

do de Constantinopla al cabo de quince siglos conmovido en sus cimientos, se había dirigido á la Sublime Puerta proponiéndole que le concediera anualmente una subvencion de dos millones de francos para satisfacer todas las necesidades de la iglesia ortodoxa; y que el patriarca había visto con dolor combatida esta proposicion por censores que ni podían proponer ni adoptar medios eficaces para sacar á la Iglesia de este abismo.

Es muy interesante para la historia que esta crisis del patriarcado ortodoxo ocurriera simultáneamente con la crisis del poder temporal del Papa, y que el catolicismo romano diera una gran prueba de su mayor vitalidad, pues mientras el dinero de San Pedro facilitaba al Vaticano millones, el antiguo patriarcado de Constantinopla tuvo que mendigar su sustento de los turcos. Por otra parte, se comprende que la Rusia no se mostrara perezosa para explotar á favor de su política la penuria del patriarcado, el cual tanto más fácilmente podía arrojarse en sus brazos cuanto que se habían separado de él la Rumanía, la Servia y la Bulgaria.

También contribuyeron hasta cierto punto á embrollar la situacion la propaganda protestante, la conversion de muchos mahometanos al protestantismo, la gran propagacion de la Biblia en la Turquía y los trabajos de secta de muchos mahometanos renegados que predicaban públicamente la divinidad de Cristo.

En estas complicaciones de la situacion interior y exterior de la Turquía se presenta como rayo de luz por su notable interés europeo el acta de navegacion relativa á la embocadura del Danubio, que conforme á los artículos correspondientes del tratado de Paris se promulgó en Galatz el 2 de noviembre de 1865 por la comision europea, despues de nueve años de actividad, y que fué uno de los pocos beneficios debidos á dicho tratado. Esta acta, en tres capítulos ó títulos principales y un título final, establecia las condiciones materiales relativas á la navegacion, á la administracion y á la neutralidad, y contenia disposiciones para la proteccion de las obras construidas, la inspeccion general de navegacion, el régimen y gobierno del puerto de Sulina, el personal del tesoro de navegacion y del hospital de marina y el de vigilancia técnica, previéndose hasta los casos de guerra. Las obras ejecutadas que cita este documento consistian principalmente en dos diques en la embocadura del brazo de Sulina, que tenían por objeto hacer accesible este brazo á buques de gran calado; en obras de rectificacion del curso del brazo, y de la limpia del fondo de este brazo del Danubio; en otras obras para la extraccion de buques que habían naufragado allí, para el establecimiento de un sistema de boyas, para levantar un faro en la boca del brazo de San Jorge, para establecer un servicio contínuo de salvamento, un hospital de marina en Sulina, y el arreglo provisional de los diferentes ramos de navegacion en la seccion entre Isakcha y el mar (1).

Los compromisos contraidos por la Puerta con la Europa, el gobierno en manos de hombres como Fuad y Alí-Bajá, y la necesidad cada dia más urgente de reformas, produjeron una serie de disposiciones en cuya realizacion estuvieron interesados los representantes de las potencias en Constantinopla, cuyos consejos á la Puerta variaron en puntos bastante importantes segun las necesidades y las opiniones individuales. Mientras la Francia, representada por el marqués de Moustier, diplomático perito, pero vividor, estaba en favor del mejoramiento tanto del elemento cristiano como del elemento mahometano, en lo cual marchaba muy de acuer-

(1) Véase el texto del acta en la coleccion de Teste, tomo V, páginas 616 á 623.

do con la diplomacia inglesa, el representante de Rusia aconsejaba la mayor ó menor autonomia de los diferentes pueblos; es decir, que la Rusia protegía en el fondo el desmembramiento é Inglaterra y Francia aspiraban á la centralizacion. El Austria, á la cual no agradaba ni la influencia francesa ni la rusa, despues de vacilar en sus opiniones se agregó finalmente á la de Francia é Inglaterra. La proposicion de Beust para que se encargara á los representantes de los gobiernos el exámen de las necesidades de las diferentes poblaciones de Turquía, á condicion de no admitir á ésta á tomar parte en las deliberaciones de la comision, no pudo ser admitida, como se comprende. La Puerta, que creyó haber concedido ya demasiada autonomia á diferentes provincias, observó en el fondo un sistema centralizador moderado. La division del imperio en departamentos en lugar de los bajalatos de antes, no estaba en contradiccion con la centralizacion, porque los bajalatos antiguos habían sido causa por su mayor extension de una mayor independencia de los bajáes.

