

PASANDO MALACA

Por Lawrence GRISWORLD

En diciembre de 1972, el gobierno tailandés hizo realidad oficial un sueño de 180 años, contratando a dos firmas americanas para efectuar estudios sobre la posibilidad de abrir rutas a través del istmo de Kra, mediante la excavación de un canal a nivel del mar y la construcción de instalaciones portuarias en los terminales del Mar de Adaman y del Golfo de Tailandia. Los contratistas son Tippetts - Abbertt - McCarthy - Stratton (TAMS) de Nueva York y LTV de Dallas, Texas.

A grande rasgos, el proyecto contempla una cuenca de más de 100 pies bajo el nivel del mar y de un cuarto de milla de ancho, espacio suficiente para que dos petroleros de un millón de toneladas pasen juntos, con una isla de concreto entre ambas rutas y con caminos paralelos a ambos costados. La isla de concreto, con caminos de sirga provistos de rieles contendría también torres de observación y control periódicamente espaciadas. Aunque no habría necesidad de esclusas en un canal al nivel del mar, todos los buques en tránsito serían remolcados para evitar accidentes. Además las subestaciones de energía eléctrica, para las luces y motores de remolques, quedarían mejor ubicadas en la isla en lugar que a los costados del canal, cuya longitud no sería de más de 60 millas. La línea costera del golfo a lo largo de esta sección del istmo de Kra es muy uniforme; la tierra es baja, llegando imperceptiblemente al nivel del mar a través de pantanos y arrozales. A doce millas de la costa, el golfo de Tailandia es sumamente bajo y desciende lentamente de tres a cinco brazas a través de un fondo de lodo. La costa del Mar de Adaman es similar, ex-

cepto por una gradiente más escarpada tierra adentro desde la línea de mareas.

Geológica y meteorológicamente el istmo de Kra goza de la calma de Tailandia Central; fuera de la zona de temblores y relativamente poco afectada por la furia de las tormentas que azotan la Bahía de Bengala y el Mar del Sur de China. Comparte los monzones húmedos y secos de sus vecinos, pero se escapa de las inundaciones estacionales. Tampoco hay volcanes a distancia peligrosa. Aparte de los fondos fangosos y de las aguas bajas a ambos lados del istmo, no se ven obstáculos naturales que puedan dificultar la excavación de un canal interoceánico a nivel del mar. Pero será necesario efectuar dragados profundos casi continuos para formar y mantener los canales para los buques.

Actualmente, se han elegido tres posibles rutas como las más promisorias. De norte a sur la ruta Krabi-Surat Thani parece la más atractiva, ya que emplea un desfiladero natural que corre del norte al noreste a corta distancia tierra adentro del puerto de Krabi, en el Mar de Adaman, hasta Surat Thani en la Bahía de Ban Don (Ao Ban Don) en el golfo, con una distancia de unas 53 millas. Las rutas menos favorecidas correrían desde Satun a Singora (Songkhla) o desde Bang Kantang a Nakhon Si Thammarat, ambas dentro de las 45 a 60 millas. Las tres tienen perfiles generales idénticos: pantanos, tierra baja, pantanos, pero las rutas al sur de la línea de Krabi-Surat Thani carecen de la ventaja de un desfiladero natural en línea recta a través de las tierras altas cuyos picos redondeados pueden alcanzar alturas superiores a los 4.000 pies. Una

posible cuarta ruta a lo largo de una línea entre Katang y Phattalum, también podría seguir un desfiladero compartiendo el extremo oriental con el río Nam Trang.

Aparte de las desventajas del fango y de las aguas bajas, la geología básica del istmo es ígnea; principalmente granito y granodiorita y por lo tanto difícil de cortar. Las alturas erosionadas de la cadena montañosa de Cambrian ofrecen una engañosa imagen de blandura, pero las tierras altas, cubiertas de bosques, tienen un subsuelo donde la sola excavación consumirá mucho tiempo y dinero.

El trabajo de excavación, empezando por la limpieza de la superficie con equipo convencional para remover la tierra, puede ser demasiado caro y demoroso para que valga la pena considerarlo. Por supuesto existe la nuclear, con una serie de pequeñas explosiones controladas para formar cráteres de unión obviando cualquier necesidad de limpieza de superficie. Aunque la política nacional de Estados Unidos podría impedir que Tailandia usara su material nuclear fisionable, hay otros países cuyas políticas respecto a las excavaciones mediante explosivos nucleares controlados pueden ser menos restrictivas, como por ejemplo Francia, Japón o la Unión Soviética.

