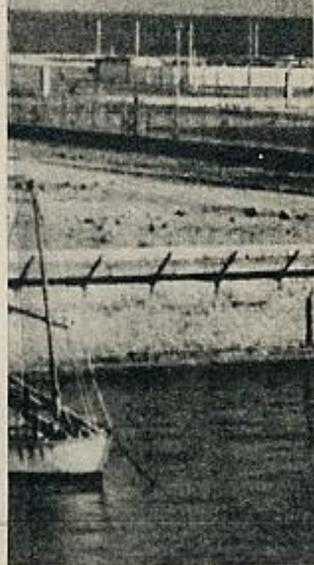
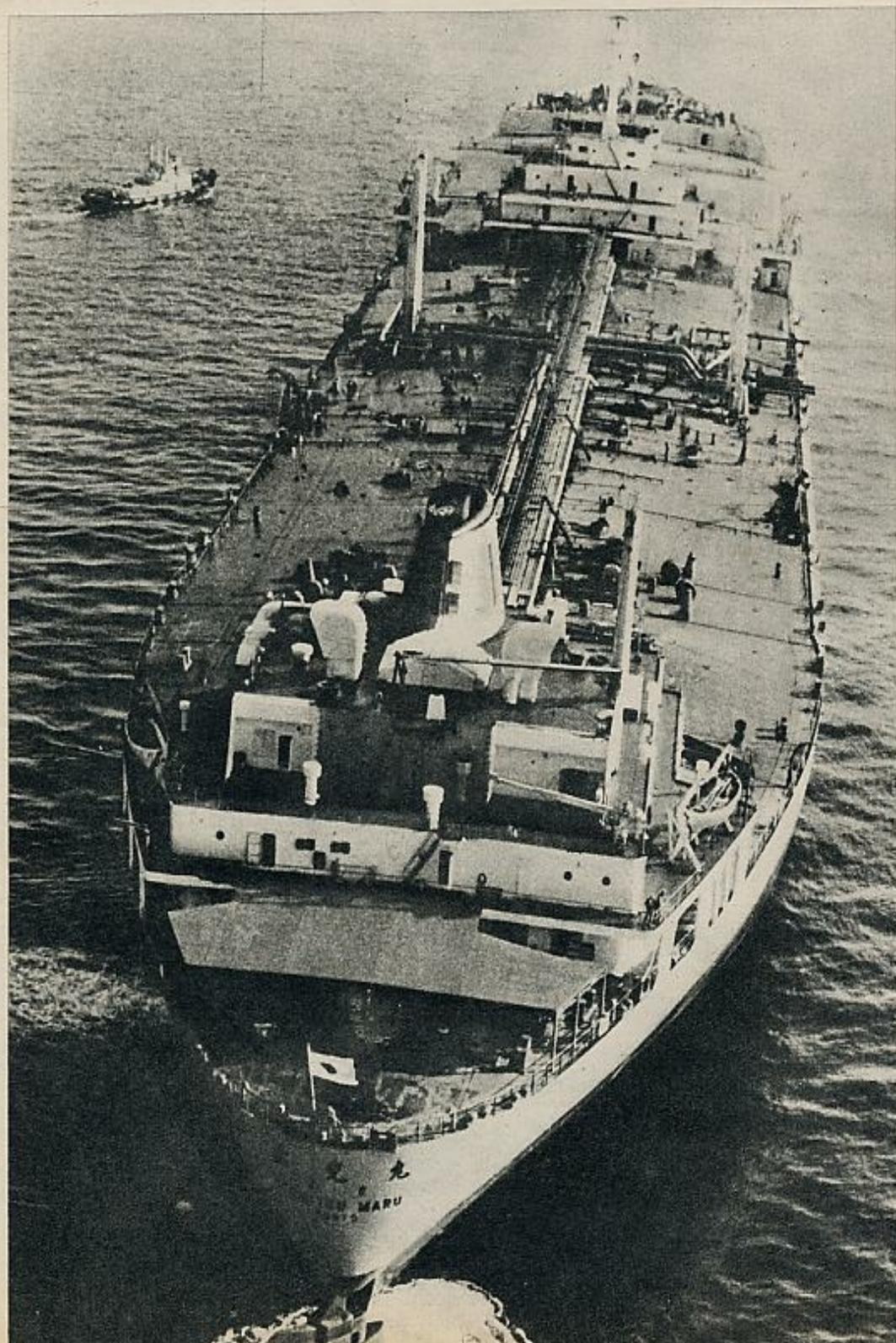


