

CESEDEN

EL CANAL DE SUEZ

Por Renato TERRENI, C.N.

(Rivista Marittima, enero-1969)



Marzo, 1969

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 34 - VI

## ORIGEN DEL CANAL

El trozo de tierra desértica y palúdica que une el Valle del Nilo al promontorio del Sinaí ha desempeñado un papel dominante en la vida de los pueblos mediterráneos desde el comienzo de su propia civilización.

A través de él, como está escrito en el Exodo, Moisés condujo a su pueblo hacia la salvación y la tierra prometida, cuando las aguas, que la Voluntad Divina había hecho apartarse ante los justos y perseguidos, se cerraban de nuevo despiadadamente sobre los Ejércitos faraónicos.

Desde la cumbre del Sinaí, el Caudillo hebreo promulgó luego las tablas que contenían aquellas diez normas morales que, después de tres milenios, representan todavía los fundamentos comunes de toda civilización.

Desde aquellos días lejanos otros pueblos han recorrido más de una vez, en paz y en guerra, el mismo camino de las tribus hebreas y el pequeño puente entre Asia y Africa se ha ido convirtiendo lentamente en el punto de reunión de gentes llegadas de todas las partes del mundo. Es precisamente entonces cuando surge la idea de un Canal de comunicación entre el Mediterráneo y el Mar Rojo.

Hacia el año 1500 a.C. el Faraón Senusret III unió mediante un canal artificial el Lago Timsah a los Lagos Salados que en aquella época constituían aún una laguna en las orillas del Mar Rojo.

Ese mismo canal fue más tarde abierto de nuevo y reforzado por el Emperador Trajano en cuyo honor fue entonces llamado por los Romanos "Amnis Traianus". Este fue más tarde restaurado por el Califa Omar en el año 641 d.C. y utilizado hasta el 776 en que por razones militares decretaron los turcos su bloqueo.

Se trataba solamente de una vía de agua capaz sólo para pequeñas embarcaciones que permitían el transbordo de las mercancías y que era utilizada por las caravanas que enlazaban las dos orillas.

En el siglo XVI el descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza desvió el comercio europeo con las Indias hacia las rutas del Atlántico, más largas pero más uniformes. Esto señaló el comienzo de la decadencia de las potencias marítimas mediterráneas, en particular el de la República de Venecia que detentaba la primacía del comercio con Oriente.

La idea de cortar el istmo con un canal apropiado para grandes navíos fue estudiada entonces por los venecianos que tenían una gran experiencia en empresas de este género. Sin embargo esta fue considerada de todo punto imposible esencialmente por la errónea convicción de que entre los dos mares existía una considerable diferencia de nivel de sus mareas.

En el mismo error, por su parte, incurrieron los ingenieros de Napoleón a los que, por añadidura, el apremio de los acontecimientos no les concedió suficiente tiempo como para estudiarse a fondo el problema.

Sin embargo Francia tuvo el mérito y el acierto de no renunciar definitivamente al proyecto y relegarlo únicamente para mejor ocasión. Por ello, cuando a comienzos del año 1800 Europa empezó a buscar con mayor intensidad nuevas fuentes de bienestar económico, el Canal de Suez volvió a ser objeto de atención en los medios financieros y científicos de París.

Los tiempos estaban ya maduros para la realización de la empresa. De una parte el progreso técnico había reducido considerablemente las dificultades de la obra, y por otra parte el advenimiento de la navegación a vapor estaba cambiando radicalmente los criterios económicos del transporte marítimo condicionándolo exclusivamente al recorrido más corto.

En 1833 algunos partidarios del sansimonismo, movimiento filosófico-social que propugnaba la evolución de los pueblos mediante la empresa común del capital y el trabajo, propusieron al Virrey de Egipto Mohamed Alí la constitución de una empresa colectiva para la construcción de un canal con carácter internacional.

La propuesta encontró una favorable acogida en la corte egipcia en razón a que la naturaleza universal del proyecto favorecía las aspiraciones nacionalistas de Egipto y su posible emancipación de la autoridad otomana sin someterlo de otra parte a ninguna potencia extranjera.

En 1846 se constituyó en París la "Sociedad de Estudios del Canal de Suez" con la misión de efectuar los estudios y levantamientos necesarios para confeccionar el proyecto de un canal navegable entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, de la que formaban parte los ingenieros europeos de mayor fama. Entre todos los proyectos presentados fue elegido el del ingeniero italiano Luigi Negrelli, unánimemente reconocido como el más completo y funcional.

