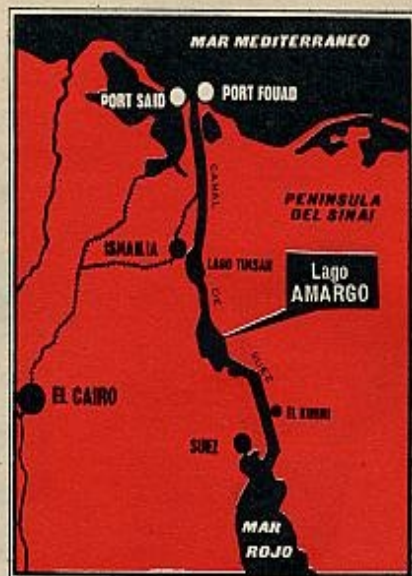


CALMA CHICHA FORZADA

LOS REHENES DE SUEZ

El bloqueo del canal fuerza la construcción de superpetroleros



HACE ya siete meses, desde el cierre del canal de Suez a raíz de las hostilidades que enfrentaron a árabes e israelíes el 5 de junio de 1967, que unos trescientos hombres, tripulantes de los quince cargueros que quedaron bloqueados en el canal, se encuentran a bordo de sus respectivos buques. Entre ellos se ha creado una asociación, la "Great Bitter Lakes Association", a través de la cual mantienen contacto entre sí y que les ha ayudado a pasar del mejor modo posible las recientes fiestas. En realidad, su situación es la de rehenes de un tipo muy particular, ya que si bien no se encuentran privados de libertad, la prohibición de bajar a tierra les mantiene en una situación muy similar a la de los prisioneros. Los placeres de la vida al sol, los baños, comienzan a resultar un tanto monótonos a medida que transcurren las semanas. Lo mismo puede decirse de la alimentación, procedente en su mayoría de los cargamentos de los propios barcos. En cuanto al trabajo, los tripulantes, con tal de hacer algo a lo largo de las jornadas siempre iguales, han llegado a crearse una obsesión de la limpieza, hasta el punto de que jamás sus navíos han estado tan relucientes. El aburrimiento es, entre todos los demás, su peor enemigo.

Esta situación ha confirmado una tendencia que ya se había iniciado en la primera crisis del canal, en 1956, la de construir superpetroleros gigantes que puedan luchar con ventaja frente al continuo encarecimiento del transporte. Desde un punto de vista

Ocio y quietud en el lago Amargo del canal de Suez, donde se encuentran fondeados los quince cargueros que, al enfrentarse árabes e israelíes, en junio pasado, quedaron bloqueados allí.



político, la construcción de petroleros gigantes supone, pura y simplemente, el abandono del canal de Suez para esta clase de navegación, puesto que por el canal sólo pueden pasar petroleros inferiores a las 80.000 toneladas y se están planeando navíos capaces de transportar hasta un millón de ellas... Japón acaba de construir uno de 210.000 y está construyendo otro de 276.000; el grupo Esso-Standard ha encargado a los constructores europeos la fabricación de doce petroleros de 240.000 toneladas, y Holanda está preparando otro capaz de transportar 900.000 toneladas, con una longitud total de más de medio kilómetro... La reducción de precio por el transporte masivo y el no tener que pagar la tasa de Suez puede compensar con creces la necesidad de dar la vuelta a toda África, por la ruta del Cabo. Los costos de construcción son más baratos para estos gigantes —130 dólares por tonelada para un petrolero de 38.000, 70 dólares por tonelada para otro de 240.000—, el gasto de combustible no crece en proporción al peso, como tampoco crece la necesidad de tripulación. Los problemas son, principalmente, de seguridad. Una catástrofe en un petrolero transportando un millón de toneladas puede ser incalculable. Pensemos en lo que fue la "marea negra" del "Torrey Canyon"...

Para Egipto, esta desviación del petróleo por rutas distintas de las del canal de Suez puede ser peligrosa desde un punto de vista económico. Su actual decisión de man-

tener cerrado el canal le está costando una cifra que se calcula en unos cinco millones de dólares por semana, aunque esté causando a las empresas petroleras unas pérdidas aún superiores. Israel, por su parte, habla de la construcción de un inmenso oleoducto, de doscientos sesenta kilómetros de largo y un metro de diámetro, que podría transportar desde Elath, en el mar Rojo, a Achkelon, en el Mediterráneo, unos sesenta millones de toneladas de petróleo bruto, reduciendo así la importancia estratégica del canal. Las obras exigirían dieciocho meses de trabajo, y no se han comunicado las fuentes de financiación, aunque se sabe que el gobierno israelí se hará cargo de gran parte de los gastos. El problema consiste en que las grandes compañías petroleras internacionales no parecen decididas a apoyar el proyecto, por temor a que, al negarse los países árabes o filoárabes a utilizar el oleoducto, su construcción no resulte rentable.

Hace una docena de días, parecía que la situación en el canal de Suez iba a variar y que Egipto se había decidido a reanudar el tráfico por esta importante vía. Pero Israel se opuso, presionando millitariamente en la zona de Port Said. No aceptan la apertura si no se ordena el libre pasaje. La acción israelita ha obligado al gobierno de El Cairo a archivar su proyecto. Parece que el tráfico por el canal no será reanudado en un futuro próximo.

R. T.

(Fotos GAMMA-FLASH PRESS)