La serie de reformas introducidas bajo el visirato de Fuad-Bajá consistió, además de las mencionadas, en las disposiciones económicas de que hemos hablado ya en parte y cuya ineficacia expondremos más adelante. A fines del año 1866 fué concluido el ferro-carril de Rustchuk á Varna y se construyó una importante calzada entre Trebisonda y Erzerum. Los bienes de las mezquitas, cuya existencia perjudicaba mucho á los ingresos del tesoro, fueron gravados con mayores impuestos, lo que preparó su secularizacion, y al mismo tiempo se concedió á los extranjeros el derecho de poseer bienes inmuebles en Turquía, exceptuando el Hedyadz.

Bajo el visirato de Alí-Bajá se estableció el consejo de Estado, en el cual figuraron mahometanos y cristianos, lo que constituyó ya una reforma trascendental. El sultan declaró, en contestacion á una exposicion de gracias que le presentaron los cristianos con este motivo en 23 de mayo de 1868, que para él no había diferencia entre mahometanos y cristianos, y que los cristianos, que si bien habían sido protegidos hasta entonces, no eran admitidos á cargos públicos elevados, en adelante podrían llegar á ser hasta visires, pues que solo se atendería al mérito. El 20 de enero de 1870 se estableció el sistema decimal. Ya hemos hecho notar que la influencia de los excesos revolucionarios que ocurrieron en las provincias europeas del imperio turco debía dificultar la obra de la reforma, y para dar una idea de las dificultades abrumadoras contra las cuales tuvieron que luchar los hombres de Estado turcos, citaremos aquí lo que dijo Alí-Bajá en su defensa, hablando con un francés de grande influjo en los periódicos: «¿Conoce usted las capitulaciones? Son un sistema de disposiciones y arreglos diplomáticos que tienen por objeto y por resultado el despojo del derecho de la Turquía para administrar la justicia en su propio país, derecho que posee el Estado europeo más insignificante y peor administrado y que forma la base de sus relaciones internacionales. Nosotros no lo tenemos. Ahora se nos quiere dotar de un Banco imperial turco semejante al Banco de Francia, con escuelas francesas, catedráticos franceses y establecimientos de enseñanza superior franceses, sin que sepamos lo que tenemos que hacer con todas estas innovaciones. La cuestion más grave consiste en la nueva ley que se nos pide para hacer accesible á los extranjeros la adquisicion de inmuebles; se nos pide una ley más liberal que la inglesa, pues segun ésta solo puede adquirir propiedades inmuebles el extranjero que haya nacido en Inglaterra. También se pide que introduzcamos el sistema francés de hipotecas, y que decidamos los pleitos sobre inmue-

## CAPITULO XXXV

## EL CANAL DE SUEZ

bles, que ocurran entre europeos y mahometanos, á tenor de las capitulaciones. ¿No observa usted que cada una de estas disposiciones se lleva un jiron de la Turquía? Nuestros compatriotas se hallan necesitados; son imprevisores, tomarán prestado sobre hipotecas con interés usurario, y al poco tiempo el dinero europeo habrá conquistado el territorio de la patria en que haya puesto los piés. Nuestra ley sobre la transmision de la propiedad inmueble es mala, pero cíteme usted un país en Europa donde una ley buena tenga por resultado la expulsion de los hijos del país en favor de extranjeros. Pues bien, esto es lo que se pide de nosotros, y si tardamos en concederlo, si pedimos un plazo, se nos acusa de desleales por retardar nuestro suicidio (1).»

Aquel francés influyente en la prensa tuvo también el mérito de visitar igualmente al otro hombre de Estado turco notable, Fuad-Bajá, cuyo juicio sobre el estado de la Turquía ha publicado en la misma forma privada, que frecuentemente es más sustanciosa que la forma oficial, en la cual los hombres de Estado prefieren pesar con mayor cuidado las palabras al exponer las ideas. Fuad dijo, aludiendo á la frase el «hombre enfermo» pronunciada por el emperador Nicolás:

«Conozco la Turquía mejor que él (la conoció) y mejor que cualquiera otra persona; la he palpado por todos lados y la he vuelto del revés para examinarla por dentro, y de este exámen médico he sacado este resultado: somos en el fondo un cuerpo robusto y bien constituido; no tenemos ninguna enfermedad orgánica, pero sufrimos sarna y no tenemos azufre á nuestra disposicion (2).» Fuad convino en que la hacienda turca se hallaba en mal estado, pero negó decididamente la posibilidad de una quiebra del gobierno, y dijo entre otras cosas: «No está tan cerca como se cree el fin de la Turquía. Tenemos el mejor motivo para sostenernos: somos necesarios.»