La Sociedad tuvo una vida nada fácil, ya que fue sistemáticamente hostigada por Inglaterra que, aun participando en ella, trataba por todos los medios de impedir la apertura del canal en el que veía un peligroso contrincante para su monopolio de comercio con las Indias.

Sin embargo, la política inglesa sólo logró retrasar unos años la realización del proyecto.

En 1858 la "Sociedad de Estudios" se convirtió en "Sociedad Universal del Canal de Suez" bajo la presidencia del ingeniero francés Fernando de Lesseps y apenas un año después, el 25 de abril de 1859, comenzaban los trabajos de excavación en la orilla mediterránea.

El 17 de noviembre de 1869 caía la tenue barrera que aún separaba los dos mares y el Mediterráneo y el Mar Rojo vertían las aguas del uno en el otro.

La inauguración del Canal se hizo con la solemnidad que el acontecimiento requería. Un desfile de cuarenta navíos de todas las nacionalidades pasó de Norte a Sur ante la presencia de los Emperadores de Francia y de Austria, Príncipes reales, hombres de Estado y científicos de todo el mundo a los que el Virrey Ibrahim Pachá ofreció una acogida propia de las Mil y una noches.

El Canal de Suez era ya una realidad viva y operante. Fernando de Lesseps era el único presente de todos aquellos que lo habían ideado y que por él habían luchado. Luigi Negrelli, el que había sido su proyectista genial y su defensor más convencido, había muerto la víspera de iniciarse los trabajos de excavación en la orilla mediterránea.

El Virrey Mohamed Alí, que había sabido captar el profundo significado de la idea sansimoniana y Said Pachá, que había iniciado su realización, habían muerto - también hacía tiempo. Pero la larga columna de navíos que en aquella lejana mañana de 1869 surcaba el canal con sus banderas desplegadas en el cielo azul de Egipto empezaba a narrar su epopeya a la Historia.

## CARACTERISTICAS DEL CANAL

### Datos geográficos y técnicos

En 1869, cuando fue inaugurado, el Canal tenía una longitud total de 164 km, una anchura de 22 m en el fondo y una profundidad de 8 m. Se podía pasar en sentido único alternadamente y tan sólo durante las horas de día. La duración media de la travesía era de unas 48 horas, de las que unas 18 eran de navegación realmente. Con el fin de aumentar su capacidad de tránsito se habían construido en los lagos unas estaciones de cruce en las que los buques que iban en un sentido se detenían para esperar a las que se dirigían en sentido contrario.

Series diversas de trabajos de ampliación y mejora pronto permitieron, además del paso de navíos de mayores dimensiones, el cruce de éstos en todos los tramos rectilííneos así como la navegación nocturna y la reducción de la travesía a unas 13 horas.

Antes de los recientes acontecimientos que han determinado el cierre del Canal, tenía éste las características siguientes:

Longitud desde el Faro de Port Said (km 0) a la salida de Port Tewfik .....	162,5 km
Tramo Port Said - Ismailía .....	78 km
Tramo Ismailía - Port Tewfik .....	84 km
Longitud total de los tramos rectos .....	142 km
Longitud total de los tramos curvados .....	20 km
Longitud total de travesías en canal .....	122,5 km
Longitud total de travesías en los lagos (Lago Timsad y Lagos Amargos) .....	40 km
Anchura en la superficie .....	160-200 m
Anchura entre las boyas de balizamiento .....	110 m
Anchura a 11 m de profundidad .....	90 m
Calado máximo de los buques en travesía .....	11,58 m
Velocidad media de travesía .....	13-14 km/h

Al Canal propiamente dicho hay que añadirle dos tramos dragados en mar abierto de 11 km en la terminal de Port Said y de 3,5 km en la de Port Tewfik.

El Canal, de nivel único, se extiende en su primera parte sobre terrenos de relleno en las marismas de Mansala; en su parte central sobre una zona desértica y arenosa; y en su parte final, al sur de los Lagos Amargos, sobre una zona rocosa constituida por las laderas de las mesetas que flanquean sus dos orillas.

Con excepción de los recorridos dentro de los lagos, las orillas del Canal están revestidas de mampostería para protegerlas de las erosiones producidas por el paso de los buques. Casi todo a lo largo del Canal es posible el amarre de los buques.

