

# EL CANAL DE SUEZ

Por Renato Terrini  
Capitán de Navío, Armada de Italia

**E**se pedazo de tierra desierta y pantanosa que une el valle del Nilo con el promontorio de Sinaí entró a desempeñar un papel dominante en la vida de los pueblos del Mediterráneo casi desde los primeros días de la civilización.

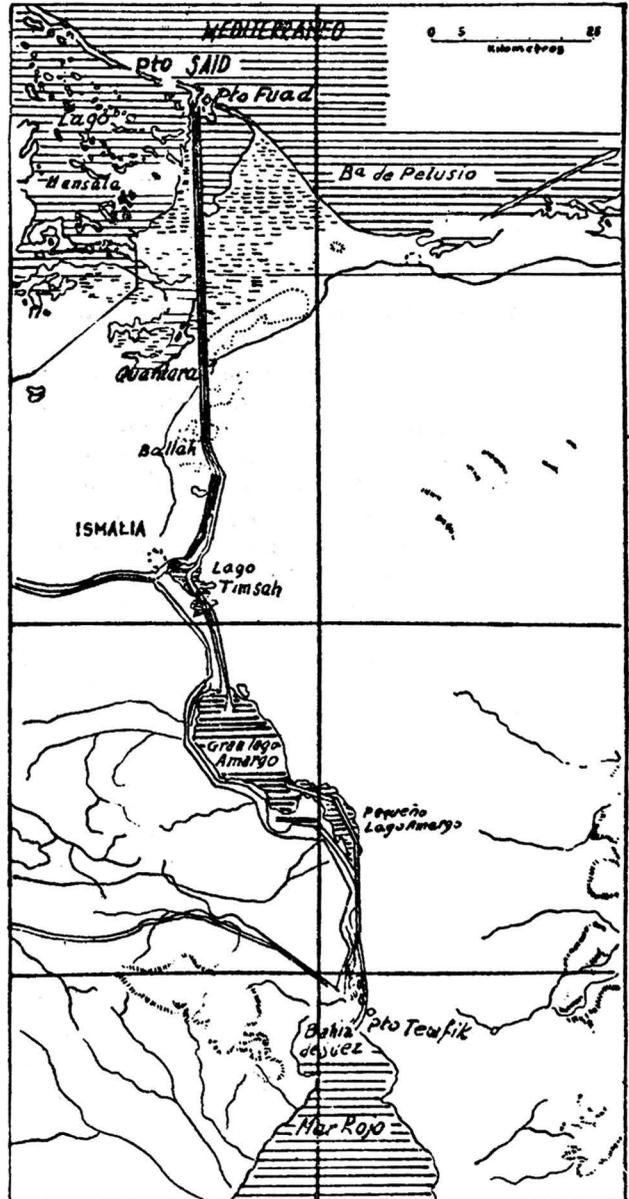
Según lo que está escrito en el Exodo, a través de él Moisés guió su pueblo hacia la salvación y la tierra prometida, mientras las aguas que la voluntad divina había hecho retirarse frente a los justos y los perseguidos se reunían despiadadamente sobre los ejércitos del Faraón.

Posteriormente, desde la cumbre del Sinaí, el conductor hebreo promulgó sus tablas conteniendo aquellas 10 leyes morales que, después de 3 milenios, representan todavía el fundamento común de la civilización.

Desde esos días lejanos, otros pueblos han recorrido muchas veces, en paz y en guerra, el mismo camino de la tribu hebrea y el pequeño puente entre Asia y Africa se transformó lentamente en un punto de encuentro para personas provenientes de todas las partes del mundo. Precisamente en esa época surgió la idea de un canal de comunicación entre el Mediterráneo y el Mar Rojo.

Alrededor del año 1.500 A.C., el Faraón Senusret III unió con un canal artificial el lago Timsah con los lagos salados que en aquella época constituían todavía una laguna en la orilla del Mar Rojo.

El mismo canal fue reabierto, posteriormente, y mejorado por el Emperador Trajano, en cuyo honor los romanos lo llamaron "Amnis Traianus". Fue restablecido después por el Califa Omar en el año 641 D.C. y utilizado hasta el 776 cuando por razones militares los turcos decretaron su bloqueo.



Sin embargo, se trataba de una vía de agua apropiada solamente para pequeñas embarcaciones, que permitía el transporte de las mercaderías y que por lo tanto era utilizada como complemento de las caravanas que unían ambas orillas.

