

SUEZ — O CANAL DOS QUATRO REIS

Gen IRAPOAN POTYGUARA

Periódicamente os jornais noticiam nova crise no Canal de Suez.

Para melhor compreendê-las recordemos um pouco de sua história.

A idéia da abertura de um canal, ligando o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho, é velha de quatro mil anos.

Segundo Estrabão e Plínio, desde o século XVI antes de Cristo, Seti I e seu filho Ramsés II, da XIX dinastia, realizavam a junção dos dois mares por um canal, que saindo da parte oriental do delta do Nilo, próximo de Boubatis, (*) se orientava em direção do lago Timsah, seguindo o "oued" Toumilat, para depois infletir para o Sul, atravessar os lagos Amargos e encontrar o Mar Vermelho em Arsinoé, não longe da atual cidade de Suez.

Deixado ao abandono, em menos de quatro séculos foi soterrado pelas areias do deserto, trazidas pelo vento.

Um outro Rei, Néko (ou Necháo), filho de Psammetik I da XXVI dinastia (VI a.C.), reiniciou os trabalhos, parece com o mesmo traçado. Supersticioso, mudou de idéia sob a influência de

um oráculo, que o persuadiu dos benefícios que trataria aos fenícios. — Apesar, diz Heródoto, de já terem sido sacrificados cerca de 120.000 escravos.

Em consequência, mais uma vez as areias do deserto cumpriram o seu destino, obstruíram o canal.

Um século mais tarde (521-486 a.C.) Dario II, menos supersticioso, retomou e concluiu os trabalhos de abertura do canal.

É ainda Heródoto quem nos informa: necessitavam quatro dias de navegação para percorrê-lo. Sua largura permitia cruzarem-se duas equipagens de trirremes.

Morre Alexandre o Grande, surgiu na cena um dos seus mais inteligentes Tenentes, Ptolomeo Philadelpho, que adjudicou o Egito e tornou-se seu dono.

Como um dos grandes Reis do Egito, não podia deixar de restaurar o canal, que mais uma vez as areias do deserto tinham soterrado. (323-285 a.C.).

Durante a dominação romana o Imperador Trajano (97 a 117) reconstruiu o canal melhorando as suas condições de navegabilidade.

Luciano (190 d.C.) diz que: o canal tinha 25 metros de largura 3 a 4 metros de profundidade e

(*) Boubatis — Crocodilópolis dos romanos.

o comprimento total não excedia de 150 quilômetros.

Roma é substituída no Egito por Bizâncio e durante o período dos Imperadores Constantino (274 a 337) e Justiniano (527 e 565), o canal teve uma era de prosperidade e atividades sem precedentes. A ligação marítima Mediterrânea — Mar Vermelho pareceu definitivamente restabelecida.

Após a conquista do Egito pelos Árabes (643 século VII), o canal conheceu um curto período de prosperidade sob o Califado de Omar ib Alassi, para em seguida entrar em declínio e desaparecer completamente sob o Califado de Abou Djafar el Mansour, que de sua residência em Bagdá ordenou a obstrução do canal, para evitar a cobiça de seu tio.

Nessa circunstância, durante dez séculos as areias foram os melhores auxiliares dos Árabes no afã de fazer desaparecer todo o vestígio do canal, que os antepassados com grande esforço e perseverância conceberam e realizaram.

Assim, como nos contos orientais, ajudado pelos ventos, o canal adormeceu dez séculos.

Diz Henri Gaubert: "O sono de um canal, como o sono dos homens é mais ou menos agitado e profundo segundo as horas e as circunstâncias".

Um acontecimento de importância excepcional para o futuro da humanidade fez despertar novamente o interesse pelo canal.

Vasco da Gama em 1499 descobriu o caminho das Índias, contornou o Sul da África, pondo fim

ao monopólio das especiarias em mãos de Árabes e Venezianos.

Até então as especiarias transportadas pelos Árabes através do deserto eram vendidas com grandes lucros aos mercadores de Veneza, que as revendiam com lucros ainda maiores.

Nicolo Conti Dodge de Veneza em 1508, para evitar a falência da opulenta cidade, propôs a reabertura do canal, porém a idéia não despertou interesse nos Árabes, habituados ao deserto e amigos de suas areias.

A expansão do comércio marítimo não foi estranho a preocupação, que desde o século XVII a França teve pela passagem ligando o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho, encurtando sobremodo a rota das Índias.

O Canal de Suez é obra de Ferdinand Lesseps, mas antes dele, durante o reinado de Luiz XIV, Savary e Leibnitz apresentaram projetos para a construção do canal.

O Marquês d'Argenson durante o reinado de Luiz XV, foi o campeão da concretização definitiva do canal.

Na Turquia, o Barão Tott quase conseguiu o consentimento do Sultão Moustafá III, para a reconstrução do canal.