El Canal dispone de tres canales auxiliares de cauce: el primero en la proximidad de Port Said de 4 km de largo, el segundo entre El Kantara y Ballah de 11 km de longitud y el tercero, de 7 km, a la salida del Gran Lago Amargo.

Los canales auxiliares construidos en parte ya por la "Sociedad Universal" y sucesivamente terminados por el Gobierno egipcio, permiten el paso de tres convoyes diarios: uno de día y otro de noche para el Mar Rojo y un convoy de día para el Mediterráneo.

El movimiento de los convoyes se regula de forma tal que los cruces tengan lugar a la altura de los canales auxiliares en los que por lo general se detiene el convoy que se dirige hacia el Sur. Además de éstos son posibles otros cruces suplementarios o de emergencia en los lagos o bien navegando a la sirga como se hacía antes de entrar en servicio los canales auxiliares.

Sin embargo, a pesar de tales mejoras, el tiempo medio de travesía gira actualmente alrededor de las 15 horas, ligeramente superior al de hace medio siglo. Esto es debido a la congestión de tráfico consecuente al crecimiento continuo del número y de las dimensiones de los buques,

Por lo general, los buques cruzan el Canal por sus propios medios, no obstante para unidades de especiales dimensiones y características, como los grandes petroleros y los portaviones, puede ser indispensable la ayuda de remolcadores, sobre todo en los tramos curvados.

El uso del práctico es obligatorio en todo caso y se realizan en dos fases: en el tramo Ismailía-Port Said y en el tramo Ismailía-Port Tewfik. Por regla general para cada tramo se emplean siempre los mismos prácticos. El practicaje exterior es confiado a otra categoría de pilotos o prácticos.

El tráfico es dirigido desde un centro de operaciones de la Dirección del Canal y está regulado a lo largo de toda la travesía por numerosas estaciones de señales.

El reglamento técnico para el paso del Canal ha sufrido numerosos cambios en el decurso del tiempo. En todo caso está siempre inspirado, como todos los códigos de navegación, en el concepto fundamental de la responsabilidad jurídica del Capitán del barco por lo que se refiere a la maniobra y el de la postura del práctico como consejero suyo aun cuando ejerza efectivamente la conducción del buque. Las diversas normas, además, han previsto siempre la primacía del interés del Canal sobre el del barco y el derecho de sacrificar a éste incluso en favor de la seguridad y de la continuidad de la navegación.

### Régimen político y económico

El estatuto de la "Sociedad Universal del Canal de Suez" fue instituido mediante los dos firmanes vicerreales de 30 de noviembre de 1854 y de 5 de enero de 1856.

Con el primero de ellos, que consta de 12 artículos, el Virrey Mohamed Said Pachá concedía al señor Fernando de Lesseps "... constituir y dirigir una compañía mundial para la apertura del Canal de Suez..."

El segundo, de 23 artículos, especificaba más concretamente el contenido de la anterior concesión estableciendo un capitulado de "Cargas, impuestos y ventajas concedidos a la sociedad".

Particularmente, en el artículo 14, se establecía textualmente: "Nos declaramos solemnemente al gran Canal marítimo de Suez a Peluso (próximo al actual Port Said) y los puertos anexos, abiertos siempre al paso neutral de todo buque mercante en travesía de uno al otro mar, sin distinción, exclusión ni preferencia para ninguna nacionalidad..."

El firmán establecía además la duración de la concesión en noventa años con tados a partir de la fecha de apertura del Canal y la participación del gobierno egipcio en un 15 % de los beneficios netos anuales de la Empresa.

Esta concesión era susceptible de renovación a su vencimiento, en cuyo caso la participación del gobierno egipcio en los beneficios aumentaba progresivamente hasta un máximo de un 35 %. Esto aparte de la participación del mismo gobierno en los beneficios, como accionista de la sociedad.

La "Société Universelle du Canal de Suez" se constituyó mediante suscripción de acciones. El 18 de diciembre de 1858 fueron emitidas 400.000 acciones de 500 francos franceses cada una, de las cuales 207.888 fueron suscritas en Francia, 14.470 por las principales potencias europeas y las 177.642 que no se vendieron fueron adquiridas por el Gobierno egipcio.

Por añadidura se emitieron 100 títulos preferentes asignados a los miembros - fundadores de la Sociedad la lista de los cuales constituyó uno de los hechos más controvertidos y discutibles de los realizados por Fernando de Lesseps en su calidad de presidente. (Los títulos preferentes se repartían el 10 % de los beneficios de la sociedad).