SUEZ

LA GUERRA DE LOS

La era de los buques gigantes ha llegado: petroleros como el japonés «Idemitsu-Maru» (abajo) hacen rentables todas las rutas y distancias. A la derecha, el pedestal de la estatua de Lesseps en el canal de Suez, vía impracticable para más de 60.000 toneladas.



"Si queremos vivir con dignidad debemos reconsiderar nuestra posición, proteger nuestra riqueza contra los monopolios y utilizar nuestros medios de transporte en interés de nuestros propios países". Con estas palabras, Abdel Rahman Aref, presidente del Irak, se ha dirigido a la conferencia de ministros de Hacienda, Economía y Petróleo de los países árabes, recientemente celebrada en Bagdad. Aref ha presionado para establecer un boicot petrolífero más riguroso sobre los países de Occidente, su plan consiste en suspender totalmente los suministros durante tres meses y, una vez agotadas las reservas de Europa, reanudar los envíos a los "países amigos" que ayudaron a los judíos. La dureza de la petición del presidente iraquí refleja su preocupación por la posibilidad que el tibio boicot de los productores árabes de petróleo ha producido en los países europeos. Realmente, las dificultades en la actualidad no son de suministro, sino de transporte, derivadas del cierre del canal de Suez al tráfico marítimo. En la fotografía, el presidente Aref.

PETROLEROS



DESDE hace dos meses, Aristóteles Onassis es un hombre feliz, al menos en sus negocios: en su despacho de Londres el teléfono no deja de sonar y es probable que si sigue sonando tenga que transformar su propio yate, el «Cristina», en petrolero para satisfacer las peticiones de buques que continuamente recibe.

El «Suez II» —como se dice entre los armadores— es casi tan beneficioso para los «independientes» del transporte petrolero como lo había sido el «Suez I» en 1965. Cada año pasan por el canal de Suez más de 165 millones de toneladas de productos petrolíferos, de los cuales, 151 millones de toneladas van destinadas a las refinerías europeas. Sólo Francia adquiere más de 30 millones de toneladas de petróleo en el Medio Oriente, lo que representa más de la mitad de sus compras.

una vuelta costosa

Los derechos de peaje en el canal de Suez reportan a Egipto —por los petroleros únicamente— más de 12.000 millones de pesetas anuales. Los derechos de peaje para un petro-

lero de 30.000 toneladas, por ejemplo, son de dos millones y medio de pesetas. La vuelta por el cabo de Buena Esperanza hace perder tres semanas y supone más de tres millones de pesetas de gastos suplementarios. El cierre del canal ha obligado a todos los navíos a realizar la derrota de El Cabo y ha supuesto una notable alza en el precio de la tonelada «bruta». Vendida a menos de 250 pesetas a la salida de los pozos petrolíferos, la tonelada cuesta en Marsella, en tiempo normal, 900 pesetas; desde principios de junio ella sobrepasa con amplitud las 1.200 pesetas y alcanza algunas veces 1.800 pesetas. El embargo impuesto por los países árabes sobre el petróleo destinado a algunos países occidentales ha influido en este espectacular aumento, pero el encarecimiento de los medios de transporte es el factor preponderante. En esta coyuntura, las compañías petrolíferas han obtenido del gobierno francés un aumento de 25 céntimos por litro en el precio de la gasolina (vendida a 12,50 pesetas, cada litro es comprada por el Estado a 2,30 pesetas solamente).

