

-NOTA INFORMATIVA-

097/012/050

ASUNTO: Solicitud de IBERIA para el cese de sus actividades en Guinea Ecuatorial.
El problema de las relaciones hispano-guineanas.

1. - La Compañía IBERIA, a través del Instituto Nacional de Industria, ha solicitado del Ministro de Industria y Energía, para que éste la eleve a la consideración del Gobierno, autorización definitiva para el cese de las actividades de nuestra Compañía aérea de bandera en Guinea Ecuatorial, a partir del 1º de noviembre próximo.

Se trata de un problema que viene arrastrando largo tiempo y que IBERIA considera ha llegado ya a una situación límite, debido a una serie de circunstancias. La conocida desidia de la primaria e incompetente Administración guineana se refleja en una falta de colaboración que ha dado lugar a que se vayan deteriorando sucesivamente las instalaciones y los servicios.

Se solicita, pues, tanto la supresión del vuelo Madrid Malabo, desde la escala intermedia de Lagos, y la suspensión de operacio-

Ministerio
de
Asuntos Exteriores

nes de la Compañía LAGE, servida por IBERIA, y que hace el tráfico Malabo-Bata y Malabo-Duala. Ello implica la incomunicación aérea total de la isla y el Continente y la paralización de los aeropuertos de Malabo y Bata, donde se atiende también a aviones de otras Compañías, en la práctica, exclusivamente la soviética AEROFLOT y los vuelos esporádicos de aviones particulares.

2. - IBERIA manifiesta que las comunicaciones en vuelo con los centros de control son deficientes y las ayudas a la navegación -que no han sido renovadas- aunque escasas, funcionan con cierta normalidad, si bien sujetas a las limitaciones del suministro de energía eléctrica.

La flota Convair operada por LAGE -dos unidades en la actualidad- debe ser renovada inmediatamente, en especial, por la escasez de motores.

El suministro de combustible y aceite debe realizarse en Duala, lo que hace más gravosas las operaciones.

La pista del aeropuerto de Bata -no así la de Malabo- se encuentra en malas condiciones, con falta de balizamiento diurno e inoperancia del balizamiento nocturno.

A ello se unen dificultades económicas, tanto por el déficit de explotación de LAGE, como por los impagos de otras deudas, tanto por parte del Gobierno guineano como del Gobierno español y la resistencia de aquél a autorizar la transferencia de los fondos obtenidos por IBERIA por venta de billetes y demás ingresos.

3. - Todas estas carencias que arrastran desde hace varios años, además de las deficiencias de carácter técnico antes señaladas, hacen que IBERIA tenga un importante descubierto económico por

Ministerio
de
Asuntos Exteriores

sus actividades en Guinea Ecuatorial, que puede descomponerse como sigue:

Deficit de LAGE:

	<u>millones de pesetas</u>
Deuda del Gobierno español por los ejercicios 1975, 76 y 77.....	64, 9
Deuda del Gobierno de Guinea por los ejercicios de 1970 a 1977..	116, 7
Deuda del Gobierno español por asistencia técnica a los aeropuertos en los ejercicios 1975, 76 y 77.....	81, 7
Deuda del Gobierno guineano por asistencia técnica a los aeropuertos en los ejercicios 1971 a 1977.....	54, 2
Deuda del Gobierno de Guinea por obras en la central eléctrica.	2, -
Deuda de la Embajada de Guinea en Madrid.....	<u>1, 6</u>
<u>Total pendiente de cobro del Gobierno español.....</u>	146, 6
<u>Total pendiente de cobro del Gobierno guineano.....</u>	174, 5
<u>Total pendiente de cobro.....</u>	<u>321, 1</u>
A estos conceptos hay que añadir:	
Transferencias de fondos de IBERIA pendientes de aprobación por el Gobierno de Guinea.....	124, 4
Descubiertos por las actividades en Guinea, total general.....	<u>445, 5</u>

Ministerio
de
Asuntos Exteriores

Independientemente de estas cifras, para restablecer en condiciones de funcionamiento normal los servicios aéreos, sería preciso realizar los gastos siguientes:

	millones de pesetas
- Reparación de la pista de Bata.....	200, -
- Inversiones para instalaciones aeroportuarias.....	98, 4
- Inversiones en tierra para apoyo a las operaciones de los aeropuertos...	28, 5
- Reposición de la flota (dos aparatos)..	279, 3
Total.....	606, 2

A este respecto procede señalar que la reparación de la pista de Bata es una obligación contraída por el Gobierno español, para la que el Consejo de Ministros de 16 de septiembre de 1976 aprobó un crédito de ochenta y cinco millones de pesetas. El comienzo de las obras estaba previsto para el mes de marzo de 1977, pero, el discurso de Macías del día 5 de dicho mes, paralizó su puesta en marcha. La cifra actual la establece IBERIA en función de los nuevos costos y de los daños posteriores sufridos por el paso del tiempo.