Esta necesidad de la existencia de la Turquía como Estado la vió Fuad principalmente en la intolerancia y enemistad mútua de las diferentes sectas, que en su opinion, á no estar bajo el dominio de los turcos, se aniquilarían mutuamente, de suerte que podía considerarse como una fortuna que los turcos fueran los amos, y costaría trabajo encontrar otros mejores ni entre los restos del elemento bizantino ni bajo el mando de los rusos.

Poco tiempo pudo continuar este hombre de Estado su penosa carrera diplomática. Tuvo defectos; se le acusó de haberse enriquecido por malos medios, y despues de haber caído en desgracia, murió el 12 de febrero de 1869 en Niza en la quinta de Avigdor. Allí se trasladó parte de la embajada turca de Paris para rendir al difunto los últimos homenajes. Tomaron parte en la traslacion del cadáver al vecino puerto de Villafranca, donde fué embarcado en un buque de guerra turco, la comitiva del príncipe Carlos de Prusia, que se hallaba entonces en Niza, varios oficiales del ejército inglés, el embajador turco en Florencia Rustem-Bey, el general inglés Williams, el príncipe Stirbey, el almirante egipcio Federigo y el príncipe Kallimaki, presidiendo el duelo el citado embajador turco. Detrás del féretro marchaba el *muderis-hodja* (el maestro eclesiástico) Tahsin-Efendi, formando calle la guarnicion de la ciudad. A la llegada del cadáver á Constantinopla, Alí-Bajá invitó al cuerpo diplomático á no tomar parte en la ceremonia del entierro.

(1) Challemeil-Latour, en la *Revista de Ambos Mundos* del 15 de febrero de 1868, pág. 916.

(2) Véase el mismo artículo de Challemeil-Latour, pág. 919 de la citada revista, en donde el periodista explica la expresion usada por Fuad por haber sido éste médico.

Viaje del sultan Abdul-Aziz á la exposicion de Paris. — Ambicion de la dinastía de Mehemet-Alí. — Los proyectos anteriores de una vía acuática al través del istmo de Suez. — Relaciones de la familia de Lesseps con la familia de Mehemet-Alí. — Primera memoria de Lesseps dirigida al virey Said. — El decreto egipcio del 30 de noviembre de 1854 para la construccion del canal. — Opinion contraria en Inglaterra. — Actitud de la Puerta. — Expresiones despreciativas de Palmerston respecto de Lesseps. — Discurso pronunciado por Palmerston en el parlamento el 7 de setiembre de 1857, en el cual califica de estafalario el proyecto del canal. — El decreto egipcio del 5 de enero de 1856 como carta fundamental de la construccion del canal. — Lesseps combate la política inglesa en la misma Inglaterra. — Muerte de Said, á quien sucede Ismail. — La Francia, en vista de la brusquedad de Inglaterra, toma en sus manos el asunto como de interés nacional. Abdul-Aziz pasa á Egipto en compañía de Fuad-Bajá. — La accion diplomática de la Puerta á consecuencia de la solicitud de Ismail pidiendo instrucciones exactas para obrar. — Condiciones de la Puerta para la continuacion del canal y su amenaza de encargarse ella misma de la obra. — Especulaciones de Ismail. — Envío de Nubar-Bajá á Paris, donde Drouyn de Lhuys le dirige á la sociedad del canal de Suez. — En vista de las dificultades que este asunto presenta se nombra árbitro á Napoleon III. — Fallo de la comision nombrada por Napoleon. — Derrota diplomática de Inglaterra. — Conclusion de las obras y apertura del canal de Suez.