En el siglo XVI el descubrimiento de la ruta del Cabo de Buena Esperanza alejó el comercio europeo con la India hacia la ruta más larga pero más homogénea del Atlántico. Esto señaló el comienzo de la decadencia de las potencias marítimas mediterráneas y en particular de la República de Venecia, que detentaba la primacía de los tráficos con el Oriente.

La idea de romper el istmo con un canal apropiado para grandes naves fue estudiada entonces detalladamente por los venecianos, que ya tenían una notable experiencia en empresas de ese tipo. Sin embargo fue considerada imposible, sobre todo por la errada convicción de que entre los dos mares existía una considerable diferencia de mareas.

En el mismo error que los otros incurrieron los ingenieros de Napoleón, a los cuales, por lo demás, el apremio de los eventos no concedió tiempo suficiente para estudiar a fondo el problema.

Francia tuvo, sin embargo, el mérito y la sagacidad de no renunciar definitivamente al proyecto sino simplemente de diferirlo para una ocasión más favorable. Y por eso, cuando al iniciarse el año 1800 Europa comenzó a buscar más intensamente nuevas fuentes de bienestar económico, el Canal de Suez volvió a ser objeto de atención en los círculos financieros y científicos de París.

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

En 1833, algunos exponentes del san-simonismo, movimiento social filosófico que propugnaba la evolución de los pueblos a través de la iniciativa del capital y del trabajo, propusieron al Virrey de Egipto, Mohamed Alí, la constitución de

una empresa colectivista para la construcción de un canal de estatuto internacional.

La proposición encontró acogida favorable ante la corte egipcia, en cuanto la naturaleza universal del proyecto favorecía las miras nacionalistas de Egipto y su emancipación del control otomano, sin someterlo por lo demás a otra potencia extranjera.

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

La vida de la sociedad fue de todo, menos fácil; sistemáticamente hostilizada por Inglaterra, la cual, no obstante ser partícipe, trataba por todos los medios de impedir la apertura del canal en el cual veía una peligrosa competencia para su monopolio del tráfico Atlántico con la India.

La política inglesa, sin embargo, sólo logró retardar la realización del canal por algunos años.

En 1858, la Sociedad de Estudios se transformó 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, se iniciaban los trabajos de excavación en la orilla mediterránea.

El 17 de noviembre de 1869 caía la tenue barrera que todavía separaba los dos mares y el Mediterráneo y el Mar Rojo se unían entre sí.

La inauguración del canal se realizó con la solemnidad que el evento merecía. Una formación de 48 buques de todas las nacionalidades desfiló de norte a sur en presencia de los Emperadores de Francia y de Austria, de príncipes reales, hombres de estado y científicos de todo el mundo, a los cuales el Virrey Ibrahim Pasha ofreció una hospitalidad como en las Mil y Una Noches.

El Canal de Suez se había convertido

ya en una realidad viva y operante. De quienes lo habían ideado y por lo tanto luchado por él, solamente estaba presente Fernando de Lesseps. Negrelli, que había sido su proyectista genial, y el propagandista más convencido, había muerto en las vísperas del comienzo de los trabajos de excavación.

El Virrey Mohamed Alí, que había sabido comprender el profundo significado de la idea sansimonista, y Said Pasha, que había iniciado su realización, hacía tiempo también que habían muerto. Pero la larga fila de buques que en aquella lejana mañana de 1869 se extendía en el Canal con sus banderas perfiladas contra el azul del cielo de Egipto empezaba a narrar al mundo su epopeya.

## CARACTERISTICAS DEL CANAL

### Datos Geográficos y Técnicos

Cuando fue inaugurado en 1869, el Canal tenía una longitud completa de

164 kms., una amplitud sobre el fondo de 22 m. y una profundidad media de 8 metros. Podía ser recorrido en sentido único alternadamente y sólo en las horas diurnas. La duración media de un tránsito era alrededor de las 48 horas, cerca de 18 de ellas de navegación efectiva. Para el fin de aumentar la capacidad de tráfico, se habían construido en los lagos, estaciones de cruce donde las naves dirigidas en un sentido se detenían en espera de aquellas que venían en sentido contrario.

Diversas series de trabajos de ampliación y de mejoramiento permitieron, además del tránsito de los buques de dimensiones mayores, el cruce a lo largo de todos los trozos rectilíneos y la navegación nocturna, reduciendo la duración del paso a cerca de 13 horas.

