

de 1863, en compañía de Fuad-Bajá, un viaje á Egipto para averiguar sobre el terreno si el canal podía facilitar la separación del Egipto del imperio turco, como le había querido hacer creer la diplomacia inglesa. También se había hecho mas ambigua la posición del nuevo virey respecto de la empresa del canal, pues á los tres días de su proclamación dijo en presencia del cuerpo diplomático que era menester abolir el sistema de obligar á los egipcios á ejecutar las grandes obras, y de consiguiente también el canal de Suez, á título de prestación personal. La habilidad de Lesseps, que trató con el representante del virey, Nubar-Bajá, hizo desaparecer no solamente esta dificultad, sino también la que ofrecía el haber tomado Said 177,642 acciones de la empresa. La Puerta, á propuesta de Ismail, ejerció entonces una acción diplomática para la cual estaba en su derecho, pero que dió lugar á una madeja de innumerables intrigas no solamente inglesas, sino también egipcias. En 6 de abril de 1863 Alí-Bajá, ministro de Negocios extranjeros, envió á los embajadores de Turquía en París y Londres un despacho, con encargo de comunicarlo á los respectivos ministros de Negocios extranjeros de aquellas potencias, en el cual enumeraba las condiciones con que el sultan haría la concesión, á saber: arreglos internacionales como los relativos á los Dardanelos y al Bósforo, asegurando la completa neutralidad del canal; supresión de la prestación del trabajo personal abolida en todo el imperio (hallábanse á la sazón 60,000 hombres ocupados en estos trabajos); abolición de la concesión de los terrenos que rodean á los canales de agua dulce, y en los cuales podrían formarse colonias casi independientes del imperio turco con las ciudades de Suez, Timsah y Puerto-Said y casi toda la frontera de Siria. Decididos estos tres puntos, el gobierno del sultan, de acuerdo con Ismail-Bajá, tomaría en seria consideración los demás artículos del contrato. Hasta aquí no había pasado este contrato de simple proyecto, que la Puerta jamás había confirmado, y sabiendo esto la sociedad del canal, había trabajado de su cuenta y riesgo. Si la sociedad no quisiese continuar las obras bajo las nuevas condiciones, la Sublime Puerta con Ismail-Bajá facilitarían los recursos necesarios para devolver á la sociedad los fondos gastados, hecho lo cual la sociedad haría entrega de las obras ejecutadas y del terreno que había ocupado.

Este decreto diplomático de la Puerta promovió una grandísima excitación, especialmente en Francia, que había suministrado á la empresa grandes capitales. En París se atribuyó el cambio de la situación en parte á la codicia del nuevo virey, al cual se había persuadido de que podría obtener grandes riquezas empleando los 60,000 *fellahs* ó campesinos egipcios en el cultivo del algodón en los territorios que su predecesor había concedido á la sociedad del canal, ya que á consecuencia de la guerra civil en la América del Norte habían subido los precios del algodón de una manera extraordinaria. Habiendo concedido la Puerta un plazo de seis meses para la ejecución del arreglo, envió el virey á su ministro Nubar-Bajá á París; pero Drouyn de Lhuys se negó á tratar directamente con él y le dirigió á la sociedad del canal, á la cual el enviado egipcio propuso que limitara el número de obreros pecheros á 6,000 hombres y renunciase á los terrenos situados alrededor de los canales de agua dulce. En 29 de octubre de 1863 el consejo de vigilancia del canal rechazó esta proposición por ser la anulación total de la concesión hecha antes, y porque significaba la pérdida de centenares de millones; pero cuando se acercó el fin del plazo fijado por la Puerta, la Francia, con su grande influencia entonces, consiguió que el virey diera un paso atrás, y después de haberse enterado de un informe que Napoleón III había

encargado al duque de Morny, muy práctico en negocios, el mismo virey propuso á Napoleón como árbitro en este asunto, que interesaba á la Francia mas que á ningún otro país de Europa. En virtud de este arreglo, convenido evidentemente de antemano, el emperador de Francia nombró una comisión que bajo la presidencia del ex-ministro Thouvenel dictó su fallo en 6 de julio de 1864, de esta manera: La sociedad del canal recibe en cambio de su renuncia á las cuatro quintas partes de obreros pecheros la indemnización de 38 millones de francos; la sociedad restituye al virey la parte del canal de agua dulce situada entre Onad, Timsah y Suez, pero se reserva su usufructo y en cambio concluirá las obras necesarias de este canal; el gobierno egipcio pagará por este servicio á la sociedad del canal otros diez millones de francos; los terrenos que la sociedad necesita se disminuirán para el canal marítimo hasta 10,264 hectáreas, y las necesarias para el canal de agua dulce se reducirán á 9,600 hectáreas; y como de esta manera la sociedad restituye nada menos que 60,000 hectáreas, recibirá otra indemnización de treinta millones; de suerte que la indemnización total que se le deberá pagar en rentas anuales importa ochenta y cuatro millones.

