

# DE LESSEPS CONTRA INGLATERRA. La batalla por la opinión pública en la construcción del Canal de Suez

DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/RiHC.2013.i01.05>

Ingrid Schulze Schneider  
Universidad Complutense de Madrid  
[ingrid@ccinf.ucm.es](mailto:ingrid@ccinf.ucm.es)

**Resumen:** *El artículo pretende relatar, desde un enfoque propagandístico, el duro proceso de la construcción del Canal de Suez, a partir de su inicio en 1859 hasta su finalización en 1869. Ferdinand de Lesseps, el promotor de la gran obra de ingeniería, luchó durante todos esos años contra la oposición de Inglaterra, representada por Lord Palmerston. Para lograr su objetivo supo implicar la opinión pública internacional, gracias a su incansable labor diplomática, y, sobre todo, a su inteligente utilización de los más importantes periódicos europeos. Con ello queda demostrado que la opinión pública ya era un arma importante a mediados del siglo XIX, capaz de influir en las decisiones de los dirigentes europeos.*

**Palabras clave:** *Historia del periodismo internacional; propaganda; Canal de Suez; Ferdinand de Lesseps; Lord Palmerston*

---

**Abstract:** *The article tries to report, from a propaganda approach, the hard process of the construction of the Suez Canal, from its beginning in 1859 up to his ending in 1869. Ferdinand de Lesseps, the originator of the great work of engineering, fought during all*

*these years against the opposition of England, represented by Lord Palmerston. To achieve his goal, he managed to imply the international public opinion, thanks to his tireless diplomatic labor, and, especially, to his intelligent utilization of the most important European newspapers, thus demonstrating that public opinion was already an important weapon in the middle of the 19th century, capable of influencing the decisions of the European leaders.*

**Keywords:** *International Journalism History; propaganda; Suez Canal; Ferdinand de Lesseps; Lord Palmerston*

# INTRODUCCIÓN

*“Era magnífico; era espléndido; tal como correspondía a uno de los pocos momentos (...), realmente históricos (...): la apertura de un canal que une el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo, Europa con India, Oeste con Este...”*

Así describía John Brinton<sup>1</sup> cien años después de la inauguración del Canal de Suez las celebraciones organizadas en noviembre de 1869 por Ismaïl, virrey de Egipto.

Meses antes de la inauguración, en julio de 1869, el virrey había viajado a Europa, con el fin de repartir a reyes y gobernantes las invitaciones a las ceremonias que marcarían la apertura de un canal por el Istmo de Suez. Invitaciones, que incluían, entre otras, a mil personajes notables de la época, y a cien hombres famosos como Emile Zola, Alexandre Dumas y Henrik Ibsen, quienes vendrían como sus invitados personales con todos los gastos pagados

Incluso para un virrey conocido por sus extravagancias, aquello era un gesto sumamente generoso. Y era sólo el primero de muchos: Para atender a todos los huéspedes, fueron traídos 1,500 cocineros y criados de Europa; parte de los festejos formaba un baile al que asistieron seis mil personas; antes del final de las ceremonias Ismaïl mandó construir un nuevo camino a las pirámides, un palacio para la Emperatriz Eugenia de Francia y un teatro de ópera. Había encargado, también, para la ocasión una composición especial a Giuseppe Verdi, pero la ópera *Aída* no fue terminada a tiempo, sino que sería estrenada dos años después, el 24 de diciembre de 1871 en El Cairo.

La idea de crear una conexión entre el Mar Rojo y el Mar Mediterráneo existía ya desde la antigüedad, pero nunca nadie, salvo Napoleón Bonaparte, había previsto una conexión directa a través del istmo de Suez. Los estudios encargados por Napoleón concluyeron, sin embargo, erróneamente, que existía una diferencia de nivel de cerca de diez metros entre el Mar Rojo y el Mediterráneo, por lo que el proyecto fue archivado.