Antes de los recientes acontecimientos que determinaron la clausura, el Canal, examinado desde el Mediterráneo al Mar Rojo, tenía las siguientes características:

---

Largo total recorrido en los lagos (Lago Timsah y		
Lagos Amargos) . . . . .	40	kms.
Ancho en superficie . . . . .	160-200	mts.
Ancho entre las balizas de señalización . . . . .	110	mts.
Ancho a 11 metros de profundidad . . . . .	90	mts.
Calado máximo de buques en tránsito . . . . .	11,58	mts.
Velocidad media de tránsito . . . . .	13 a 14	kms/h.
Largo desde el Faro de Port Said (Km. 0)		
hasta la salida de Port Tewfik . . . . .	162,5	kms.
Trecho Port Said - Ismailia . . . . .	78	kms.
Trecho Ismailia - Port Tewfik . . . . .	84	kms.
Largo total parte rectilínea . . . . .	142	kms.
Largo total parte en curva . . . . .	20	kms.
Largo total recorrido en Canal . . . . .	122,5	kms.

---

Se agregan además al Canal dos tramos dragados en mar abierto de 11 kms. en el terminal de Port Said y de 3,5 kms. en el de Port Tewfik, respectivamente.

El Canal de nivel único se extiende en su primer tramo por terreno de relleno en el Pantano de Mansala; en el trozo central por una zona desierta y arenosa y en la última parte, al sur de

los Lagos Amargos, por una zona rocosa constituida por las pendientes de los altiplanos que flanquean entre sí la orilla.

A excepción del recorrido en los lagos, las orillas del canal están revestidas de albañilería para protegerlas de los desmoronamientos producidos por el movimiento de las naves. A lo largo de casi toda su extensión es posible el atraque de los buques.

El Canal dispone de tres canales secundarios, el primero de 4 kms. de largo cerca de Port Said, el segundo de 11 kms. entre Quantara y Ballah y el tercero de 7 kms. a la salida del Lago Amargo Grande.

Estos canales, ya en parte realizados por la Sociedad Universal y posteriormente terminados por el Gobierno egipcio, permiten efectuar tres convoyes diarios: uno diurno y uno nocturno por el Mar Rojo y un convoy diurno por el Mediterráneo.

El movimiento de los convoyes es regulado de modo que los cruces se produzcan en los canales secundarios, en el cual se detiene el convoy dirigido al sur. Los lagos permiten efectuar cruces complementarios y de emergencia a convoyes pequeños.

No obstante estas mejoras, el tiempo medio de tránsito es actualmente alrededor de 15 horas, levemente superior por lo tanto al de hace medio siglo. Esto se debe a la congestión del tráfico a causa del continuo aumento de la cantidad y el tamaño de los buques.

Generalmente, éstos recorren el canal con sus propios medios; sin embargo, para unidades de dimensiones y características particulares, como ser grandes petroleros y portaaviones, puede ser obligatoria la asistencia de remolcadores, especialmente para la navegación nocturna y en los tramos en curva.

El pilotaje es siempre obligatorio y se hace en dos fases: tramo Port Said - Ismailia y tramo Ismailia - Port Tewfik. Generalmente en cada tramo se emplean los mismos pilotos.

El tráfico es controlado por una central operativa en la sede de la dirección del Canal y es regulado a lo largo del recorrido por numerosas estaciones de señales.

El reglamento técnico para el tránsito ha experimentado con el tiempo numerosos cambios. Sin embargo, se ha inspirado siempre, como todos los códigos de navegación, en el concepto fundamental de la responsabilidad jurídica del Comandante en lo que se refiere a la maniobra y al de la posición del práctico también como su consejero si en realidad él efectúa la conducción efectiva del buque. Las diversas normas, además, siem-

pre han previsto que prevalece el interés del Canal sobre el de la nave y el derecho de sacrificar incluso totalmente a esta última a favor de la seguridad y continuidad de la navegación.

## ESTATUTO POLITICO ECONOMICO

El estatuto de la Sociedad Universal del Canal de Suez fue establecido con los decretos vicerreales del 30 de noviembre de 1854 y el 5 de enero de 1856, respectivamente.

Con el primero, que consta de 12 artículos, el Virrey Mohamed Said Pasha autorizaba al señor Fernando de Lesseps a "construir y dirigir una compañía universal para la apertura del Istmo de Suez...".

El segundo, de 23 artículos, especificaba ulteriormente el contenido de la susodicha concesión estableciendo un contrato de las obligaciones y concesiones acordadas a la sociedad.

En particular, el artículo 14 establecía textualmente: "Nosotros declaramos solemnemente abiertos el gran Canal marítimo de Suez a Pelusio (cerca del actual puerto de Port Said) y los puertos dependientes como paso neutral a todas las naves mercantes que atraviesen de un mar a otro, sin distinción, exclusión ni preferencia de nacionalidad alguna...".