Habiendo aceptado la Puerta este fallo arbitral, que demuestra desde luego que Lesseps al restituir 60,000 hectáreas, sin renunciar por esto á la construcción del canal, había abusado algún tanto de la amistad de Said, la Inglaterra, que había esperado despojar á los franceses de toda la empresa, resultó en este punto completamente derrotada. Cuando se trató de la redacción definitiva del contrato modificado, el sultan propuso en la primavera de 1865 á Napoleón III el nombramiento de una comisión mixta que fijara sobre el terreno los límites de los que la sociedad necesitara. Considerándose los franceses triunfantes no se opusieron, y los ingleses se convencieron de que habían perdido este asunto irremisiblemente. Antes de la fijación de los límites por la comisión, se efectuó en 30 de enero de 1866 directamente entre la sociedad y el gobierno egipcio un nuevo convenio, que no modificó los anteriores sino en algunos puntos de menor importancia, lo que permitió que el acta general redactada en Constantinopla por el marqués de Moustier fuese firmada en el Cairo en el mes siguiente y ratificada después por la Sublime Puerta. Inglaterra triunfó por su parte en el terreno de la mecánica y del vapor, que han hecho á la Gran Bretaña dueño de los países mas productivos y de la riqueza interior de la tierra. El ingeniero Alejandro Lavalley, que había nacido en 1821, y fué alumno de la Escuela Politécnica de París, pasó á Inglaterra, donde trabajó como simple obrero para aprender las prácticas mecánicas de los ingleses. Una vez conseguido su intento, emprendió, unido con Borel, ingeniero de puentes y calzadas, los trabajos de dragado, y se obligaron á dragar en menos de dos años 45 millones de metros cúbicos de arena y amontonarla en las orillas del canal por medio de máquinas que hacían el trabajo de mas de 100,000 hombres. De esta manera se estrelló contra la fuerza de voluntad de un solo hombre, auxiliado por el espíritu de empresa de los franceses, la astucia hipócrita de abolir la prestación personal de los *fellahs*, que mas adelante se sometieron en Egipto á trabajos forzosos todavía mas fuertes.

El canal, de 160 kilómetros de longitud, con una anchura variable de 58 hasta 100 metros, y una profundidad de ocho metros, fué concluido en el tiempo prefijado, en otoño de 1869, después de doce años de lucha y de esfuerzos no interrumpidos. Este canal, que empieza cerca de Puerto Said junto al Mediterráneo y corre en línea recta al través del lago de Mensaleh, Al-Cántara y el lago de Ballah, atraviesa

## CAPITULO XXXVI

## CONTINUACION DE LOS SUCESOS OCURRIDOS EN TIEMPO DE ABDUL-AZIZ

Relaciones de Ismail-Bajá con la Puerta; Ismail alcanza para su familia por medio de dinero y de cohechos la sucesión directa en el gobierno egipcio. — Constitución egipcia; nuevas concesiones del sultan á favor de Ismail. — Su nombramiento de Jetife. — Ultimatum de Alí-Bajá dirigido á Ismail para que entregue la escuadra acorazada y disminuya el ejército terrestre. — Influencia de los sucesos de 1870 y 1871 en la situación política general. — La Rusia denuncia el arreglo relativo al mar Negro. — Conferencia de Londres y anulación parcial del tratado de París. — Muerte de Omer-Bajá y de Alí-Bajá. — Rasgos de la vida política de este último. — Política oficial de Rusia enfrente de la Puerta después de la abolición del convenio del 18 (30) de marzo de 1856. — Primer visirato de Mahamud-Nedim. — El papel de Ignatieff. — Caída de Mahamud-Nedim.

Las relaciones de Ismail-Bajá con la Puerta contribuyeron en gran parte á la descomposición del imperio turco. Este príncipe, educado bajo influencias europeas, procuró desde un principio reemplazar en su familia la sucesión á favor del pariente de mayor edad por la sucesión directa, según los usos de Europa, para lo cual encontró el terreno dispuesto en Constantinopla, pues que el sultan Abdul-Aziz se proponía una cosa análoga. Cuando la sublevación de Creta puso en situación difícil á la Puerta, Ismail ofreció hombres y dinero. El tributo fué aumentado de 80,000 bolsas á 150,000; tropas egipcias fueron embarcadas para Creta, y además el virey compró la buena voluntad del sultan, de su familia y de los ministros por veinticinco millones de francos. De esta manera alcanzó Ismail en mayo de 1866, con la sucesión directa, el establecimiento de su dinastía al estilo europeo. Alcanzado esto, pasó á otorgar una especie de constitución, según la cual se eligió una cámara compuesta de 75 individuos, que se reunieron á fines del año 1866; pero esta cámara desapareció poco después entre el desgobierno general. En 8 de julio de 1867 consiguió Ismail del sultan nuevas ventajas. Según el edicto del 25 de mayo de 1841, relativo á la situación de Egipto, las leyes y los tratados del imperio turco eran aplicables también á aquel país; pero por decreto del 8 de julio de 1867 concedió el sultan al virey el derecho de adoptar las disposiciones que juzgara necesarias al gobierno de Egipto, con entera independencia, siempre que no tuviesen el carácter de convenios internacionales. Al mismo tiempo le fué concedido el título de *Jetif* (virey), que le elevó á una categoría superior á la de wálí ó gobernador general que había tenido hasta entonces, con otros privilegios que le pusieron casi al nivel de un soberano. En ciertas cortes se decía entonces que Ismail proyectaba derribar la dinastía turca y obtener para la suya propia el trono del califa, según le prometían personas sobornadas de Constantinopla que preveían la caída de Abdul-Aziz. A esto se agregó la concesión que el sultan en 4 de agosto de 1868 hizo en favor de un hijo tercero de Ismail, otorgándole la investidura del jetifato en perjuicio de los derechos de los dos príncipes de mas edad, Mustafá-Jazil y Halim, y aumentando así el foco de las intrigas contra el padre ambicioso y pródigo.