## 1 Ferdinand de Lesseps

Ferdinand de Lesseps nació el 19 noviembre 1805 en Versalles. A partir de mediados del siglo XVIII sus antepasados habían seguido, con bastante fortuna, la carrera diplomática: Su tío fue ennoblecido por el rey Luis XVI; su padre, Mathieu de Lesseps

---

<sup>1</sup> John Brinton, <http://www.saudiaramcoworld.com/issue/196905/suez-a.centennial.htm>. Consultado el 15 de agosto 2011

(1774-1832), estaba en el servicio consular. Su madre, la española, Catalina de Grivegnée, era tía de la condesa de Montijo, madre de la futura emperatriz María Eugenia. Las buenas relaciones familiares ayudaron a Ferdinand desde muy joven a escalar puestos en su carrera: Desde 1825 se distinguió en el servicio diplomático francés. Su primer trabajo le llevó al consulado de Lisboa, de donde pasó en 1829 a Túnez, donde su padre tenía el cargo de Cónsul general. En 1832 fue enviado como vicecónsul a Alejandría. Su llegada a Egipto fue un tanto accidentada, ya que su barco fue puesto en cuarentena a causa de un supuesto brote de cólera. Con el fin de ayudarlo a pasar el tiempo en el hospital, M. Mimaut, cónsul general de Francia en Alejandría, le envió varios libros, entre los que se encontraba el memorando que el ingeniero Lepère, miembro de la expedición francesa a Egipto en 1799, había preparado en su día para Napoleón Bonaparte sobre las posibilidades de unir el mar Mediterráneo con el mar Rojo mediante un canal. Después de su lectura de Lesseps concibió la idea de realizar este proyecto, aunque Lepère había concluido, erróneamente, que existía una diferencia de nivel de cerca de 10 metros entre el Mar Rojo y el Mar Mediterránea. Después de leer el informe, la idea de excavar el istmo de Suez se convirtió en una verdadera obsesión para Ferdinand, obsesión que ya no le abandonaría hasta convertirla en realidad. Pero aún habrían de pasar casi veinte años antes de poder poner en marcha su fantástico proyecto.

En 1835 de Lesseps fue nombrado cónsul general en Alejandría, donde permaneció dos años. Gracias a los buenos servicios, que su padre Mathieu había prestado en calidad de cónsul general francés en Egipto a Mehemet Ali, cuando éste no era más que un simple coronel del ejército, el ahora virrey recibió con suma cordialidad a Ferdinand, llegando incluso a confiarle la educación de uno de sus hijos más pequeños, Mohammed Saïd. La valiente labor de Ferdinand durante el estallido de otra epidemia de cólera durante su estancia en Egipto en 1835, le valió el nombramiento de caballero de la Legión de Honor. Hacia el final del año 1837 regresó a Francia, y el 21 de diciembre se casó con la señorita Agathe Delamalle, hija del fiscal de Angers.

Tras un largo periplo por Europa como cónsul en Róterdam (1838), Málaga (1840), y Barcelona (1842) y, después, como cónsul general en la ciudad condal (1845), Ferdinand de Lesseps fue nombrado Embajador en Madrid en el año 1848.

Cuando estalló la revolución en Italia, tras la proclamación de la república romana de Manzini, de Lesseps fue enviado a la ciudad eterna en una misión especial de paz. Su fracaso en este servicio motivó su retirada del servicio diplomático en 1849.

De vuelta en Francia, se convirtió en un productor agrícola. Con el apoyo económico de su suegra compró una gran propiedad en el departamento de Indre; la casa se encontraba en la localidad de La Chênaie y había pertenecido anteriormente a Agnès Sorel, amante del rey Carlos VII de Francia en el siglo XV. Ferdinand se dedicó a la restauración de esta finca, pero sin olvidar su sueño del “canal de los dos mares”. En

sus momentos de ocio reexamina los papeles que había preparado durante su estancia en Egipto, redactando una memoria sobre la cuestión que hizo traducir al árabe y entregar, en 1852 al entonces virrey, Abbas-Pacha. Pero su gestión no tuvo ningún resultado. Cuando dos años más tarde tras la muerte de éste, su antiguo pupilo Mohammed-Said, accedió al poder, su suerte cambió. Tras enviarle una carta de felicitación por su ascenso al gobierno de Egipto, recibió en respuesta una invitación para viajar a Egipto; invitación que supuso un cambio radical en la vida de Ferdinand.