Los decretos establecían además la duración de la concesión en 99 años a partir de la fecha de apertura del Canal y la retribución del 15% de los beneficios anuales netos de la empresa al Gobierno egipcio.

La concesión era renovable al caducar, en cuyo caso el beneficio del Gobierno egipcio aumentaba hasta un máximo del 35%. Naturalmente, prescindiendo de la participación de este Gobierno en las utilidades en su calidad de accionista de la sociedad.

La Sociedad Universal del Canal de Suez fue constituida por acciones. El 18 de septiembre de 1858 se emitieron 400 mil acciones de 500 francos, 207.888 de las cuales fueron suscritas en Francia, 14.470 por las principales naciones europeas y 177.642 quedaron sin vender y fueron adquiridas por el Gobierno egip-

cio. El Piamonte suscribió 1.373 acciones y Venecia 1.083, mientras Gran Bretaña adquirió solamente 85.

Se emitieron además 100 títulos privilegiados pertenecientes a los miembros fundadores de la Sociedad, cuya elección constituyó uno de los actos más controvertidos y discutibles ejecutados por Lesseps en su calidad de Presidente (los títulos privilegiados se dividían el 10% de los beneficios netos del Canal).

Respecto al costo efectivo del Canal existen versiones muy discordantes, pero la más admisible de ellas lo sitúa alrededor del medio millón de francos franceses, por lo tanto, más del doble del capital en acciones. Esta notable diferencia fue pagada en varias cuotas, a título de subvención del Gobierno egipcio, sobre todo por obra de los Virreyes Said e Ismail, los cuales no vacilaron en endeudar al estado con subscripciones públicas y con préstamos privados para salvar a la sociedad de la bancarrota.

Las vicisitudes de las acciones del Canal de Suez tuvieron luego una historia movidísima de especulaciones, litigios y manipulaciones.

En 1875, aprovechando las dificultades en que se encontraba el tesoro egipcio, el Premier británico Disraeli, de acuerdo con el Banco Rothschild, logró obligar a Ismail Pasha a vender el paquete de acciones egipcias. Casi al mismo tiempo Francia adquirió al precio de confiscación de 22 millones de francos el derecho de exacción de la cuota del 15% perteneciente al Gobierno egipcio.

Con estas dos transacciones Egipto quedó definitivamente excluido de la empresa, a pesar de que había financiado casi la mitad de su costo y el Canal de Suez se transformó de hecho en una compañía franco-inglesa.

La situación accionaria tuvo como consecuencia que de las 32 sedes del consejo de administración, 19 fueron a Francia y 10 a Gran Bretaña. De las restantes, dos fueron recuperadas por derecho por Egipto y una fue atribuida a Holanda.

A la distorsión del concepto de universalidad del régimen comercial del Canal se agregaron luego en una forma mucho más grave la incertidumbre y la ambigüedad del régimen jurídico.

El problema se planteó explícitamente por primera vez con el conflicto ruso-turco de 1877-78, en el cual Egipto, estado vasallo de la Sublime Puerta, estaba directamente implicado. Por consecuencia el Canal y las naves que transitaban por él, quedaban expuestos a actos de guerra.

En tal ocasión el Gobierno ruso, al cual se le pidió que aclarara sus intenciones al respecto, declaró formalmente que consideraba el Canal como una obra internacional que debía estar al reparo de todo ataque. Este compromiso gestó las bases de aquel régimen internacional que cerca de un siglo más tarde la misma Rusia habría de desconocer totalmente.

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

El espíritu de este estatuto está claramente sintetizado en el artículo 1º que establece: "El Canal Marítimo de Suez será siempre libre, en tiempo de guerra como en tiempo de paz, para todos los buques mercantes o de guerra sin distinción de bandera... El Canal jamás estará sujeto al ejercicio del derecho de bloqueo".

Los seis artículos restantes determinaban las normas para hacer operante el principio de neutralidad. Entre otros en el artículo IV está decretado que: "ningún derecho de guerra, ningún acto de hostilidad o ningún acto que tenga por fin impedir la libre navegación del Canal podrá ser ejercido en el Canal o en sus puertos de acceso, como asimismo en un radio de tres millas marinas de estos puertos, incluso si el Imperio Otomano fuera una de las potencias beligerantes".

La Convención de Constantinopla tuvo como guardianes legales a las tropas inglesas que, establecidas en Egipto para aplastar una revuelta militar, presidieron el Canal desde 1882 hasta 1952.