Napoleon III había llegado en 1867 al mayor grado de su poderío. Durante la exposicion universal le visitaron el emperador Alejandro II con el príncipe de Gortschakoff, el rey Guillermo I con el conde de Bismarck y otros soberanos y príncipes. Aquella solemnidad dió también motivo á un viaje del sultan á Paris y á otras capitales de Europa, á pesar de las dificultades de etiqueta originadas por los escrúpulos religiosos. El sultan tuvo la precaucion de llevarse consigo á sus sobrinos Amurates y Abdul-Hamid. En este viaje, y muy particularmente en el encuentro con la familia real de Prusia en Coblenza, se evidenció la ignorancia más crasa de que adolecía el jefe de los creyentes. En la excursion por el Rhin preguntó si se había hecho abrir el cauce expresamente para su diversion y recreo.

Sus relaciones con la dinastía egipcia mostraron de una manera evidente el desmembramiento del imperio turco. La ambicion de Mehemet-Alí, que había nacido en Macedonia, le hacia considerarse descendiente de Alejandro Magno. Antes de tratar de este punto, conviene exponer las circunstancias de la construccion del canal de Suez, el suceso más grande del reinado de Abdul-Aziz y que en el fondo se realizó contra la voluntad de éste.

El proyecto de cortar el istmo de Suez no fué nuevo en Francia. Leibnitz, á fin de desviar á Luis XIV de la Alemania, había llamado su atencion sobre la importancia de la posesion del Egipto y del corte del istmo. En el reinado de Luis XV el ministro de Negocios extranjeros, marqués de Argenson, expuso en una memoria publicada por la Sociedad de la Historia de Francia, y que también se encuentra en los escritos del marqués, las grandes ventajas que resultarían para el comercio si se abriese un canal que uniera los dos mares y que fuese propiedad de todo el mundo cristiano. A principios de este siglo tuvo efecto la expedicion de Bonaparte al Egipto, y el ingeniero jefe Lepère propuso la restauracion del antiguo canal indirecto, demostrando la posibilidad de un corte directo del istmo desde Suez á Pelusio y pidiendo para la restauracion del canal antiguo de treinta á cuarenta millones y 10,000 obreros por cuatro años. Los sansimonianos se propusieron construir el canal insuficiente del Nilo al mar Rojo, y su jefe, el padre Enfantin, había he-

cho ya constar que ambos mares tenían el mismo nivel. En el año 1833 hasta doce ingenieros sansimonianos murieron de la peste en las orillas del Nilo, donde trabajaban. Paulino Talabot, con Stephenson y Negrelli, diez años antes de la empresa de Lesseps, propusieron el trazado indirecto desde Alejandría á Suez, y calcularon el gasto total en 130 millones para el canal y 20 millones para el puerto de Suez. El conde Fernando de Lesseps, hijo de una antigua familia francesa de cónsules, estaba particularmente favorecido para emprender este gran negocio, tanto por las relaciones de parentesco como por las circunstancias políticas. Su padre, despues de la paz de Amiens, había sido el primer funcionario consular francés en Egipto, y había recibido de Talleyrand, ministro de Negocios extranjeros bajo el gobierno del primer cónsul, el encargo de buscar entre las tropas turcas á un hombre enérgico que, nombrado bajá con residencia en el Cairo, pudiese hacer frente á los mamelucos, que eran enemigos de la Francia y estaban apoyados por la Inglaterra. El jóven *bin-baschi* Mehemet-Alí de Macedonia, que había llegado á Egipto con 10,000 albaneses á sus órdenes, fué presentado al cónsul francés por un genízaro como el individuo mas á propósito para la supresion de la anarquía; y aunque entonces este individuo no sabía todavía leer, llegó al poder con el apoyo del cónsul Lesseps. Cuando mas adelante el hijo de este cónsul fué acreditado cerca del bajá Mehemet-Alí, recordando tiempos pasados, le mostró una benevolencia especial, y permitió á su cuarto hijo Said, que estaba vigilado muy rígidamente por su ayo König, que tratara amistosamente al cónsul francés. El rigor encargado al ayo era ya una prueba muy grande de las tendencias modernas de Mehemet-Alí.