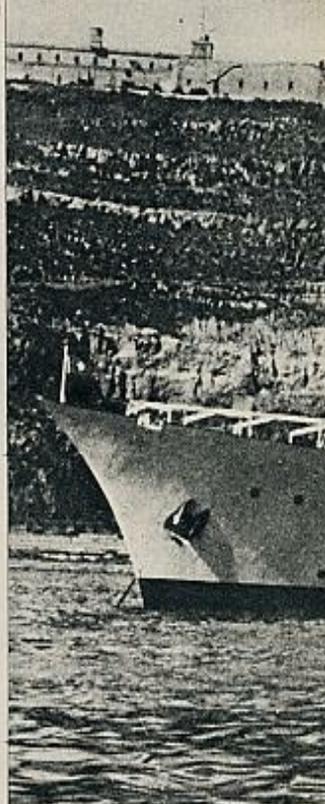
Cada grupo petrolífero importante explota su propia flota, pero ellos

la mantienen por debajo de sus necesidades reales, por razones de economía y con el fin de asegurar la explotación al máximo de sus navíos en todas las circunstancias. La Shell, por ejemplo, tiene una flota de 120 navíos que representan una posibilidad de carga de 25 millones de toneladas; pero ella explota también más de 300 barcos, alquilados por períodos de dos a cinco años a los armadores privados, como Onassis y Niarchos. Contratos de este tipo aseguran al propietario del navío una garantía de ingresos regulares, pero no le permite beneficiarse de las elevaciones eventuales provocadas por una crisis que, como la actual, ha revolucionado el mercado de productos petrolíferos.

En el momento del «Suez II», solamente la mitad de la flota de Onassis había sido alquilada «a tiempo» y a él le quedaban —así como a otros armadores independientes— numerosos buques disponibles. En tres días, más de un millón de toneladas han sido fletadas por las grandes compañías y la oferta se ha incrementado tan rápidamente que los armadores han recuperado en alza los navíos que se encon-

SIGUE

PETROLEROS



El naviero Aristóteles Onassis sonríe satisfecho, el cierre del canal de Suez ha supuesto una vertiginosa subida en los precios de los fletes y el empleo de todos los buques disponibles. De toda su poderosa flota únicamente su lujoso yate «Cristina» —arriba—, queda ahora fuera del negocio.

