

150 χρόνια Διώρυγα του Σουέζ

/ Ιστορία - Εθνικά Θέματα



Πριν από ακριβώς 150 χρόνια άρχισε να λειτουργεί η διώρυγα του Σουέζ, που συνδέει τη Μεσόγειο και την Ερυθρά Θάλασσα. Αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για την Αίγυπτο, αλλά και σύμβολο πολιτικής ισχύος.

«Η αιγυπτιακή κυβέρνηση γνωστοποιεί την εθνικοποίηση της Suez Canal Company...» Με αυτά τα λόγια το 1956 ο στρατηγός Γκαμάλ Αμπντέλ Νάσερ ανακοίνωσε μία απόφαση που θα προκαλούσε ενθουσιασμό στην Αίγυπτο και τρόμο στην Ευρώπη. Πώς προέκυψε η “κρίση του Σουέζ”; Για πολλά χρόνια ο Νάσερ ζητούσε από τις ΗΠΑ να του χορηγήσουν δάνεια για την κατασκευή υδροηλεκτρικού φράγματος στο Ασουάν, ένα δημόσιο έργο που θα συγκρατούσε τα νερά του ποταμού Νείλου, αλλάζοντας την όψη της Αιγύπτου. Ωστόσο ο Αμερικανός πρόεδρος Ντουάιτ Αϊζενχάουερ δίσταζε να ικανοποιήσει το αίτημα, καθώς, σε εποχές ψυχρού πολέμου, ανησυχούσε για μία πιθανή προσχώρηση του Άσαντ στο «στρατόπεδο» των Σοβιετικών.

Αγανακτισμένος ο Νάσερ αποφάσισε να χρηματοδοτήσει το έργο εθνικοποιώντας τη διώρυγα του Σουέζ, η οποία ανήκε σε γαλλοβρετανική εταιρία. Υποσχέθηκε να καταβάλει αποζημίωση με βάση την αξία που κατέγραφε η επιχείρηση στο χρηματιστήριο των Παρισίων την παραμονή της εθνικοποίησης. Ακολούθησαν διαπραγματεύσεις, οι οποίες ωστόσο δεν είχαν αίσιο τέλος. Τον Οκτώβριο του 1956 Γαλλία και Βρετανία, με την υποστήριξη του Ισραήλ, επιτέθηκαν στην Αίγυπτο, αλλά υπό την πίεση των ΗΠΑ και της Σοβιετικής Ένωσης αναγκάστηκαν τελικά να αποχωρήσουν. Έκτοτε η Μέση Ανατολή παραμένει χώρος επιρροής των μεγάλων δυνάμεων, αλλά όχι των Ευρωπαίων.

«Σύμβολο προόδου» για την Αίγυπτο

Ο Τόμας Ντέμελχουμπερ, καθηγητής Πολιτικών Επιστημών στο πανεπιστήμιο του Ερλάνγκεν, εκτιμά ότι η εθνικοποίηση της διώρυγας μπορεί να έγινε για οικονομικούς λόγους, αλλά είχε και ευρύτερη πολιτική σημασία. Και αυτό γιατί, όπως επισημαίνει, «εδώ και 150 χρόνια, η Διώρυγα του Σουέζ αποτελεί για την Αίγυπτο εθνικό σύμβολο που απεικονίζει τις δυνατότητες του έθνους. Τη διάνοιξαν Αιγύπτιοι αγρότες για να εξελιχθεί σε σύμβολο εθνικής και κρατικής ανεξαρτησίας, αυτό υπογραμμίζει και η εθνικοποίηση του 1956». Άλλωστε η εθνικοποίηση της διώρυγας εξέφραζε πλήρως το κίνημα του αραβικού εθνικισμού, το οποίο ο Νάσερ εκπροσωπούσε και εκθείαζε. «Ο αραβικός εθνικισμός πηγάζει από τα αισθήματα των Αράβων, από τις καρδιές των Αράβων, οι οποίοι θέλουν να ζήσουν με αξιοπρέπεια και ανεξαρτησία» έλεγε ο ίδιος. «Ο αραβικός εθνικισμός είναι το σχέδιο του κάθε Άραβα. Εάν αυτό αγνοηθεί, δεν βλέπω πώς μπορούν να επιλυθούν τα προβλήματα...»