En lo tocante al costo del Canal existen versiones dispares, de las que las más admisibles señalan alrededor de 500 millones de francos franceses, más del doble del capital suscrito. Semejante diferencia fue cubierta en varias entregas a título de subvenciones por el Gobierno egipcio, especialmente por obra de los Virreyes Said e Ismaíl que no dudaron en comprometer a su Estado con suscripciones públicas y con créditos particulares con el fin de salvar a la Sociedad de la bancarrota.

Las vicisitudes de las acciones del Canal de Suez siguieron una historia muy agitada de especulaciones, litigios y manipulaciones.

En 1875, aprovechándose de las dificultades por las que atravesaba el tesoro egipcio, el Primer Ministro británico Disraelí, de común acuerdo con la Banca Rothschild, consiguió obligar a Ismaíl Pachá a vender el paquete de acciones de Egipto. Simultáneamente casi, adquirió Francia a precio de saldo en 22 millones de francos el derecho de exacción de la participación del 15 % correspondiente al Gobierno egipcio. (Las acciones de la sociedad exactora denominada "Participaciones Civiles de Suez", llegaron a tener en la Bolsa la misma cotización que las acciones de capital).

Con estas dos transacciones quedó Egipto excluido para siempre de la Empresa, a pesar de haber financiado casi la mitad de su costo, y el Canal de Suez se convirtió de hecho en una empresa franco-británica.

La situación de las acciones trajo como consecuencia que de los 32 asientos del Consejo de Administración, 19 pasaran a Francia y 10 a Gran Bretaña. De los restantes, dos correspondían por dercho a Egipto y el otro fue asignado a Holanda.

A la desviación del concepto de universalidad del régimen comercial del Canal se agregó enseguida de forma aún más grave la incertidumbre y la ambigüedad del régimen jurídico.

El problema se planteó claramente por vez primera con el conflicto ruso-turco de 1877-78 en el que Egipto, como Estado vasallo de Turquía, estaba directamente comprometido. Como consecuencia, el Canal y los buques que lo pasaban quedaban expuestos a acciones bélicas.

En aquella ocasión el Gobierno ruso, al que se solicitó que esclareciera sus intenciones al respecto, declaró formalmente que consideraba: "... el Canal, por tratarse de una obra de carácter internacional ... debe quedar al amparo de toda acción de ataque". Este compromiso sentó las bases del régimen internacional que aproximadamente un siglo después la propia Rusia habría de ignorar por completo.

El estatuto jurídico del Canal de Suez encontró su expresión definitiva en el tratado llamado "Convención de Constantinopla" firmado el 29 de octubre de 1888 por el Imperio Austro-Húngaro, Francia, Alemania, Inglaterra, Italia, Holanda, Rusia, España y Turquía.

El espíritu del estatuto está resumido claramente en su artículo 1º en el que se establece: "El Canal de Suez permanecerá siempre libre, en tiempo de guerra como en tiempo de paz, para todo buque mercante o de guerra sin distinción de bandera .... El Canal no estará nunca sujeto al derecho de bloqueo".

Los dieciséis artículos restantes fijan las normas que harán posible el principio de la neutralidad. Entre otros, en el artículo IV está dispuesto que: "... ningún derecho de guerra, ningún acto de hostilidad o ningún acto que tenga por objeto el impedir la libre navegación en el Canal podrá ser ejercido en éste ni en sus puertos de acceso, así como en un radio de tres millas marinas a partir de dichos puertos, aun en el caso de que el Imperio Otomano fuese una de las potencias beligerantes".

La Convención de Constantinopla tuvo como valioso guardián a las tropas inglesas que, aposentadas en Egipto para sofocar una sublevación militar, guardaron el Canal desde 1882 a 1952.

La Convención tuvo una estricta aplicación con ocasión de la guerra hispano-americana de 1898, del conflicto ruso-japonés de 1904-1905 y de la guerra italo-turca de 1911-1912. Durante esta última el Gobierno egipcio, aún oficialmente vasallo de Turquía, dispuso el desarme de cinco unidades de guerra otomanas que no habían obedecido la conminación de abandonar Port Said dentro de las 24 horas, en tanto que permitió la travesía hacia el mar Rojo de los buques de guerra italianos que se dirigían a la colonia de Eritrea.

Tampoco durante el conflicto italo-etíope se negó nunca el libre paso a los buques italianos, a pesar de que la opinión pública se inclinaba más favorablemente a la

tolerancia de un posible abuso de los ingleses que a la defensa de los derechos internacionales de Italia.