En cuanto a la renovación de la flota, sustituyendo los dos Convair de IBERIA alquilados a LAGE, se propuso la introducción de dos Aviocar (C-212) por los citados 279,3 millones de pesetas, que habrían de ser aportados, prácticamente por partes iguales por los dos socios de LAGE, IBERIA y el Gobierno guineano, pero este último ha manifestado que no estaba en condiciones de realizar ninguna inversión para adquirir una nueva flota.

Como resumen económico, resulta que el Gobierno español tiene, en conjunto, las siguientes deudas o compromisos

Ministerio
de
Asuntos Exteriores

firmes:

	<u>millones de pesetas</u>
Deficit de LAGE	64,9
Deficit por asistencia técnica a aeropuertos.....	81,7
Reparación pista de Bata....	200,-
Eventual renovación de la flota (un 50%).....	139,6
	<hr/>
Total.....	484,2

El Gobierno de Guinea Ecuatorial debe:

Deficit de LAGE.....	116,7
Deficit por asistencia técnica a aeropuertos.....	54,2
Obras central eléctrica.....	2,-
Deudas Embajada de Guinea en Madrid.....	1,6
Eventual renovación de la flota (50%)..	139,6
	<hr/>
Total.....	314,1

Queda por dilucidar la adjudicación de gastos por instalaciones aeroportuarias e instalaciones de apoyo en tierra, por 98,4 y 28,5 millones de pesetas, respectivamente, con un total de 126,9 millones de pesetas.

Si todo el dispositivo fuera rehabilitado realizándose los gastos antes reseñados, IBERIA calcula, como deficit normal de explotación, unos ciento once millones de pesetas anuales, natu-

Ministerio
de
Asuntos Exteriores

ralmente sujetos a revisión por la previsible alza de los costos. En efecto, los cálculos de nuestra Compañía por deficit de LAGE y necesidades de la asistencia técnica a los aeropuertos para los años 78 y 79 están cifrados en un total de doscientos veintidos millones de pesetas.

4. - Las preocupaciones de IBERIA son fundadas porque se apoyan en problemas de seguridad de vuelo debidos al estado de la pista de Bata y a la vejez y desgaste de los dos Convair actualmente en servicio, lo que entraña riesgos evidentes para los usuarios y las tripulaciones. La dificultad para obtener repuestos de motores había hecho pensar a IBERIA, ya hace tiempo, en la inminencia de la suspensión radical del uso de esta clase de aparatos. Sin embargo, según informaciones recientemente recibidas, parece que, de momento, este problema no entraña todavía la perentoriedad que se temía. En efecto, los dos aviones en funcionamiento tienen cada uno motores, viejos, desde luego, pero que acaban de ser puestos a punto y que han empezado sus primeras doscientas horas de vuelo, ante de la obligada revisión. Como es técnicamente posible realizar cinco revisiones más para una utilización por mil doscientas horas en total, resulta que, de no surgir una avería irreversible, podrían volar durante un año aproximadamente, aminorándose así, de alguna manera, por lo que a este aspecto de la cuestión se refiere, la necesidad de adoptar medidas definitivas.

5. - Ello no obsta para que el problema sea grave y exija una solución urgente. A este respecto las autoridades de IBERIA han indicado también que la fecha de 1º de noviembre que señalan como término para el cese de sus actividades, tiene, en realidad, carácter tentativo. Y esto por una razón muy clara. Aunque no se dice en la solicitud de la Compañía, ha sido explicado posteriormente que toda la operación de despegue, incluida la retirada de los técnicos y servicios de tierra, con todos sus familiares -hay diez y nueve funcionarios de IBERIA en Guinea Ecuatorial- tendrá que hacerse mediante una gestión del Gobierno cerca de Macías.

Ministerio
de
Asuntos Exteriores.

Dada la especial contextura y circunstancias de aquél país, que son de todos conocidas, es absolutamente imposible ~~que puedan salir dichas personas sin el consentimiento expreso y la colaboración de las autoridades guineanas.~~ El impacto que tal gesto tendría en el país ecuatorial permite augurar que, como ha sucedido en otras ocasiones, se adoptarían medidas para impedir la salida.

