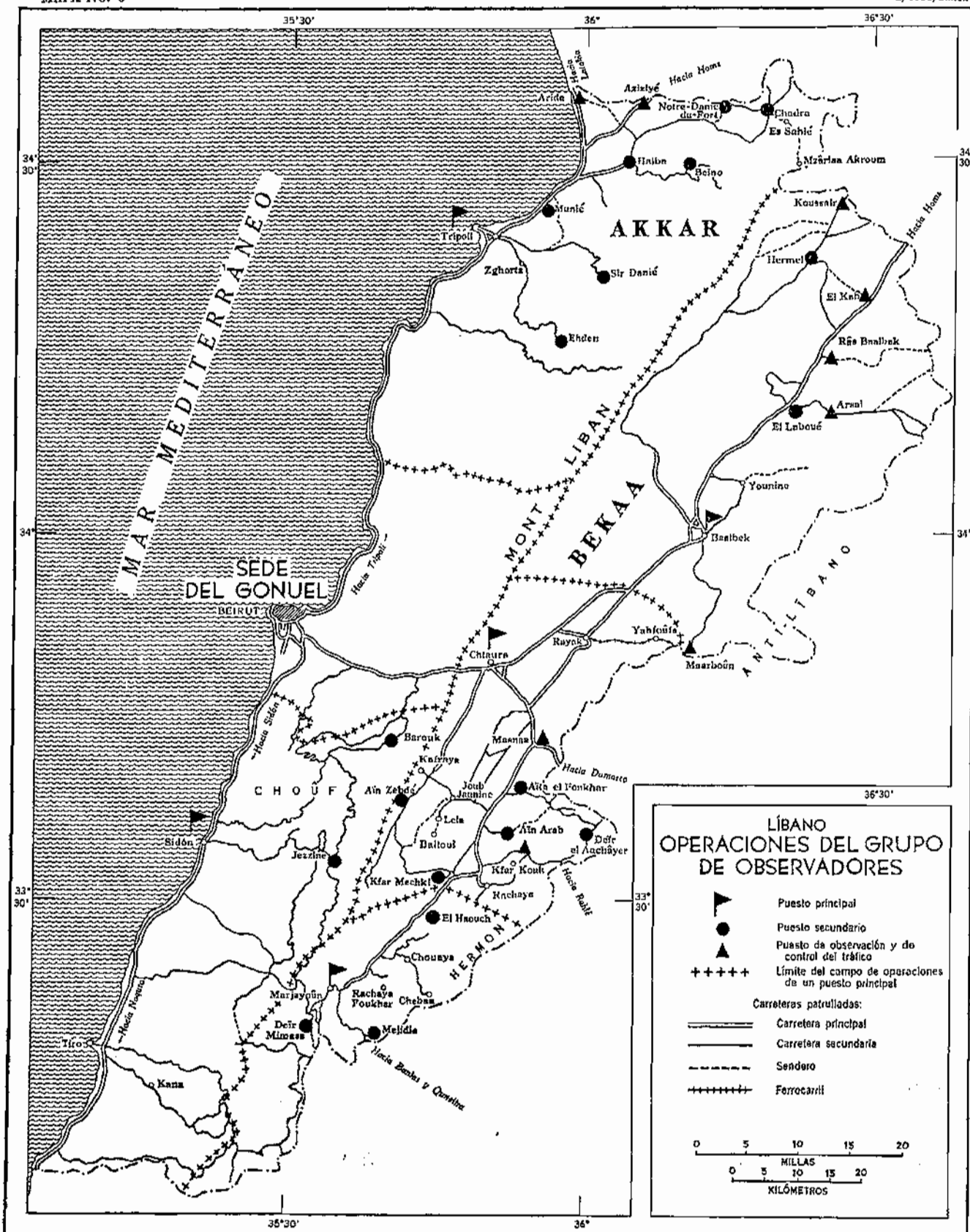
MAPAS











HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre librairie ou adressez-vous à: Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.