En cambio fue violada la neutralidad por los alemanes durante la I Guerra Mundial cuando un ataque terrestre, aunque rápidamente rechazado, provocó el cierre del Canal durante 24 horas.

En la II Guerra Mundial este problema no tuvo ocasión de plantearse debido al dominio absoluto de las aguas egipcias por parte de los aliados.

Paradójicamente los años de guerra para el Canal de Suez han sido los años últimos de paz; en realidad se trataba de una calma aparente que presagiaba una tempestad cuyo final resulta difícil de prever todavía.

El Decreto del Presidente de Egipto de 23 de julio de 1956 declaró caducada, con doce años de antelación, la concesión de los firmanes imperiales y dispuso la transferencia inmediata al Gobierno egipcio de la administración del Canal y de la propiedad de todos los bienes pertenecientes a la Sociedad concesionaria. Con este hecho la "Société Universelle du Canal de Suez" cesaba virtualmente de existir y su herencia era transmitida a una entidad estatal: la "Suez Canal Authority".

El decreto establecía el reembolso a los accionistas de conformidad con la cotización de los títulos al cierre de la Bolsa de París en la tarde precedente. No obstante este reembolso no fue abonado hasta dos años más tarde, cuando el Gobierno egipcio logró a tal efecto el crédito adecuado por parte de la Banca Internacional.

El personal de la "Sociedad" fue obligado a continuar por el momento prestando sus servicios bajo la amenaza de graves sanciones penales.

No obstante el pretexto de soberanía territorial y resentimiento por las injusticias sufridas indiscutiblemente en el pasado, la medida tuvo todo el aspecto de una contrapartida política. En realidad fue la réplica a la negativa de Estados Unidos y de Inglaterra de financiar la Presa de Asuán y de acceder a la petición de suministro de armas en competencia política ideológica con la Unión Soviética.

Las potencias marítimas presentaron en seguida una moción de protesta ante la Asamblea de la ONU contra la legitimidad de la nacionalización y simultáneamente presentaron diversas propuestas para una internacionalización que garantizase el libre uso del Canal aunque garantizando a Egipto los beneficios de la empresa. Estas propuestas, como las presentadas por la "Suez Canal Users' Association" en las dos conferencias de Londres de Agosto de 1956, tropezaron todas con la intransigencia del Gobierno egipcio apoyado por el veto de la Unión Soviética.

La citada "Suez Canal Users' Association" (S.C.U.A.) se constituyó después de la nacionalización y de ella formaban parte 18 naciones clientes del Canal, U.S.A., Gran Bretaña, Francia e Italia, entre ellas.

Para mejorar esta situación no sirvió ciertamente la intervención armada anglo-francesa que apartó aún más el problema del Canal de su carácter internacional.

En principio la "Suez Canal Authority" se limitó a desarrollar las mismas tareas que la antigua "Société" cuya organización permaneció sin otras variaciones que la progresiva sustitución de los prácticos franceses e ingleses por otros de distintas nacionalidades -especialmente griegos, italianos y yugoslavos- y la arabeización del personal directivo.

Posteriormente ha ido extendiendo sus actividades a un campo mucho más amplio hasta adoptar una estructura similar a la de un departamento ministerial de la Marina Mercante.

En efecto, de la "Suez Canal Authority" dependen las Compañías Nacionales de Navegación, las sociedades de remolcadores de los puertos y de altura, los servicios de suministros marítimos, obras de puertos, astilleros y en suma todas las actividades que tienen relación con las empresas marítimas.

Estas actividades responden en su mayoría a empresas privadas anteriormente existentes y que fueron nacionalizadas por el régimen de Nasser.

La central administrativa de la "Suez Canal Authority" tiene empleadas unas once mil personas, de las que actualmente sólo hay doscientos noventa y tres extranjeros, casi todos griegos.

Por discutible que haya sido, la nacionalización del Canal ha determinado incuestionablemente el régimen económico de la empresa, el cual ha sido reconocido oficialmente en la Conferencia de Roma de 1958.

Mucho menos claro ha quedado en cambio el estatuto jurídico cuyo carácter internacional aparece muy aleatorio.

El nuevo Estado egipcio, como legítimo sucesor del Reino de Egipto, resulta sin duda obligado a respetar la Convención de Constantinopla en la que eran partes contratantes las Potencias signatarias y no la "Société Universelle". Por otra parte, la validez de la Convención ha sido reiteradamente confirmada por el propio Gobierno egipcio que lo mismo ante las Naciones Unidas que en las dos conferencias de Londres ha declarado explícitamente que la nacionalización del Canal no pretendía dañar el principio de su utilidad universal.