Fue rígidamente aplicada con ocasión de la guerra hispano-americana de 1898, del conflicto ruso-japonés de 1904 a 1905 y de la guerra italo-turca de 1911-1912. Durante esta última el Gobierno

egipcio, todavía formalmente vasallo de Turquía, ordenó el desarme de cinco unidades de guerra otomanas que no habían obedecido la orden de salir de Port Said en 24 horas, mientras por el contrario permitió el tránsito por el Mar Rojo a buques de guerra italianos que se dirigían a las bases de la colonia de Eritrea.

Asimismo, durante el conflicto italo-etíope el derecho de libre tránsito tampoco fue negado a los buques italianos, aunque la opinión pública en general parecía mucho más dispuesta hacia la tolerancia de un eventual abuso inglés que hacia la defensa de los derechos naturales de Italia.

La neutralidad fue violada por el contrario durante la Iª Guerra Mundial cuando un ataque terrestre de parte alemana, rápidamente reprimido, provocó la clausura del Canal por 24 horas.

Durante la Segunda Guerra Mundial el problema no pudo subsistir dado el control absoluto de las aguas egipcias por parte de los aliados.

Paradójicamente, los años de guerra fueron los últimos períodos de paz para el Canal de Suez; sin embargo, se trataba de una calma aparente que pronosticaba una tempestad cuyo fin, incluso hoy, es difícil pronosticar.

El decreto presidencial de la RAU del 23 de julio de 1956 declaró caducada con 12 años de anticipación la concesión de los decretos imperiales y estableció inmediatamente la transferencia al Gobierno egipcio de la gestión del Canal de Suez y de la propiedad de todos los bienes pertenecientes a la sociedad concesionaria. Con este acto la Sociedad Universal del Canal de Suez cesaba virtualmente de existir y su herencia era transmitida a un ente estatal: la "Autoridad del Canal de Suez".

El decreto establecía un reembolso a los accionistas a razón de la cotización de los títulos a la clausura de la Bolsa de París la noche anterior. Este reembolso fue pagado solamente después de dos años, cuando el Gobierno egipcio obtuvo, para ese fin, un préstamo adecuado por parte del Banco Internacional.

Al personal de la Sociedad se le ordenó que continuara por el momento pres-

tando sus servicios bajo la amenaza de graves medidas penales.

A pesar del pretexto de la soberanía territorial y del resentimiento por las injusticias indiscutiblemente sufridas en el pasado, esta medida tuvo todas las características de una maniobra política. En realidad fue la represalia a la negativa de Estados Unidos e Inglaterra de financiar la Presa de Asswan y de adherir a la petición de suministro de armas en concurrencia político-ideológica con la Unión Soviética.

Inmediatamente, las potencias marítimas presentaron una moción de protesta contra la legitimidad de la nacionalización a la Asamblea de la O.N.U. y al mismo tiempo hicieron diversas proposiciones para una gestión internacional que garantizara el libre uso del Canal asegurando a Egipto las utilidades de la empresa. Estas proposiciones, como las otras formuladas por la Asociación de Usuarios del Canal de Suez (constituida después de la nacionalización del Canal y de la cual formaban parte 18 naciones usuarias del Canal, entre las que se contaban Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia e Italia) en las dos conferencias de Londres de agosto de 1956, chocaron contra la intransigencia del Gobierno egipcio sostenida por el veto de la Unión Soviética. Tampoco sirvió para mejorar la situación la intervención militar anglo-francesa.

Al comienzo, la "Autoridad del Canal de Suez" se limitó a desarrollar las mismas funciones de la antigua sociedad cuya organización mantenía sin variaciones, excepto la gradual substitución de los pilotos franceses e ingleses con elementos de otras nacionalidades —sobre todo griegos, italianos y yugoslavos— y la arabización del personal dirigente.

Posteriormente, ha extendido su actividad a un campo mucho más vasto hasta asumir una estructura casi similar a la de un Ministerio de Marina Mercante.

De la "Autoridad del Canal de Suez" dependen de hecho también la compañía de navegación nacional, las sociedades de los remolcadores portuarios y de alta mar, los servicios de suministro marítimo, obras públicas, astilleros y en general todas las actividades referentes a empresas marítimas.

Estas actividades representan, en su mayor parte, empresas privadas ya existentes en el pasado y nacionalizadas después del advenimiento del régimen de Nasser.

La administración Central de la "Autoridad del Canal de Suez" emplea en total 11.000 personas, de las cuales actualmente sólo 293 son extranjeros, casi en su totalidad griegos.