Por fin había llegado la hora de volver a pensar en el proyecto del canal de Suez. Saïd Pasha, una vez escuchado su plan, le invita a iniciar trabajos previos sobre la viabilidad de la construcción del canal, conjuntamente con dos brillantes ingenieros franceses al servicio de Egipto, Bey Mougel y Louis-Maurice Linant de Bellefonds, llamado "Linant Bey", que ya en 1847 había realizado un estudio técnico sobre la posibilidad de excavar el istmo, siguiendo la iniciativa, antes mencionada, de un grupo de la secta sansimoniana, guiada por su jefe espiritual Prosper Enfantin; iniciativa que, sin embargo, no obtuvo, finalmente, el respaldo del entonces virrey Mehemet Alí.

De Lesseps quiere construir un canal sin esclusas, que vaya desde Port Said hasta Port Tewfik, conectando el Mar Mediterráneo con el golfo de Suez y el Mar Rojo. Un primer esquema satisface plenamente a Saïd, que firma, el 30 de noviembre de 1854 la concesión según la cuál Ferdinand queda autorizado a realizar todos los trabajos y estudios previos necesarios antes de iniciar la ejecución de la obra, que debe obtener el visto bueno del sultán de Turquía, del cual Saïd es vasallo. Lesseps, muy ilusionado con el proyecto, está seguro de obtener rápidamente su aprobación. Pero muy pronto surgen dificultades de toda clase. La oposición de Gran Bretaña se hace patente y el Sultán, objeto de fuertes presiones por parte del embajador de Inglaterra, no da una respuesta positiva, a pesar de que Ferdinand visita en febrero de 1855 personalmente Constantinopla. Stratford, embajador inglés ante la Sublime Puerta, se había adelantado ya para advertir al Sultán de la inconveniencia de permitir a Egipto la construcción del canal, con el fin de evitar que el virrey pudiera sentirse con fuerza suficiente para independizarse de Turquía. Hay que tener presente que la guerra de Crimea había empezado en 1853 y que Lord Palmerston se convirtió en 1855 en Primer Ministro de Gran Bretaña y en el enemigo acérrimo de los planes de Ferdinand Lesseps, considerando que la construcción del canal perjudicaría gravemente los intereses comerciales de Gran Bretaña y alteraría el equilibrio de poderes entre las potencias europeas, tan arduamente establecido después de las guerras de Napoleón Bonaparte. Al mismo tiempo se producen todo tipo de intrigas en París contra la persona de Lesseps. Ante esta situación, tampoco Napoleón III se decide a apoyar oficialmente a Ferdinand.

Pero, tan cerca de la realización de su sueño, de Lesseps no se rinde ante la adversidad sino que comienza una dura batalla contra sus opositores. Su táctica será tratar de

movilizar la opinión pública internacional en apoyo de su proyecto, para obligar a los gobernantes a dar su beneplácito; táctica que el propio Napoleón le había sugerido. Su mayor enemigo, tanto en el campo diplomático como en el de la propaganda será Lord Palmerston, que aún en 1859 dijo al director del Times de Londres, John Thadeus Delane, en varias cartas sobre el tema de la construcción del canal, categóricamente: “It shall not be made”; “it cannot be made” e “it will not be made”.<sup>2</sup>

## 2 LORD PALMERSTON

Henry John Temple, tercer Vizconde de Palmerston, también conocido como Lord Palmerston (1784 – 1865), fue un político británico que ocupó el cargo de Primer Ministro del Reino Unido a mediados del siglo XIX durante dos ocasiones: la primera entre el 6 de febrero de 1855 y el 19 de febrero de 1858, y la segunda entre el 12 de junio de 1859 y el 18 de octubre de 1865. Participó en el gobierno continuamente desde el año 1807 hasta el día de su fallecimiento. Palmerston es recordado hoy, especialmente, por su papel en la dirección de los asuntos exteriores británicos, durante un periodo en el que el Reino Unido fue la mayor potencia mundial. Algunas de sus agresivas acciones, actualmente consideradas como intervencionistas, causaron entonces, fuertes controversias. Así, participó en la creación de la Cuádruple Alianza, entre el Reino Unido, Francia, España, y Portugal (1834), consolidó la influencia británica en Egipto, debilitando la francesa (Convención de los Estrechos en 1841), frenó el expansionismo del Imperio Ruso en las costas del mar Negro, y logró la apertura de los puertos chinos al comercio internacional con su contribución al estallido de la guerra del Opio con China.