Sin embargo, tales declaraciones no se han visto confirmadas por los hechos.

La bandera de Israel ha sido desterrada del Canal desde el día en que se constituyó dicho Estado; ni los consejos y censuras de la ONU ni las presiones del Gobierno inglés, cuando permanecía aún encargado de la defensa de los derechos del Canal, han servido para obligar a Egipto a renunciar a aquella postura. Contrariamente dicha

discriminación se ha extendido después a listas negras de materiales y en resumidas cuentas a cualquier tipo de carga consignada a Israel prescindiendo de la nacionalidad del barco que los transporte.

Por añadidura en 1956 el Canal ha sido sabotado y cerrado al tráfico por más de seis meses y actualmente lo está desde hace mucho más tiempo sin que se prevea por ahora cuándo será abierto de nuevo.

La teoría de que tales disposiciones puedan encajar entre las previstas en el artículo 10 de la Convención, que confiere al Gobierno egipcio el derecho de adoptar medidas "... para asegurar por la fuerza la defensa de Egipto..." no se ajusta bien a las circunstancias del momento si se tiene en cuenta que el siguiente artículo 11 establece textualmente que "... tales medidas ... no deberán constituir un obstáculo para el libre uso del Canal".

En realidad, hoy día, el Canal de Suez tiene de internacional solamente el carácter cosmopolita de sus clientes y, en menor cuantía, el de los valores con los que éstos pagan los derechos de paso. Por lo demás, los conceptos de libre uso, utilidad mundial y prohibición del derecho de bloqueo, tan claramente sancionados por la Convención de Constantinopla, y que habían hecho del Canal una obra de uno para todos, han desaparecido irremediabilmente.

Ante esta realidad, las frases: "En el nombre de Dios Todopoderoso" y "en fe", con las que empieza y termina el texto de la Convención suenan tristemente vacías de significado.

### ACTIVIDAD ECONOMICA

En sus primeros años de actividad el Canal de Suez defraudó las esperanzas. La nueva ruta marítima no había absorbido el tráfico que se había previsto a pesar de la publicidad y de la confianza prestada por los mayores financieros del mundo. Los armadores, las compañías de seguros y los propios navegantes, la miraban con cierto recelo.

Hasta entonces, el Mar Rojo había sido un mar cerrado y de escaso interés comercial. El conocimiento de su hidrografía era muy incompleto y la navegación resultaba particularmente difícil, sobre todo para los grandes veleros que representaban aún un elevado porcentaje de la flota de las grandes líneas de navegación. Era lógico pues que, en principio, los navegantes prefiriesen todavía el camino más largo del Cabo de Buena Esperanza, mejor que afrontar los monzones, los golpes de "jamsin" del Mar Rojo y los contrastes de los vientos del Mediterráneo.

De muy diferente alcance aparece en cambio la importancia del Canal para los barcos de vapor, cuyas principales limitaciones provenían entonces de su escasa au-

tonomía y de la incidencia del coste del combustible en los gastos generales de administración.

La apertura de la nueva vía marítima resolvió simultáneamente ambas cuestiones.

La ruta de Bombay, a través del Canal, venía reducida en 10.000 millas desde los puertos mediterráneos y en 7.000 desde los del Norte de Europa y de Norteamérica, equivalentes al 60 % y al 40 %, respectivamente, del recorrido por la vía del Cabo. Además, las nuevas rutas, al desarrollarse en gran parte a corta distancia de la costa, permitían carbonear sin necesidad de excesivas desviaciones.

El Canal de Suez y la navegación a hélice acabaron por influenciarse recíprocamente y por impulsar su recíproco desarrollo.

En 1870, primer año de funcionamiento, el tonelaje de los buques en tránsito superó escasamente las 400.000 toneladas; después de cinco años había ya alcanzado los 2 millones; en vísperas de la I Guerra Mundial los 20 millones y en las de la II Guerra Mundial los 40 millones.

Todavía más rápida ha sido la subida después de la Guerra. En 1958, que fue el primer año de pleno funcionamiento de la administración egipcia, el tonelaje en tránsito a través del Canal ha sido de 145 millones de toneladas y en 1965 lo fue ya de más de 245 millones.