En 29 de agosto de 1869, es decir, pocos meses antes de la apertura del canal de Suez, fué presentado al virey por Alí-Bajá un ultimatum exigiéndole la entrega de la escuadra acorazada, la reducción del ejército terrestre, la presentación á la Puerta de un estado anual de la hacienda, y la abstención de todo empréstito y de todo tratado político sin el previo consentimiento del sultan. Después de lo sucedido, esta determinación de la Puerta, adoptada bajo la influencia

el desierto y después el terreno de El-Gisir, de 16 metros de elevación; de allí pasa por el lago de Timsah, por el Serapeo, los lagos Amargos grande y pequeño, por Ex-Xalauf, Suez y el puerto de Ibrahim y desemboca en el mar Rojo. El corte del terreno de El-Gisir exigió por sí solo la excavación de catorce millones de metros cúbicos (1). En 17 de noviembre de 1869 fué inaugurado el canal. El sultan, que pudo haber presidido la inauguración en persona, mostrándose así á todo el mundo verdadero dueño del Egipto y de la nueva vía universal, en lugar de tomar la presidencia, procedió como hombre flojo mal aconsejado, y como luego veremos sobornado, y dejó á su vasallo perfectamente libre. Ismail hizo de la imprudente libertad que le daba su soberano el uso mas lato, invitando directa é indirectamente nada menos que á 6,000 personas de todas las clases sociales y categorías, entre las cuales figuraron el príncipe heredero Federico Guillermo de Prusia, la emperatriz Eugenia, el emperador de Austria, la princesa y el príncipe Enrique de los Países Bajos, Abdel-Kader y muchos otros príncipes y hombres de Estado, como Beust, Andrassy, Prokesch-Osten, el general Ignatieff, Keudell, Tegethoff y muchos otros, que aprovecharon este viaje para hacer excursiones á Palestina. El yate de vapor *Aigle*, de 99 metros de largo y 18 de ancho, llevaba á bordo á la emperatriz Eugenia y fué seguido de toda una sección de la marina de guerra francesa. Entre los ochenta buques anclados en Puerto-Said se hallaban nada menos que cincuenta buques de guerra que ostentaban las banderas de casi todas las naciones europeas. Delante del muelle, que llevaba el nombre de la emperatriz, había tribunas para las ceremonias del culto cristiano y del musulmán, lo que por sí solo equivalía ya á una revolución. El célebre abate Bauer, de Viena, nombrado protonotario apostólico, pronunció un discurso en el cual celebró á la emperatriz de los franceses como verdadera protectora de la empresa, diciendo entre otras cosas: «Bien le está á su alma varonil efectuar las cosas mas grandiosas callando; pero á nosotros no nos es lícito ser cómplices de su silencio, pues que esto falsificaría la historia y perjudicaría á la posteridad.» Concluida la ceremonia recorrieron los altos huéspedes todo el canal á bordo de los poderosos buques. El yate de la emperatriz necesitó para pasar de Puerto-Said á Suez diez y seis horas, y al regreso solo quince. Nada menos que 130 buques recorrieron el canal con ocasión de la apertura, hallándose entre ellos el vapor *Pelouse*, mas largo todavía que el *Aigle*. Omitimos aquí la pompa y magnificencia asiáticas que desplegó el virey Ismail en las fiestas con que obsequió á sus huéspedes, y solo diremos que para el servicio había hecho llamar de Trieste, Génova, Liorna y Marsella quinientos cocineros y mil sirvientes.

No faltaron voces malignas de desgracias ocurridas hasta en el preciso momento de la apertura, pero el resultado fué que á la hora fija se halló todo el mundo en su puesto, y Lesseps dijo, en un discurso en que expuso la marcha de toda la empresa y caracterizó el espíritu que animaba á todos, que desde el comienzo de las obras no hubo ni un simple guarda de tienda de campaña que no se hubiera creído agente de la civilización.

Cuando el canal de Suez estuvo concluido, lord Clarendon felicitó al empresario en nombre de la reina de Inglaterra, y Sters, el secretario del gobierno de la India, telegrafió de Bombay, en 11 de noviembre de 1869: «Buena suerte á la obra de paz gigantesca, tan bien realizada en el interés universal por los franceses!»

(1) Véase sobre las obras y dificultades técnicas vencidas, el libro de Olivier Ritt: *Histoire de l'Isthme du Suez*, París, 1869.