Durante la expedición francesa á Roma en 1849, fué enviado Lesseps á aquella capital para mediar en la situación diplomática, en cuya ocasión se puso en desacuerdo con Drouyn de Lhuys que era ministro de Negocios extranjeros. Entonces se dedicó por completo á su antiguo proyecto favorito del corte del istmo de Suez; pero reinando todavía el virey Abbás, hombre poco civilizado, y habiendo de conseguir poca probabilidad de éxito para este proyecto, lo dejó para mejor ocasión y se dedicó á la agricultura. En julio de 1854, habiendo recibido la noticia del asesinato del virey, cometido en la noche del 12 al 13 de aquel mes, y de la subida al trono de su amigo Said, se propuso visitar á éste en Alejandría, y realizó su propósito en otoño de aquel mismo año. Despues, el 15 de noviembre de 1854, en una excursión al desierto líbico, presentó á Said la primera memoria sobre el corte del istmo, al cual luego llamó él mismo el Bósforo egipcio.

Esta memoria merece aquí ser citada siquiera en sus puntos mas esenciales (1), como plan fundamental de la mayor de cuantas empresas se han llevado á cabo en el mundo. La union del Mediterráneo con el mar Rojo por medio de un canal navegable, dice la citada obra, es una empresa cuya utilidad ha llamado la atención de todos los grandes hombres que han reinado en Egipto ó que han visitado aquel país: Sesostris, Alejandro, César, el conquistador árabe Amrú, Napoleón I y Mehemet-Alí. Un canal que unia los dos mares por medio del Nilo existió ya en la antigüedad durante un primer período cuya duración, bajo las antiguas dinastías egipcias, se ignora; durante un segundo período de 445 años que comprende desde los primeros sucesores de Alejandro,

(1) Véase la obra de Fernando de Lesseps: *Lettres, Journal et documents pour servir à l'Histoire du Canal de Suez*, cinco series, Paris, 1875 á 1881, que constituye una de las fuentes principales de la historia del canal de Suez. Véase también la obra del mismo: *Percement de l'Isthme de Suez. Exposé et documents officiels*, Paris, 1855.

incluyendo la conquista romana, hasta el siglo IV antes de la Hégira, y finalmente, durante un tercer período de 130 años despues de la conquista árabe. Napoleón á su llegada al Egipto hizo examinar por ingenieros la cuestión del corte del istmo, y los ingenieros encargados del exámen dieron un dictámen favorable (2). Ahora, continua diciendo la memoria, ha llegado el tiempo de emprender la realización de la obra, cuando las potencias europeas desean conservar á Constantinopla bajo el dominio del sultan, no por otra causa, sino porque el paso del Mediterráneo al mar Negro es tan importante, que la potencia europea que llegara á ser dueño de él, dominaría á todas las otras. Si ahora se pudiera realizar en otro punto del imperio turco un paso todavía mas importante, y con el corte del istmo de Suez se hiciera del Egipto la vía del comercio universal, se crearia en el Oriente una situación doblemente indestructible.

Mas convincentes que estas consideraciones eran los datos de la memoria relativos á las distancias que separan los puertos mas importantes del mundo antiguo y moderno segun se pase por el Atlántico ó por el canal de Suez. Desde Constantinopla á Bombay la ruta por el Atlántico es de 6,100 leguas, y por el canal de Suez solo de 1,800; desde Malta á Bombay hay por la primera vía 5,800 leguas, y por el canal 2,062; desde Trieste respectivamente 5,980 y 2,340, y desde Nueva-York 6,200 y 3,761, etc. Con la construcción del canal quedarán aseguradas las peregrinaciones á la Meca y los países ribereños del mar Rojo y del golfo de Persia. La parte oriental de Africa, la India, Siam, Cochinchina, Japon, China, las Filipinas, la Australia y todo el inconmensurable archipiélago al cual tiende hoy la emigración europea, resultarían aproximados al Mediterráneo y al Norte de Europa y América casi en 3,000 leguas francesas. Se ha calculado que la navegación de Europa y América por el cabo de Buena Esperanza y por el de Hornos asciende anualmente á seis millones de toneladas, y que el comercio universal economizaría solo sobre la mitad de estas toneladas anualmente 150 millones de francos si los buques pudiesen pasar por el golfo Arábigo. No hay duda ninguna que el canal de Suez producirá un considerable aumento en el número de toneladas; pero aunque este número se supusiera reducido á tres millones, un impuesto de diez francos por tonelada daría un ingreso anual de 30 millones de francos, pudiendo rebajarse este impuesto á medida que fueran aumentando las toneladas.