En el mismo contexto, podría considerarse la preocupación de Bangkok por mantener el control nacional del futuro canal interoceánico lo cual limitaría la inversión extranjera al sector privado. Esto serviría para excluir a todas las naciones integrantes del Club Nuclear, cuyos gobiernos poseen los materiales fisionables necesarios y complicaría la tarea de los grandes industriales interesados, quienes deberán obtener el permiso de sus respectivos gobiernos a fin de disponer la transferencia del explosivo nuclear al gobierno de Tailandia. Esa medida excluiría automáticamente a los países socialistas, los cuales no tienen "sector privado".

Hasta noviembre de 1971, el estrecho de Malaca, que pasa entre Sumatra y el sur de Malasia conectando el Océano Indico con el Mar del Sur de China y el

Océano Pacífico, fue considerado internacional y abierto al tráfico marítimo de todas las banderas, especialmente en tiempo de paz. Ofrecía un paso corto y fácil a los buques de guerra entre estos océanos y para los países poseedores de petroleros gigantes — 200.000 toneladas y más — operando entre el Golfo de Arabia, Persia y los puertos del Pacífico Occidental, la ruta de Malaca era un imperativo económico.

No obstante, en noviembre de 1971, los gobiernos de Malasia e Indonesia anunciaron conjuntamente la clausura del estrecho de Malaca a todos los grandes petroleros de más de 200.000 toneladas de peso muerto y a todos los buques de guerra de cualquier tonelaje que no hubieran hecho una solicitud formal y recibido el correspondiente permiso de tránsito. El anuncio conjunto de noviembre de 1971 fue seguido por otro el mes de marzo siguiente, confirmando la declaración de noviembre. Los buques mercantes de menos de 200.000 toneladas de peso muerto y en paso inocente podrían continuar usando los estrechos como antes.

El comunicado Malasio-Indonesio anunciando su posesión conjunta del estrecho se basaba en el límite territorial de 12 millas de cada nación, un total de 24 millas. Debido a que las islas malasias e indonesias en la boca oriental del estrecho angostan las aguas navegables a sólo 21 millas, sus territorios se superponen al final del estrecho y pierden su carácter internacional. Tal como plantean la situación, su pertenencia es incontestable y Jakarta y Kuala Lumpur estaban dentro de sus derechos al objetar el tránsito de petroleros pesados y voluminosos que pueden chocar o vararse derramando grandes cantidades de elementos contaminadores o bloqueando el estrecho para cualquier otro tráfico. En lo que a los buques de guerra se refiere, ambos países se dan cuenta del peligro que implicarían posibles enfrentamientos entre Estados Unidos y la Unión Soviética en un área estratégica tan vital.

Japón y Rusia protestaron separadamente por la nacionalización del estrecho; Rusia a causa de su presencia naval

en las aguas del Océano Indico, tan distante de las bases navales rusas, y Japón, por la clausura técnica a los petroleros gigantes en su navegación de vuelta a la patria cargados con petróleo del Medio Oriente. El estado de Singapur también presentó su protesta, basándose en que los negocios de la isla sufrirían.

"Ambos propietarios ignoraron las protestas, pero el Jefe del Estado Mayor Naval de Indonesia, almirante Sudomo, puso de relieve el anuncio conjunto, advirtiendo a los potenciales ofensores que Indonesia tenía los medios para actuar... y que sus fuerzas armadas atacarían cualquier (buque de guerra) extranjero que entrara en aguas indonesias sin permiso".

Indudablemente las ciudades terminales serían "complejos" con todas las dependencias de un puerto de agua profunda. Sin embargo, los dragados constantes serían onerosos, especialmente en las entradas, las cuencas de aguas profundas y los muelles de ambos extremos. Podrían cobrar peaje y cerrar el canal cuando quisieran porque no sería una vía in-

ternacional. Las Armadas asiáticas, que no tienen una base común, podrían construir modernas instalaciones aero-navales por el lado del Golfo, a menos de 200 millas de las insuficientes instalaciones actuales de Ban Sattahip, diagonalmente a través del Golfo, compartiendo los gastos de construcción y mantenimiento.

Un canal a nivel del mar en el istmo de Kra, aproximadamente a 600 millas al norte de Singapur, podría constituir una ruta de agua profunda sin obstrucciones, casi unas 900 millas más corta que el estrecho de Malaca. En un artículo publicado el año 1964 el comandante R.D. Duncan, de la Armada de Estados Unidos, dijo: "En el complejo mundo actual, no hay límite claro para estrategia militar, política internacional y competencia económica entre las naciones". Agregó que la proposición de construir un canal en el istmo de Kra, mediante técnicas nucleares, contenía todos estos ingredientes y efectivamente, parece que ahora, más que nunca, estos importantes elementos verdaderamente existen.