El balance de la organización del Canal forma parte del balance general del Estado, el que recibe todas las ganancias.

Por discutible que haya sido, la nacionalización ha definido incuestionablemente el estatuto económico de la empresa que posteriormente ha sido oficialmente reconocido en la Conferencia de Roma de 1958.

Mucho menos claro, por el contrario, ha quedado el estatuto jurídico, cuyo carácter internacional parece muy incierto.

El nuevo estado egipcio, como legítimo sucesor del Reino de Egipto, está obligado a respetar la Convención de Constantinopla, cuyas partes contratantes eran las potencias firmantes y no la Sociedad Universal. Por lo demás, la validez de la Convención ha sido confirmada muchas veces por el Gobierno egipcio, ya sea en las Naciones Unidas como en las dos Conferencias de Londres, con la declaración explícita de que la nacionalización no tenía por principio suprimir la utilidad universal del Canal.

Pero estas declaraciones no han sido confirmadas por los hechos. La bandera de Israel ha sido proscrita del Canal desde el día de la constitución de dicho Estado; tampoco han servido para hacer desistir a Egipto de esta actitud las exhortaciones y las críticas de la ONU, y las presiones del Gobierno inglés en defensa de los derechos del Canal. La discriminación se ha extendido posteriormente a listas negras de materiales y finalmente a cualquier carga dirigida a Israel, prescindiendo de la nacionalidad de la nave que la transporta.

Además, en 1956 el Canal fue saboteado y clausurado al tráfico por más de seis meses y actualmente hace más de un año que lo está y por el momento no se barrunta su reapertura.

La tesis de que tales medidas podrían entrar en aquellas previstas en el artículo 10 de la Convención que confiere al Gobierno egipcio el derecho de tomar medidas "...para asegurar con la fuerza la defensa de Egipto..." se adapta mal a la circunstancia especialmente si se toma en cuenta que el artículo 11 establece textualmente que: "Las medidas no deben constituir obstáculo a' libre uso del Canal".

En efecto, actualmente, lo único que el Canal de Suez tiene de internacional es el carácter cosmopolita de sus clientes y, en grado un poco menor, los valores con que éstos pagan los derechos de tránsito. Por lo demás, los conceptos de libre uso, utilidad mundial y negación del derecho de bloqueo, tan claramente ratificados por la Convención de Constantinopla y que habían hecho del Canal una obra de uno a favor de todos, han desaparecido irremediamente.

Frente a esta realidad, la frase: "En nombre de Dios Omnipotente" y "en fe", con las cuales se inicia y termina el texto de la Convención, resultan tristemente vacías de significado.

## ACTIVIDAD ECONOMICA

En los primeros años de actividad el Canal de Suez defraudó las expectativas. A pesar de la publicidad que se le hizo y la confianza de los mayores operadores económicos del mundo, la nueva ruta no había absorbido el tráfico marítimo previsto. Armadores, aseguradores y navegantes la miraban con cierta desconfianza.

Hasta entonces el Mar Rojo había sido un mar cerrado y de poco interés comercial. Su hidrografía era muy desconocida y la navegación era particularmente difícil, especialmente para los grandes veleros que todavía representaban un fuerte porcentaje de los viajes largos. Por lo tanto, era muy lógico que al comienzo las operaciones marítimas prefirieran todavía la vía más larga del Cabo de Buena Esperanza en lugar de afrontar los monzones, los golpes del hamsin del Mar Rojo y los caprichos del viento del Mediterráneo. Pero, por el contrario, la importancia del Canal de Suez parecía de un alcance muy diferente para los buques

a vapor, cuyas limitaciones mayores todavía estaban representadas por la escasa autonomía y la incidencia del costo de los combustibles sobre los gastos generales.

La apertura de la nueva ruta marítima resolvió al mismo tiempo estos dos problemas.

A través del Canal, la ruta por Bombay quedaba reducida en 10.000 millas desde los puertos del Mediterráneo y en 7.000 desde los puertos del norte de Europa y de América del Norte, correspondiente al 60% y 40% respectivamente, del recorrido por la vía del Cabo. Además, la nueva ruta, desarrollándose en gran parte no muy distante de la costa, permitía el reaprovisionamiento de carbón sin apartarse excesivamente de la ruta.

El Canal de Suez y la navegación a hélice terminaron por lo tanto por influirse entre sí y con ello a darle impulso al desarrollo recíproco.