En 30 de noviembre de 1856 consiguió Lesseps de Said un decreto que le concedió el derecho de construir el canal. No citamos aquí el contenido de este decreto porque fué reemplazado despues por otro exigido por nuevas circunstancias; pero conviene tener presente que el virey no tuvo dificultad en hacer la concesión porque entonces Inglaterra y Francia hacían con el Piamonte y la Turquía la guerra á la Rusia, en la cual la Sublime Puerta estaba demasiado ocupada para cuidarse de los asuntos del Egipto. Cuando mas adelante pasó Lesseps á Constantinopla para evitar protestas, los funcionarios del gobierno turco contestaron que todavía no se hallaban excitados por el extranjero contra el proyecto, y que este asunto incumbía exclusivamente al virey. La Inglaterra había empezado la construcción del ferro-carril de Alejandría á Suez sin la autorización de la Puerta, confirmando así la necesidad de una union mas rápida con la India y los países mas orientales todavía; pero apenas la diplomacia inglesa tuvo noticia de la concesión egipcia empleó todos los medios á su alcance para impedir

(2) En 27 de febrero de 1801 escribió el primer cónsul sobre esto al emperador Alejandro. Véase también Teste, tomo II, pág. 88.

la ejecución del proyecto; de manera que el virey hizo saber «á su amigo» Lesseps, en 20 de mayo de 1855, que su decreto necesitaba la confirmación del sultan y que los trabajos solo podían empezarse despues de haber obtenido la autorización de la Sublime Puerta. La cortesía de la diplomacia turca, rayana en esta ocasión de la perfidia, hizo que el gran visir Reschid-Bajá escribiera al virey, en 1.º de mayo del mismo año, que Lesseps regresaba al Egipto; que era un huésped merecedor de la mayor consideración y del mas profundo respeto; que el sultan le había recibido con benevolencia y que la proposición estaba sometida á un dictámen cuyo resultado el señor Lesseps no había querido esperar, pero que se le comunicaría dentro de poco.

Lord Stratford de Redcliffe era hombre que no necesitó instrucciones de Palmerston para hacer la contra al proyecto francés. Segun una carta de Lesseps dirigida á Barthelemy Saint-Hilaire en 7 de abril de 1856, lord Palmerston le había dicho en una conversación que la Francia había seguido en Egipto desde algun tiempo antes una política maquiavélica; que las obras de fortificación de Alejandría se habían hecho con el dinero de Luis Felipe ó de su gobierno; que á la sazón se veía en el proyecto del canal de Suez la consecuencia de aquella política maquiavélica, y que la realización del canal era materialmente imposible, lo cual entendía él mejor que todos los ingenieros. Al referir Lesseps esta conversación añadía que le habían ocurrido dudas de si hablaba con un necio ó con un hombre de Estado, y terminaba su carta suplicando á Barthelemy-Saint-Hilaire que comunicara esta conversación á Thiers y que le escribiera sobre ello, pues no extrañaría que Palmerston creyera que el autor verdadero y representante de la mencionada política maquiavélica fuese el mismo Thiers. Lesseps ignoraba entonces que Palmerston estaba cabalmente de pésimo humor por haberse firmado la paz de Paris justamente una semana antes. De todos modos Palmerston era contrario al proyecto, pues mas de un año despues, cuando Berkeley le interpeló en la sesión del 7 de setiembre de 1857 en la cámara de los comunes sobre el canal de Suez, contestó que el gobierno de S. M. no podía aconsejar al sultan que autorizase la construcción del canal, pues que el gobierno inglés se había opuesto á este proyecto quince años antes con toda su influencia en Constantinopla y en Egipto. Segun Palmerston, aquella empresa mirada desde el punto de vista mercantil, era una de las muchas empresas estafalarias que de cuando en cuando se proponían á los capitalistas necios; que á él le parecía materialmente irrealizable, á no ser que se empleara en ella tanto dinero que hicieran ilusoria toda esperanza de ganancia. Este, sin embargo, no era el motivo principal que tenía el gobierno para mostrarse contrario á la empresa: se oponía porque el plan era opuesto á los intereses de Inglaterra, pues su verdadero objeto político era facilitar la separación del Egipto de la Turquía y aproximar á aquel mas adelante las posesiones inglesas de la India. Para completar la confusión, la prensa inglesa se mostró también al principio muy hostil al proyecto, y el célebre ingeniero Stephenson trató de contrariar las resoluciones de la subcomisión científica, de que formaban parte las mas notables autoridades de todas las naciones reunidas en Alejandría.