Tayllerand, sob o Diretório, entre as recomendações feitas, em 1798, ao jovem General Bonaparte, enviado ao Egito, insistiu no estudo da reabertura do canal. Com esse objetivo, uma equipe de cientistas da qual faziam parte: Monge, Bertholet e Gratien Lepère, acompanharam Napoleão.

Esse último redigiu um memorial sobre a comunicação entre

os dois mares. O custo da obra avallada em trinta milhões de francos e o prazo de dez anos para sua conclusão, impediram Napoleão de acrescentar mais esse título de glória à sua meteórica carreira.

Bourdaloul, admirador e seguidor de Saint Simon, um dos mais entusiastas da abertura do canal, partiu para o Egito em 1833 e contrariamente ao que se pensava na época, constatou que os dois Mares estão no mesmo nível.

Em fins de 1854 chega a Alexandria o homem providencial que venceu todos os obstáculos e realizou a maior obra do século, o Canal de Suez.

Ferdinand Lesseps, antigo Cônsul de França, há muito se preocupava com a abertura do Canal. Aproveitando a grande amizade do Vice-Rei do Egito, Mohammed Said, não hesitou propor ao soberano a construção do canal.

Estudando o projeto de Lepère, Mohammed convenceu-se de sua exequibilidade, e a 25 de novembro de 1854 outorgou a Lesseps a concessão da abertura do canal.

Sem perda de tempo, a 30 de novembro de 1854 o decreto foi rubricado pelo Vice-Rei e Ferdinand Lesseps foi investido na função executiva, com poderes para organizar e dirigir a Companhia.

A concessão tem uma duração de noventa e nove anos a começar da data da abertura do canal. Os benefícios são repartidos da seguinte maneira: 15% para o Governo do Egito, 10% para os fundadores, 75% para os acionistas.

A partir da organização da Companhia, o início dos trabalhos dependia não só da autorização da Sublime Porta, uma vez que o Egito estava, sob a soberania da Turquia, como da obtenção de 200 milhões de francos ouro, necessários ao empreendimento.

Surge então o maior obstáculo ao início dos trabalhos. A Inglaterra que nunca mostrou simpatia pelo canal, declarou-se abertamente contra a sua construção e exerceu toda a sua influência junto a Sublime Porta, para que a autorização fôsse negada.

É que a Inglaterra não desejava o caminho das Índias encurtado, possibilitando maior contato com a sua zona de influência.

Lesseps não desanimou, em Londres defende o empreendimento, em Constantinopla entra em contato com o Sultão para obter a autorização e lança a 30 de novembro de 1858, quatrocentas mil ações de quinhentos francos cada uma.

Dêse lote de ações a França adquiriu 207.111, o Império Otomano e o Vice-Rei do Egito 96.517.

O restante 96.372 são reservadas as grandes Nações Europeias e aos Estados Unidos que não se interessaram.

Mohammed Said, bom príncipe, adquiriu as ações restantes, tornou-se assim o maior acionista do canal, possibilitando finalmente a realização da obra.

Impaciente com a demora da autorização de Constantinopla, Lesseps prescindiu da mesma e ordenou o início dos trabalhos a 25 de abril de 1859.

A Inglaterra fez o possível para dificultá-los, mas graças ao apoio

de Mohammed Said e a energia de Lesseps, os trabalhos prosseguiram em ritmo acelerado, ligando diretamente, através o istmo, os dois mares.

Em 1863 faleceu Mohammed Said. O trono do Egito é ocupado por seu sobrinho, o Kediva Ismaill, que não possuía a envergadura do tio.

A Inglaterra não perdeu a esperança de impedir a construção do canal, subornou Nubar Pachá nôvo primeiro Ministro e conseguiu deter os trabalhos.

O incansável Lesseps não esmoreceu, ajudado pelos seus colaboradores obteve em 1866 a autorização da Sublime Porta.

Não foram sem grandes dificuldades, ora políticas, ora financeiras, que Lesseps saiu vitorioso e inaugurou com uma festa deslumbrante, digna dos contos das Mil e uma Noites, o Canal.

As lutas não cessaram com a conclusão do canal. A Inglaterra não tendo podido impedir a sua construção, sonha agora tornar-se acionista e a maior.

Em 1875, quase ao findar o ano o Kediva Ismaill, grande perdulário, encontrava-se às portas da bancarrota. Para sair dessa situação aflitiva só existia um recurso, vender as ações herdadas de seu tio, a fim de pagar letras no valor de cerca de 100 milhões de francos, prestes a vencer.

Um antigo banqueiro francês de Alexandria, Eduard Dervieu, sabedor das dificuldades do Kediva, apressou-se em pedir opção e partiu sem perda de tempo para França.

Lesseps sabedor das intenções do Kediva dirigiu-se ao Ministro

Decazes e suplicou a aquisição, por parte da França, das ações.

