

LA REAPERTURA DEL CANAL DE SUEZ

Por
Eduardo SCHIJMAN

Las últimas informaciones procedentes de El Cairo hacen saber que se proyecta iniciar la rehabilitación del Canal de Suez en marzo y que se espera que unos seis meses más tarde pueda ya estar apto para la navegación. El costo de este trabajo de limpieza y habilitación sería financiado con préstamos de los Estados Unidos y otras naciones, incluyendo algunas árabes. La reapertura del Canal de Suez, que estaba bloqueado desde la guerra de 1967, es un evento mirado favorablemente, no sólo por Egipto, pero también por una considerable mayoría de las naciones marítimas del mundo. Pese a que los años de inutilización acostumbraron a los países a rutas alternas, el canal en operaciones se le vislumbra como un elemento de alivio económico, mayor rapidez en las comunicaciones y un símbolo progresivo de paz para el área. Toda clase de productos, tan variados como plátanos, té, frutas, carbón, petróleo, utilizarán una vía de transporte que redundará en beneficio económico para las naciones exportadoras como importadoras. Los puertos del Mediterráneo tendrán un claro incremento en su actividad gracias a la reanudación de este vaso comunicante de la navegación mundial.

La turbulenta historia del Canal de Suez comienza con su inauguración el 17 de noviembre de 1869, construido por Fernando de Lesseps en diez años de aventurado e inaudito esfuerzo. A su apertura se le calificó como la maravilla del siglo. Desde entonces sus aguas han

sido testigos de dramas, intrigas internacionales, conflictos armados. En 1888 las potencias europeas declaran la neutralidad del Canal de Suez garantizando paso inocente para barcos mercantes y de guerra de todo el mundo. Sus ciento setenta y seis kilómetros de largo van por un corredor de agua que tiene a veces sólo diez metros de profundidad y unos sesenta de ancho. En su seno hay hoy enterrados barcos, trozos de puentes y demás desperdicios masivos producto del conflicto egipcio-israelí. Su limpieza supone gastar unos diez millones de dólares.

En 1966 pasaron alrededor de 240 millones de toneladas de carga por el canal, que dejara a El Cairo unos 220 millones de dólares en peaje. Dos terceras partes de la carga la constituyó el petróleo. Hay quienes creen que el canal ha perdido importancia para las grandes operaciones de transporte y que habilitarlo para ello, es decir, para el uso de barcos petroleros de 260.000, en vez de los de actualmente 70.000 toneladas, costaría entre mil y mil quinientos millones de dólares. Esta inversión no se ve justificable, además, por cuanto el propio Egipto esta proyectando la construcción de un gran sistema de oleoductos entre el Mar Rojo y el Mediterráneo; también tomando en cuenta que Israel ya tiene uno en funciones que aun cuando es de pequeña dimensión es posible y probable su aumento. Pero estas objeciones son discutibles. A la larga, terminado el boicot árabe, el tráfico petrolero masivo volverá y buscará la ruta que le sea más económica para llegar al voraz mercado europeo y otros. En 1966 había un promedio de tráfico de sesenta y seis barcos diarios que utilizaban el Canal de Suez; con el florecimiento eco-

nómico árabe y del continente africano, es razonable pensar que dicho número deberá incrementarse apreciablemente, más una vez que la paz reine en el área.

En cuanto a Israel, el pacto de separación de fuerzas firmado e implementado recientemente, supone permitir, por ahora, sólo el tránsito de mercaderías de y hacia ese país, pero no de barcos de esa bandera. Israel siempre ha sostenido la tesis de que el Canal de Suez es un paso internacional y ha insistido en el derecho de sus barcos a usarlo libremente. En las actuales circunstancias y tomando en consideración una serie de factores, parecería estar conforme con la autorización para el tránsito de sus bienes en otros barcos; es de presumir que una nueva etapa en las negociaciones deberá llevar al acuerdo de permitir el paso de naves israelíes mismas. En todo caso, el actual arreglo permitirá a Israel un comercio más viable con los Estados africanos y del Lejano Oriente. La reactivación del Canal de Suez implica progreso en cuanto a entendimiento político y militar con su principal contendor por más de un cuarto de siglo. La paz político-militar deberá abrir las compuertas para una aceleración en el progreso económico y para una creciente rectificación en los anacronismos seculares en el estilo de vida que todavía priman en tantas partes de esa región. Cuando, y si esto ocurre, será como un salto gigantesco desde el ayer bíblico al siglo veinte. Filosóficamente, habría que razonar su inevitabilidad, pero de lo que se puede presenciar en otras partes del mundo, no es tan seguro que pueda definirse como un avance en la civilización.

(Reproducido de "El Mercurio").