La concesión definitiva otorgada á Lesseps por Said-Bajá en 5 de enero de 1856, venía á decir en el fondo lo siguiente: «La sociedad fundada por Lesseps en virtud del decreto del 30 de noviembre de 1854 construirá un canal navegable para buques de gran porte entre Suez, en el mar Rojo, y el golfo de Pelusio en el Mediterráneo, en el Nilo, con dos ramales de agua dulce, todo de su cuenta y riesgo. Cuatro quintas partes de los obreros han de ser egipcios. El lago

Timsah será arreglado para servir de puerto interior capaz para los mayores buques de altura. El gobierno egipcio cede á la sociedad, exento de impuestos, el territorio necesario, siempre que no pertenezca á particulares; los terrenos de propiedad particular serán indemnizados por la sociedad. Los materiales necesarios para la construcción podrán ser extraídos gratuitamente de las canteras y minas del Estado. El virey declara el canal, salvo la confirmación de parte del sultan, para siempre vía neutral para servir á los buques de comercio de todas las naciones, siempre que paguen á la sociedad los correspondientes derechos. La duración de la sociedad queda fijada en noventa y nueve años á contar desde el día de la apertura del canal. Despues de este plazo será el canal propiedad del gobierno egipcio, que pagará á la sociedad el material y las provisiones. El gobierno egipcio recibirá del producto líquido anual el 15 por ciento, y en el caso de que la sociedad obtuviera despues de los 99 años la explotación del canal por otro período igual, pagará al gobierno egipcio en este segundo período 20 por ciento, en el tercero 25, y así sucesivamente hasta el 35 por ciento. Despues de haber pagado al gobierno egipcio el tributo que le corresponde, recibirán los fundadores de la sociedad ó sus herederos el 10 por ciento del producto líquido. Fernando de Lesseps dirigirá la sociedad como presidente durante diez años. Los ingenieros Linant-Bey y Mongel-Bey, que se hallan ya al servicio del Egipto, quedan encargados de la vigilancia superior de los obreros.»

Lesseps, pariente, aunque lejano, de la emperatriz Eugenia, tuvo en esta señora una protectora influyente, y á medida que se presentaron mayores dificultades crecieron el talento y la actividad del fundador, que durante los primeros cuatro años hizo viajes recorriendo en junto mas de diez mil leguas francesas; realizó *meetings* en Inglaterra que obtuvieron éxito, y que por lo menos dificultaron el trabajo de la diplomacia de este país, y finalmente consiguió que tanto el gobierno egipcio como el turco le dejaran hacer cuanto quisiese con tal que les librara de las triquiñuelas sin fin de las grandes potencias. Los agentes ingleses habían llegado hasta á amenazar al virey con la destitución declarándole loco.

A la muerte de Said, ocurrida en 18 de enero de 1863, se aumentaron las dificultades. Lesseps se había arriesgado á continuar las obras á pesar de no haber confirmado la Puerta la cesión. Probablemente había contado con la influencia del cohecho, y su esperanza acaso se hubiera cumplido sin la constante presión implacable de Inglaterra sobre la Puerta, que ya en 19 de setiembre de 1859 había dado orden de suspender las obras. No se hizo caso de esta orden; Lesseps se limitó á excitar al gobierno francés á negociar sobre este punto en Londres, y en 3 de noviembre de 1859 escribió Walewski á Thouvenel en Constantinopla que la continuación de la actitud hostil de Inglaterra imponía al gobierno del emperador el deber de proteger los intereses franceses que iban unidos á la sociedad del canal. Con esto quedó trasladado el asunto al campo diplomático. En los últimos tres años de vida de Said marcharon no obstante las negociaciones con mucha lentitud, y hasta la muerte del príncipe solo había conseguido la Francia que la Puerta declarara en una nota del 4 de enero de 1860 que en principio no tenía nada que oponer á la apertura del canal.

A fines de febrero de 1863 el ambicioso y pródigo Ismail, uno de los hijos de Ibrahim, obtuvo la investidura de virey. Había excitado no obstante en el sultan cierto recelo al solicitar en 21 de enero del gran visir instrucciones relativas al canal de Suez, cosa que no había hecho su predecesor. Por este recelo quizás emprendió Abdul-Aziz en 7 de abril