En 1870, primer año de gestión, el tonelaje de los buques en tránsito superó por poco las 400.000 tns.; después de 5 años ya había alcanzado los dos millones; en vísperas de la I Guerra Mundial los 20 millones y de la II Guerra Mundial, los 40 millones.

Más vertiginosa aún ha sido posteriormente la ascensión después de la guerra. (Los últimos datos anuales publicados de los cuales se dispone son los que se relacionan con el año 1965). En 1958, primer año de pleno funcionamiento de la gestión egipcia, el tonelaje en tránsito en el Canal fue de 145 millones de toneladas; en 1965 de más de 245 millones.

El número de travesías en los dos sentidos ha aumentado de 486 en 1870 a 6.000 en 1938 y a más de 20.000 en 1965, o sea un promedio de 55,6 buques al día.

La primacía de este tráfico ha sido detentada ininterrumpidamente por Inglaterra hasta 1965, año en el cual el primer puesto de la lista ha pasado a Liberia, con el 19% del tonelaje en tránsito. Suerte análoga les ha correspondido, por lo demás, a todas las potencias coloniales europeas en coincidencia con el desaparecimiento de sus posesiones en ultramar. Por el contrario, la Unión Soviética

que hasta hace unos cuantos años no figuraba en los primeros 10 puestos, en 1965 ha salido en el octavo puesto con un porcentaje de 3,5% del tonelaje total.

Italia figuró por varios años en el quinto puesto con un porcentaje de cerca del 6%.

La transformación política de los países africanos y asiáticos no ha sido sin embargo la causa principal de este desplazamiento de banderas. De hecho, aunque el colonialismo europeo fue una de las causas originales de la apertura del Canal de Suez, la única razón de la prosperidad, en realidad la verdadera suerte del Canal de Suez, ha sido el petróleo del Golfo de Persia. Este ya había comenzado, antes de la guerra, a tener la preeminencia sobre las cargas mixtas y sobre pasajeros. Posteriormente durante los últimos 20 años ha representado un promedio del 70% del siempre creciente tonelaje que pasa por el Canal.

El tránsito por el Canal está sujeto al pago de un derecho calculado en función de las dimensiones de los buques y del provecho que reciben del tránsito. Las naves son aforadas según un criterio particular —Aforo del Canal de Suez— que de ahora en adelante se ha convertido en el modelo sobre el cual se uniforman todos los sistemas tarifarios de esta vía.

El aforo de Suez incluye también en la parte utilizable del buque algunas áreas descubiertas y algunos locales de a bordo que en los certificados normales de aforo están incluidos en la parte pesada. Además los pasajeros y los que componen la dotación que no son considerados indispensables para la conducción del buque (como el personal armado en el caso de los buques de guerra) están sujetos al pago de un derecho individual que se acerca al de una tonelada de aforo. Por el contrario, los buques con lastre gozan de reducciones que pueden llegar hasta el 50%.

A la apertura del Canal las tarifas fueron establecidas por la Sociedad Universal en razón de 13 francos. Estas tarifas no sufrieron con el tiempo la reducción que el aumento de tráfico habría podido permitir. Con esto los accionistas realizaron ganancias absolutamente fabulosas.

En la víspera de la II Guerra Mundial una acción del Canal de 250 francos (en 1925 todas las acciones del Canal fueron divididas en dos acciones del valor nominal semejante a la mitad del valor de emisión) era cotizada en la Bolsa a más de 20.000 francos y pagaba un dividendo de cerca del 40%.

Después de la nacionalización, a pesar de los daños sufridos en la guerra de 1956, el Canal ha continuado prosperando en forma vertiginosa.

En 1965, los derechos de tránsito recogidos subieron a 86 millones de libras egipcias, igual al triple de los del primer año de gestión gubernativa. En cambio, las tarifas establecidas últimamente a razón de 43.30 piastras egipcias por tonelada, han registrado en el último decenio un aumento total del 2%, del todo injustificado a la luz del notable aumento de tráfico.

Estos resultados, no obstante, habrían podido contribuir en forma determinante a permitir que Egipto consiguiera esa prosperidad a la cual justamente aspiraba y que finalmente parecía ser alcanzable.

Seis días de guerra y la decisión de una hora bastaron para transformar en un sueño esfumado una realidad ya operante.

## LA CLAUSURA DEL CANAL

En junio de 1967, por segunda vez en un decenio, el Canal de Suez se ha transformado en un campo de batalla y ha sido clausurado al tráfico por los mismos egipcios que han hundido buques allí.