El carácter obsesivo del Presidente, su mentalidad, su idea fija de que España le ha abandonado y no ha cumplido con los compromisos expresamente contraídos, unido al hecho real de que las comunicaciones aéreas desaparecerían totalmente en Guinea Ecuatorial, puede dar lugar a reacciones totalmente imprevisibles, si de antemano no se ha llegado a convencer al Presidente, o si no se le ha propuesto alguna fórmula que estime aceptable.

IBERIA se desentiende de este aspecto de la cuestión y estima que corresponde al Gobierno instrumentarle y garantizar la evacuación de su personal.

6. - En el fondo, la alternativa es si compensa tomar la decisión drástica de suspender totalmente los servicios aéreos, o si procede, sin dejar arrastrar más las cosas como ha sido muy corriente en los temas guineanos, sanear la situación.

Conviene subrayar de nuevo que en las cifras que se recogen en párrafos anteriores de esta Nota, hay obligaciones asumidas y no cumplidas por España, además de las endémicas y permanentes deudas de Guinea. Si hasta ahora, ante las intemperancias del dictador guineano, hemos venido tratando de no llegar a situaciones irreversibles con la esperanza de restablecer algún día un clima de normalidad, puede afirmarse, sin lugar a dudas, que la decisión para la que IBERIA solicita la aprobación del Gobierno sería el fulminante de una nueva crisis, la definitiva, que impediría cualquier esperanza de restablecimiento antes de la desaparición de Macías.

Ministerio
de
Asuntos Exteriores

No hay que olvidar que queda todavía en Guinea un pequeño grupo de españoles que, en su mayoría, no desean de ningún modo repatriarse. Algunos están vinculados a empresas de obras públicas, en contacto con el Gobierno de Guinea; otros constituyen el residuo de una colonia, antes numerosa, pero que están definitivamente resignados a la vida africana y su eventual vuelta a España significaría la inadaptación y el desempleo. Quedan, también, otros intereses de españoles en el sector del cacao y de la madera, así como propietarios de fincas que, incluso abandonadas, no han sido expropiadas por el Gobierno de Malabo; sin contar con la previsible desaparición definitiva del grupo de maestros que siguen manteniendo la enseñanza del español en aquel país.

En caso de emergencia habría que negociar y organizar la salida de todos aquellos que quisieran volver, advirtiéndoles previamente de la situación y del aislamiento en que quedarían y resignarse, igualmente, a renunciar a los demás intereses que aún se mantienen. Nuestro reducido grupo de funcionarios de la Embajada debería, del mismo modo, ser evacuado, convirtiéndose, de hecho, la actual suspensión de relaciones en una ruptura formal. Como dato de referencia se calcula en unas cien personas los españoles que aún permanecen en Guinea.

7. - Este planteamiento nos lleva a la necesidad de hacer algunas consideraciones complementarias sobre las relaciones de Estado a Estado entre España y Guinea Ecuatorial.

No puede olvidarse que se trata del único Estado que fue colonia española en el África subsahariana y el único, también, hispano-parlante del Continente africano. Al proclamarse su independencia -y no es el momento de entrar en el análisis histórico de torpezas y responsabilidades- se firmaron una serie de acuerdos de cooperación, algunos de ellos renovados más tarde, en virtud de los cuales el Gobierno español adquirió determinados compromisos de ayuda a la nueva nación.

Ministerio
de
Asuntos Exteriores

La filosofía de tales acuerdos en el contexto mundial, es que se trata con ellos de organizar, por parte de la antigua potencia administradora, una asistencia económica, cultural y técnica en beneficio de un pueblo anteriormente sometido, hacia el que el hecho de la descolonización no liquida sino que, antes al contrario, pone en evidencia las responsabilidades contraídas por el antiguo país dominante y subraya la obligación de ayuda y solidaridad.

~~Esta cooperación es un deber moral al que son acreedores~~ los pueblos descolonizados. Las intemperancias de los nuevos regímenes ~~como es el caso del instaurado por el Presidente Macías~~ no pueden enervar estos principios. La actitud histórica de rechazo hacia la ex-metrópoli y el complejo paralelo de amor-odio no son mas que manifestaciones de un desequilibrio que corresponde colmar al país antiguamente dominador, sin que nadie entienda ni acepte que la culpa esté en el anteriormente sometido.

8. - Tampoco es ocasión de analizar la inhibición, adobada de resentimiento y teñida de racismo, de la Administración española para arbitrar los medios que permitieran conservar una presencia que, por el hecho de la independencia, no dejó de ser rentable y beneficiosa y para la que la antigua potencia administradora se encuentra siempre en condiciones privilegiadas y preponderantes.