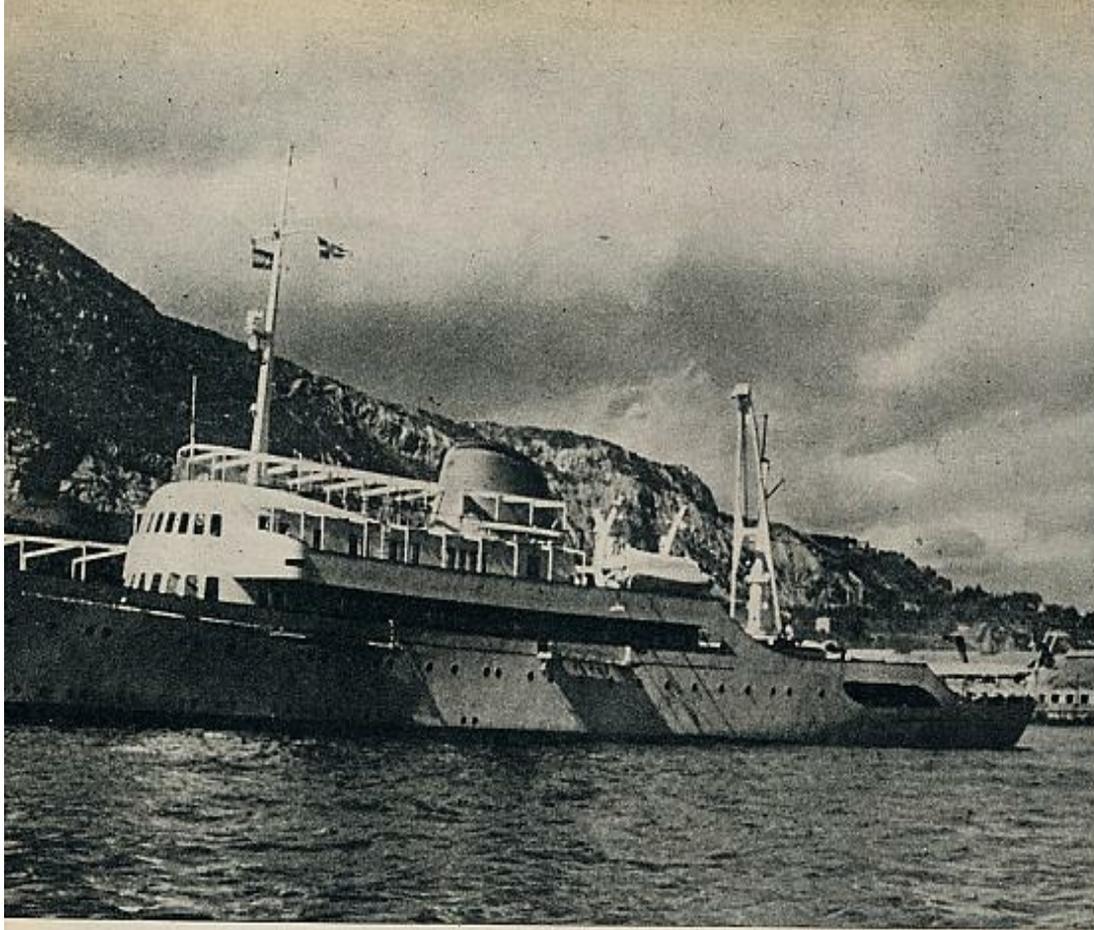


traban en los cementerios de barcos. En una semana, los precios casi se han quintuplicado.

Por prósperos que sean los negocios en tiempos de crisis, los armadores buscan, desde hace mucho, encontrar una solución que los independice del monopolio del canal del Suez. La han encontrado en la construcción de «petroleros gigantes», el precio de transporte por tonelada se reduce lo suficiente para que el viaje por el cabo de Buena Esperanza sea rentable.

yumboisación

Fue Aristóteles Onassis el primero que revolucionó las costumbres del transporte marítimo al ordenar, en 1953, la construcción de un petrolero de 45.000 toneladas, en una época en la que se llamaba «petroleros gigantes» a los navíos de 28.000 toneladas. Algunos meses después, el armador americano Ludwig conseguía con un «tanque» de 87.000 toneladas, el «récord universal». En 1965 aparecen los petroleros de 100.000 toneladas y una nueva técnica «quirúrgica» japonesa, la yumboisación (alargamiento de la parte media del navío) permite transformar los buques de 33.000 toneladas en petroleros de 63.000 tone-



ladas. Desde 1965, se han empezado a construir decenas de tanques gigantes de más de 200.000 toneladas, y se habla de alcanzar las 300.000 y 500.000 toneladas.

Hoy día, de los 3.500 petroleros en servicio en el mundo, 500 cuentan con más de 50.000 toneladas, 86 de 80.000 a 100.000 toneladas y 36 con más de 100.000 toneladas. La marca actual la detenta el navío japonés «Idemitsu-Marú», de 209.000 toneladas, botado hace un año. Treinta y ocho petroleros de 200.000 toneladas están en construcción o en proyecto.

El canal de Suez, impracticable para los navios de más de 60.000 toneladas, tiene el riesgo de ser progresivamente abandonado por la multiplicación de los superpetroleros. Para conservar las rentas que obtiene del tránsito petrolífero a través de su territorio, Egipto deberá profundizar suficientemente el canal para poder recibir petroleros de 200.000 toneladas. Pero esto exige una inversión considerable que Egipto no estará en condiciones de realizar durante largo tiempo.

MARC GILBERT

(Fotos ARCHIVO TRIUNFO)



El petróleo procedente del golfo Pérsico ha empezado a llegar a Europa siguiendo la derrota de El Cabo. La nueva ruta sólo es rentable para los petroleros de gran tonelaje y ha originado la elevación de los precios del petróleo en Europa y el descenso de las reservas. Los árabes confieren para terminar con las reservas europeas y vengarse de los países que ayudaron a Israel en la guerra.