El mundo, por primera vez, aceptó la medida con optimista resignación, pensando tal vez que, como ya aconteció en 1956, esto no duraría mucho y esperando que la incomodidad habría podido facilitar que se lograra una paz un poco menos precaria.

El desarrollo posterior de la situación política, desgraciadamente, ha defraudado estas expectativas. La perspectiva de la reactivación del Canal apareció en el horizonte apenas unas horas en la primavera pasada, quedando rápidamente frustrada por el crepitar de las ametrallado-

ras de los dos contendientes que hasta ahora no se arriesgan a tenderse la mano o a cambiar una palabra de paz.

Las consecuencias de la clausura del Canal mientras tanto se vuelven día a día más pesadas.

El erario egipcio, ya extenuado por los gastos de la guerra y por la pérdida del petróleo de Sinaí, se encuentra actualmente no sólo privado de su principal fuente de ganancia, sino que se ve además transformado en un considerable pasivo a causa de los notables gastos para mantener con vida un mínimo de organización.

Además el Canal empieza a dar alarmantes signos de embancamiento, agregando un serio problema al que ya existe del desmoronamiento de las orillas provocado por el paso de los grandes buques.

Pero el daño mayor producido por la inactividad del Canal no es tanto la pérdida financiera inmediata como la desvalorización de la utilidad de la empresa.

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

Esta consideración está desplazándose ahora también al campo económico.

El petróleo, que representa el mayor interés comercial entre Oriente y Occidente, es una carga para la cual el equilibrio entre la duración del transporte y cantidad de mercadería transportada puede graduarse fácilmente a favor del segundo factor.

La segunda crisis de Suez ha encontrado por lo tanto a los operadores marítimos cada vez más preparados para afrontar las nuevas exigencias. De los petroleros de 50.000 a 100.000 tns. se ha pasado a los superpetroleros de 205.000 tns., que ya están en operación, y los de 310.000 tns., los primeros de los cuales apenas han entrado en servicio, mientras los programas pronostican para el futuro la construcción de gigantes de 1.000.000 de toneladas.

Los resultados de estos pronósticos son más que desalentadores. En 1956 el mercado de los fletes brutos sobre la ruta Rotterdam - Ras Tanura se elevaba a 46.50 dólares por tn., mientras en la crisis actual parece que se ha estabilizado alrededor de 17 dólares. Esta última cifra, a pesar de ser considerablemente superior a la anterior a la clausura (3,23 dólares/tns.), indica claramente la capacidad de reacción de los grandes petroleros.

Es inevitable que mientras más tiempo permanezca cerrado el Canal, más aumentará el número de los buques de gran tonelaje. El Canal de Suez corre por lo tanto el grave peligro de volverse anticuado muy pronto.

Otra amenaza pesa además sobre el destino de Suez. Hasta hoy, el petróleo del Golfo de Persia ha representado el 41% de la producción mundial; pero, luego de la crisis, las naciones importadoras se han dirigido inmediatamente hacia otros recursos, especialmente en África del Norte, que ofrece posibilidades ilimitadas. De esta manera, la clausura no solamente amenaza con poner en duda la utilidad del Canal, sino también la razón misma de su existencia.

A estas consideraciones fundamentales, que obedecen a leyes económicas contra las cuales las artificialidades políticas son constitucionalmente impotentes, se agregan las consideraciones mar-

ginales de la posibilidad de construir oleoductos a través de países menos intransigentes o, por fin, abrir un nuevo Canal en territorio israelí. Por ahora, parece que el problema no requiere llegar a soluciones tan drásticas.

La realidad es mucho más simple y evidente: el Canal de Suez fue abierto para unir entre sí los pueblos en un juego de intereses concretos y no de comuniones ideológicas. Por cerca de un siglo ha cumplido su papel en forma real tanto en las malas como en las buenas.

El Canal de Suez ha provocado rencores, ha permitido explotaciones y ganancias egoístas, ha dado lugar a malversaciones y prepotencias; pero por encima de todos estos males, ha servido a los hombres. Ha acogido en su comunidad a todos los que pretendían beneficiarse con sus servicios en forma responsable, ha permitido el desarrollo de los países del Mar Rojo y del Oriente para los cuales el resto del mundo era antes casi inalcanzable. Finalmente, ha premiado la iniciativa y la laboriosidad de los hombres.

Cuando la función del Canal fue tergiversada del verdadero objetivo para el cual fue creado, puede decirse que se concluyó la razón misma de su existencia. Las propias fuerzas naturales que le dieron vida, podrían determinar su fin.

(De la "Rivista Marittima", enero de 1969).