Lo cierto es que, por nuestra parte, la resistencia de los distintos sectores de la Administración a plantearse como un todo esta cuestión ha dado como resultado que nunca se hayan figurado partidas específicas para Guinea en los correspondientes presupuestos y se haya vivido de expedientes y acciones esporádicas.

De ahí que, objetivamente, pese a sus reacciones arbitrarias, el Presidente Macías tenga en su mano fuertes argumentos para demostrar que no hemos cumplido con numerosos compromisos contraídos y que, muchos de los efectivamente cum-

Ministerio
de
Asuntos Exteriores

plidos, lo han sido con demoras que, en ocasiones, no hacen posible una contabilización positiva.

Ahí están, a título de ejemplo y como último botón de muestra, los compromisos contraídos y los acuerdos establecidos en la Comisión Mixta de enero de 1977, que están pendientes de ejecución y muchos de los cuáles se fundan en tratados anteriores y vinculantes. Pueden citarse la traída de aguas de Bata, aún no terminada; el arreglo de la pista del aeropuerto de la misma ciudad, que es uno de los datos que inciden en el contencioso de IBERIA; las ciento diez y ocho viviendas aún no construídas del compromiso de las cuatrocientas aceptado en 1971; los dos hospitales ofrecidos y nunca construídos ni utillados y otros que podrían reseñarse.

9. - También es cierto que Macías ha ido exacerbándose en sus reacciones, lo que obligó, el 11 de marzo de 1977, a suspender nuestras relaciones diplomáticas sin llegar, sin embargo, a la ruptura formal. Sigue el Presidente sensibilizado por ello, sin querer comprender el levantamiento -el 20 de octubre de 1976- de la calificación de materia reservada para los temas guineanos que él ha interpretado como una autorización expresa para atacarle y desestabilizar a su régimen pero, hay que repetir, ello no obsta para que el planteamiento de fondo del problema deba ser analizado en base a los principios anteriormente enunciados.

10. - Parece que es necesario salir de la actual situación por múltiples razones. Terminar radicalmente con todos los lazos existentes o tomar medidas, como la que se propone por IBERIA, con todos sus efectos multiplicadores, sería calificado como una decisión impregnada de una fuerte carga de colonialismo encubierto. No hay, en efecto, peor forma de colonialismo que negar ayuda, cuando existe el deber moral de prestarla.


Además, nuestra política presente y de futuro en el Africa subsahariana tiene un escaparate iluminado, que es nuestro comportamiento con Guinea Ecuatorial. Nuestros amigos africanos

Ministerio
de
Asuntos Exteriores

no podrían comprender, ni otorgar credibilidad a una política de cooperación a escala continental, que ignorase nuestros deberes morales hacia el pueblo de Guinea, incluso, cualquiera que sea el régimen que le gobierne. Ilustres Jefes de Estado de países africanos -Senghor, Bongo- que admiran la trayectoria de la España histórica y a nuestra Monarquía, nos han encarecido vivamente que no demos la espalda al pueblo guineano. No parece del todo congruente que España -a pesar de las hirientes manifestaciones de las actuales autoridades de Malabo, obsesionadas en su aislamiento- abandone posiciones en Africa. Nuestra política africana y nuestras peticiones de colaboración en otros temas que nos afectan, pasarían por este tamiz.

11. - Aparte de esta cuestión de IBERIA -que se figura en cifras al principio de esta Nota- conviene recordar que de 1968 a 1977 no hemos otorgado ayudas a fondo perdido a Guinea Ecuatorial mas que por 2.182 (dos mil ciento ochenta y dos) millones de pesetas y que existen compromisos pendientes de ejecución por unos 827 (ochocientos veintisiete) millones más. La media, de cumplirse, en su día, éstas últimas, sería una ayuda anual de unos 300 (trescientos) millones de pesetas. Aún cuando se actualizara en su momento, no parece una carga demasiado pesada a cambio de su rentabilidad política y real.

12. - En resumen y sin perjuicio de la superior consideración que merezca la cuestión, la propuesta sería solventar el problema de IBERIA sin llegar a la decisión que se propone por la Compañía. Después de las aproximaciones intentadas en los últimos meses, quizá podría ser ésta la ocasión para replantear con Macías las relaciones hispano-guineanas, que podrían ir avalladas por la solución previa, que podría ofrecerse, de los problemas de las comunicaciones aéreas. El Presidente Macías, que aparece impermeable y ofuscado, podría reaccionar a un gesto de generosidad que permitiera encauzar el futuro y clarificar los demás capítulos del contencioso pendiente.


Madrid, 28 de septiembre 1978.