Την ιδέα για μία διώρυγα που θα συνδέει τη Μεσόγειο με την Ερυθρά Θάλασσα είχαν πρώτοι οι Οθωμανοί τον 16ο αιώνα, αλλά το σχέδιο εγκαταλείφθηκε, γιατί προφανώς κρίθηκε τεχνικά ανέφικτο. Γάλλοι μηχανικοί που συνόδευσαν τον

Ναπολέοντα στην εκστρατεία της Αιγύπτου έκαναν τις δικές τους μελέτες, αλλά κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι το έργο δεν μπορεί να υλοποιηθεί. Το ίδιο πίστευαν και οι Βρετανοί. Όπως επισημαίνει ο πολιτικός επιστήμων Τόμας Ντέλεχουμπερ «τον 19ο αιώνα ο Γάλλος μηχανικός Φερντινάντ ντε Λεσέψ ήταν εκείνος που υλοποίησε το σχέδιο. Για τους Βρετανούς η μεγάλη αλλαγή ήρθε με τις τεχνολογικές καινοτομίες της εποχής και τα πλοία που κινούνταν με ατμομηχανή. Με τα εγκαίνια της διώρυγας το 1869 το δρομολόγιο για την Ινδία μειώθηκε δραστικά και η Αίγυπτος αποτέλεσε κόμβο σε ένα διεθνές δίκτυο εμπορικών δρόμων».

Παλαιά και νέα διώρυγα

Χιλιάδες εργάτες από όλη την Ευρώπη εργάστηκαν για τη διάνοιξη, αλλά και πάλι έλειπαν εργατικά χέρια. Ο αντιβασιλέας της Αιγύπτου υποχρέωσε σε καταναγκαστική εργασία περισσότερους από 25.000 ντόπιους εργάτες, προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο. Ο οικισμός στην είσοδο της διώρυγας, το Πορτ Σαίντ, εξελίχθηκε σε ολόκληρη πόλη με διεθνή χαρακτήρα. Όπως έγραφε η Γαλλίδα Ναρσίς Μπερζέρ, που επισκέφθηκε την περιοχή το 1861 μετά από πρόσκληση του Λεσέψ, «διέμεναν εκεί 1023 Ευρωπαίοι και 1578 Άραβες, άνοιγαν εστιατόρια, καφέ και ραφεία». Βρετανός περιηγητής σημείωνε από την πλευρά του ότι το Πορτ Σαίντ δεν ελκύει μόνον αξιότιμους τζένλεμεν, αλλά αντιθέτως συγκεντρώνει «κάθε είδους αμαρτία από Ανατολή και Δύση». Τελικά ο «μεγάλος αυτοκινητόδρομος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας», όπως ονομάστηκε η διώρυγα του Σουέζ, μείωσε την απόσταση Λονδίνου-Βομβάης από τα 19.855 στα 11.593 χιλιόμετρα, διευκολύνοντας τη ναυσιπλοΐα από και προς την Ασία: το 1870 διέσχισαν τη διώρυγα μόλις 486 πλοία με 26.758 επιβάτες, ενώ το 1913 είχαν διέλθει 5.085 πλοία, μεταφέροντας 234.320 επιβάτες. «Η χώρα μου δεν είναι πια κομμάτι της Αφρικής, έγινε μέρος της Ευρώπης», έλεγε ο αντιβασιλέας της Αιγύπτου Ισμαήλ Πασά στα εγκαίνια του μεγάλου έργου στις 17 Νοεμβρίου 1869.

Σε μία προσπάθεια να διπλασιάσει την απόδοση της διώρυγας, αλλά και τα κρατικά έσοδα από τη χρήση της, ο σημερινός πρόεδρος της Αιγύπτου Αμπντέλ Φατάχ Αλ Σίσι αποφάσισε να τη διαπλατύνει. Τα έργα ολοκληρώθηκαν το 2015. Όπως εξηγεί ο Τόμας Ντέλεχουμπερ «έγινε διαπλάτυνση και μεγαλύτερη βύθιση σε απόσταση 35 χιλιομέτρων και επιπλέον σε μία απόσταση 35 ή 37 χιλιομέτρων δημιουργήθηκε μία παράλληλη διαδρομή, μία νέα διώρυγα». Για τον επόμενο χρόνο οι Αιγύπτιοι προσδοκούν έσοδα 5,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων από τη χρήση της νέας διώρυγας του Σουέζ.

Πηγή: Deutsche Welle/Κέρστεν Κνιπ