El número de travesías en los dos sentidos ha subido de 486 en 1870 a 6.000 en 1938 y a más de 20.000 en 1965, equivalente a una media de 55,6 buques diarios;

La primacía de este tráfico ha estado detentada ininterrumpidamente por Inglaterra hasta 1965, en cuyo año ha pasado Liberia al primer puesto de la escalada con el 19 % del tonelaje en tránsito. Suerte análoga han corrido todas las potencias coloniales europeas al desaparecer sus posesiones de ultramar. Por el contrario la Unión Soviética, que hasta hace unos años no figuraba entre los diez primeros puestos, en 1965 ha quedado en octavo lugar con un porcentaje del 3,5 % del tonelaje total.

La transformación política de los países africanos y asiáticos no ha sido en todo caso la causa principal de estas variaciones de nacionalidad. Efectivamente, si bien el colonialismo europeo fue el origen de la apertura del Canal y durante sus primeros años fue prácticamente la única razón de su prosperidad, en realidad la verdadera fortuna para el Canal ha sido el petróleo del Golfo Pérsico. Este ya en el tiempo de la anteguerra había empezado a tener preeminencia sobre las cargas mixtas y sobre los pasajeros. Posteriormente en los últimos veinte años ha representado una media de un 70 % del tonelaje siempre creciente que pasa por el Canal.

El paso del Canal está sometido al pago de un derecho que se calcula en función de las dimensiones de los buques y de los posibles provechos que obtienen por el pa

so. Los buques son arqueados según un criterio particular "Arqueo del Canal de Suez" que se ha convertido ya en el modelo a que se refieren todos los cálculos de tarifas de las vías de navegación.

El Arqueo de Suez incluye como parte útil del buque determinadas zonas descubiertas y algunos de los locales a bordo que en los certificados normales de arqueo están incluidos como tara. Además los pasajeros y los componentes de las tripulaciones considerados como no indispensables para el manejo del buque (como ocurre con los sirvientes de las armas en el caso de los buques de guerra) están sometidos al pago de un derecho individual que se acerca al de una tonelada de arqueo. Por el contrario, los buques en lastre disfrutan de una reducción que puede llegar hasta el 50 %.

Las tarifas fueron establecidas por la "Société Universelle" a la apertura del Canal a razón de 13 francos/toneladas. Estas tarifas, por demás, no experimentaron con el tiempo las reducciones que el aumento del tráfico hubiera debido consentir. Y así permitieron realizar ganancias por completo fabulosas a los accionistas.

En víspera de la II Guerra Mundial una acción del Canal de 250 francos de valor nominal se cotizaba en la bolsa a más de 20.000 francos y recibía dividendos de casi el 40 %. Es de notar que en 1925 cada acción del Canal fue dividida en otras dos de valor nominal mitad del de emisión.

Después de la nacionalización, y aun a pesar de los daños sufridos por la guerra en el año 1956, el Canal ha seguido progresando en forma vertiginosa.

En el año 1965 los derechos de paso recaudados se elevaron a 86 millones de libras egipcias, equivalentes a casi el triple de lo recaudado durante el primer año de administración gubernamental. En cambio las tarifas, establecidas últimamente a razón de 43,30 Piastras egipcias por tonelada Suez, han registrado en el último decenio un aumento total de un 2 %, totalmente injustificado a la vista del notable aumento del tráfico.

Estos resultados, en todo caso, habrían podido contribuir de forma decisiva a lograr para Egipto la prosperidad a que justamente aspiraba y que por fin parecía con vertida en algo alcanzable.

Seis días de guerra y la decisión de una hora han sido suficientes para convertir en un sueño disipado una realidad ya casi tangible.

### EL CIERRE DEL CANAL

En el mes de junio de 1967, el Canal de Suez se ha transformado, por segunda vez en diez años, en un campo de batalla y ha sido cerrado por los propios egipcios mediante el hundimiento de buques.

El mundo entero, en principio, aceptó el hecho con optimista resignación pensando quizá que, como ya había sucedido en 1956, la cosa no duraría mucho y esperando que las molestias que de ello se derivarían para todos, pero especialmente para los egipcios, podrían servir para facilitar el logro de una paz algo menos precaria.

El desarrollo posterior de la situación política ha venido más bien a defraudar estas esperanzas. La perspectiva de reactivación del Canal apenas se vislumbró en el horizonte en la anterior primavera del año 1968, pero quedó rápidamente frustrada por el tableteo de las ametralladoras de los dos contendientes que hasta ahora no aciertan a tenderse la mano y a cruzarse una palabra de paz.