Receoso de desgostar a Inglaterra, Decazes consultou Lord Derby sobre a transação e este o aconselhou abster-se.

A 16 de novembro de 1875, caduca a opção dada a Eduard Dervieu e a 18 de novembro o Governo Inglês ofereceu ao Kediva 100 milhões de francos pelas ações, que foram imediatamente aceitos.

Com a assinatura do contrato a 25 de novembro e a entrega das ações, a Inglaterra tornou-se a maior acionista do canal.

Foi com grande consternação que a França recebeu a noticia da vilania.

Em 1882, em conseqüência de um movimento xenófobo, que causou a morte de uma centena de europeus, a esquadra inglesa bombardeou Alexandria, desembarcou tropas e ocupou primeiramente o canal e em seguida o Egito.

Aos protestos de Lesseps, lembrando a internacionalidade do canal, o Governo Inglês respondeu com a autorização do Kediva.

O Egito juridicamente foi provincia Otomana de 1798 a 1882. De 1882 a 1922 o território ficou sob occupação britânica.

Em 1914 cessou de ser provincia Otomana para se tornar protetorado britânico. De 1922 a 1952 depois de ter obtido a sua independencia, a titulo de reino, o Egito ficou sob a vigilância discreta de um Alto Comissário Britânico até 1936, quando ostensivamente e em força foi governado pelo Exército e Autoridades In-

glêsas, durante a segunda Grande Guerra.

No dia 26 de julho de 1956 em resposta a cessação da ajuda americana para a construção da barragem de Assouan, que iria permitir eletrificar o país, aumentar de um sexto as terras cultiváveis do Egito e assegurar a irrigação permanente da totalidade dessas terras, o Presidente Nasser nacionalizou o canal de Suez, cuja renda, dizia ele, substituiria com vantagem os empréstimos suprimidos.

As vicissitudes da política mundial durante esse longo período (1882-1956), não perturbaram a utilização do canal por todas as nações, exceto Israel.

Em consequência da nacionalização do canal, da proibição dos navios sob bandeira israelense o utilizarem, de dificuldades criadas a navegação israelense, que do pórtico de Eilat demandava o Mar Vermelho e do preparo ostensivo das Forças Armadas Egípcias visando a destruição de Israel, a 29 de outubro de 1956, teve início o primeiro conflito armado Egípcio-Israelense, sem entretanto estarem alheios a ele, a Inglaterra e a França queixosa do auxílio egípcio aos resistentes argelinos.

Pretextando garantir o tráfego do canal, a Inglaterra e a França solicitaram ao governo egípcio permissão para desembarcar forças a fim de ocupar temporariamente Port-Saïd, Ismaïlia e Suez.

Recusada por Abdel Nasser a permissão, as forças Anglo-Francesas bombardearam os aeródromos egípcios, atacaram Port-Saïd

e marcharam sobre Ismaïlia. Desesperados os egípcios obstruíram o canal de Suez, tornando-o impraticável à navegação.

Mais uma vez a história repetiu-se, a ligação Mar Mediterrâneo-Mar Vermelho foi obstruída, não pelas areias do deserto, como na antiguidade, mas pela maldade humana.

Cessada a guerra pela intervenção dos Estados Unidos, U.R.S.S. e da O.N.U., o governo egípcio apressou-se em desobstruir o canal, e já em 1961, ele fornecia perto de 20% das dívidas estrangeiras anuais.

De 1961 a 1967 a vida do canal não foi das mais tranquilas, ela acompanhou as inquietações oriundas da campanha de 1956, para atingir o seu clímax, com a chamada guerra dos seis dias do Gen. Moshe Dayan, que levou suas forças até o canal de Suez, paralisando assim totalmente o seu tráfego.

Desde 1967 o canal está inservível. Essa circunstância levou os Governos e as Companhias que possuem interesses petrolíferos no Oriente Médio, a construírem não só novos oleodutos ligando o Mar Vermelho e Golfo Pérsico ao Mar Mediterrâneo, como petroleiros com grande capacidade, que apesar de alongarem suas rotas pelo Cabo da Boa Esperança, não oneraram o frete e não ficam sujeitas as intermitentes e periódicas crises que impedem a utilização do canal, pondo em risco o reabastecimento de combustível ao Ocidente.

Qual o futuro destino do canal de Suez? Continuará como via navegável facilitando o intercâm-

bio comercial entre o Oriente e o Ocidente e fornecendo ao Egito divisas tão necessárias ao seu desenvolvimento? Ou será abandonado e sepultado pelas areias do

deserto trazidas pelo vento, como tantas vezes já sucedeu no passado?

Presenciará o mundo a vitória das areias do deserto?

A DEFESA NACIONAL é a sua revista de estudos e debates profissionais. É a sua tribuna. MANDE-NOS SUA COLABORAÇÃO!

"Pergunto a mim mesmo se a natureza joga sempre o mesmo jogo."

EINSTEIN