Las consecuencias del cierre del Canal se van haciendo entretanto más cargantes cada día.

El erario egipcio, ya extenuado por los gastos de la guerra y por la pérdida del petróleo del Sinaí, se encuentra ahora privado no sólo de la principal fuente de recursos sino que aun esta misma se ha convertido en un considerable pasivo a causa de los gastos notables que implica el mantener en actividad un mínimo de la organización.

Por añadidura, el Canal empieza a presentar inquietantes signos de acumulación de arenas, añadiendo con ello un serio problema al que ya existía de desmoronamiento de las márgenes provocado por el paso de los grandes navíos.

Pero el daño principal derivado de la inactividad del Canal no es tanto el de la pérdida financiera inmediata como lo es el de la devaluación de la empresa.

La II Guerra Mundial había ya demostrado ampliamente que desde el punto de vista estratégico el Canal no representaba de hecho una necesidad para los aliados y que la vieja ruta del Cabo ofrecía garantías de seguridad que compensaban ampliamente la mayor longitud del recorrido.

Esta misma consideración se está desviando ya también hacia el campo económico.

El petróleo, que representa el principal interés comercial entre Oriente y Occidente, es una carga en la que el equilibrio entre la duración del transporte y la cantidad de mercancía transportada puede ser fácilmente desviado en favor del segundo factor.

La segunda crisis de Suez ha encontrado a los navieros cada vez más preparados para afrontar las nuevas exigencias. De los petroleros de 50.000 y 100.000 toneladas construidos en 1957 se ha pasado a los "superpetroleros" de 205.000 toneladas, ya en servicio, y a los de 310.000 toneladas, de los que ya han entrado en servicio las primeras unidades, en tanto que los programas de construcción naval tienen ya previsto para el futuro la de los gigantes de 1.000.000 de toneladas.

Los resultados de tales medidas son más que alentadores. En el año 1956 el mercado de los fletes del crudo en la ruta de Rotterdam a Ras Tannura subió a 46,5 dólares la tonelada, mientras que en la crisis actual parece estabilizado alrededor de los 17 dólares. Esta última cifra, aun siendo considerablemente superior a la anterior al cierre del Canal (3,23 dólares/tonelada), indica claramente la capacidad de reacción de los grandes petroleros.

Parece incuestionable que cuanto más tiempo permanezca el Canal cerrado tan to más crecerá el número de los barcos de enorme tonelaje, y por consiguiente el Canal corre el grave riesgo de quedar superado muy rápidamente.

Existe aún otra amenaza que pesa sobre el destino de Suez. Hasta ahora el petróleo del Golfo Pérsico ha supuesto el 41 % de la producción mundial; pero a raíz de la crisis, las naciones importadoras de ese petróleo se ha vuelto hacia otros recursos, especialmente los del norte de África que ofrecen posibilidades ilimitadas. De esta forma el cierre del Canal amenaza no sólo con poner en duda su propia utilidad sino la misma razón de su existencia.

A estas consideraciones fundamentales, que obedecen a leyes económicas ante las cuales los artificios políticos resultan esencialmente impotentes, hay que agregar las adicionales de la posibilidad de construir oleoductos a través de Países menos intránsigentes o incluso de abrir un nuevo Canal en territorio israelita. El problema, sin embargo, no parece requerir por ahora el llegar a soluciones tan extremadas.

La realidad es mucho más sencilla y evidente. El Canal de Suez fue abierto para unir entre sí a los pueblos en un juego de intereses económicos y no de comunidades ideológicas. Durante cerca de un siglo ha desempeñado su papel de una forma realista con razón o sin ella.

El Canal de Suez ha suscitado rencores, ha permitido beneficios y ganancias egoístas, ha dado lugar a injusticias y a predominios; pero por encima de todas estas sinrazones ha prestado un servicio a la humanidad. Ha acogido en su comunidad a cuantos han pretendido beneficiarse de sus servicios en una forma responsable, ha permitido el desarrollo de los pueblos del Mar Rojo y de Oriente Medio para los cuales el resto del mundo aparecía antes como algo casi inalcanzable. Ha premiado, en fin, la intrepidez y la laboriosidad de los hombres.

Cuando su papel ha sido desviado de la verdadera finalidad a que había sido destinado, la propia razón de su existencia ha quedado anulada. Las mismas fuerzas naturales que le dieron la vida podrían determinar ahora su final.

-----