Palmerston jugó, también, un papel clave en el establecimiento de la independencia de Bélgica (1830 - 31) y Grecia (1832) y aseguró la integridad de Turquía contra Francia (1840). Siendo Primer Ministro, puso fin a la Guerra de Crimea, aprobó la creación del Reino independiente de Italia, y apoyó una política de neutralidad en la Guerra civil americana. Él consideró a Francia como el enemigo británico potencial y siempre procuró conservar el legado del Congreso de Viena de 1815 que impuso restricciones contra una posible futura política de expansión francesa. También trató de evitar que España y Portugal cayesen bajo la influencia del país galo.

Asimismo, organizó la intervención conjunta con Rusia, Austria, Prusia, y una reluctante Francia, contra la rebelión de Mohamed Alí de Egipto (1839-41), con el fin de evitar la desintegración del Imperio otomano. La Conferencia de Londres de 1840 y

---

<sup>2</sup> Sir Edward Cook: *Delane of the Times*, Constable, Londres 1915, p. 251

su continuación en 1841, inspirada por Palmerston, terminó privando a Mohamed Ali de Siria, Líbano, Palestina, y del desierto de Sinaí, dejándole solo el título de virrey hereditario de Egipto.

Probablemente, la lucha más larga de toda su carrera, fue su oposición férrea a la construcción del canal de Suez bajo el patrocinio de Francia. La actitud negativa de Gran Bretaña hacia la construcción del Canal de Suez entre abril de 1859 y marzo de 1865, hasta su aprobación definitiva por la Sublime Puerta, fue en gran medida un reflejo de la situación de la política internacional. Otra de las causas era la renuencia británica de enfocar los problemas en Egipto de una manera nueva, en vista del continuo declive del Imperio Otomano.

## 2.1 La política de prensa

Lord Palmerston tenía en estos años ya una larga experiencia en el manejo de la opinión pública por medio de determinados periódicos que estaban a su servicio. El confesó eufemísticamente “*I can compel but I cannot control*” (“*Puedo incitar pero no puedo controlar*”)<sup>3</sup>. Pero, teniendo en cuenta su larga permanencia en el poder, como Ministro de Asuntos Exteriores entre 1846 y 1851, Ministro del Interior entre 1852 y 1855 y Primer Ministro en las dos ocasiones mencionadas, no es de extrañar que tuviese tiempo suficiente para establecer relaciones provechosas con muchos profesionales de la prensa. Se atribuye precisamente a estas relaciones y la correspondiente influencia de sus periódicos amigos sobre la opinión pública, su ascenso a Primer Ministro en 1855. A mediados del siglo XIX, Palmerston era la envidia de todos sus rivales parlamentarios.<sup>4</sup> A pesar de sus muchos adversarios políticos entre sus propios correligionarios conservadores, David Brown opina, que gracias a su popularidad fuera del ámbito parlamentario, creada conscientemente por los medios de comunicación afines, pudo Palmerston mantenerse tanto tiempo en las esferas del poder. Reconocidos *amigos* de larga duración fueron el *Morning Chronicle* hasta el cambio de sus propietarios en 1852; el *Morning Post*, fiel hasta la muerte del político, y el *Globe*. Otros diarios prestaban apoyo temporal para determinadas cuestiones. Richard Cobden propagandista del librecambismo y, desde 1841, diputado en la Cámara de los Comunes, dijo que no tenía la menor duda de que Palmerston había hecho más uso de la prensa para crearse una opinión pública artificial que cualquier otro ministro desde la época de Bolingbroke<sup>5</sup>. Cobden detectó también la influencia de

---

<sup>3</sup> David Brown, “Compelling but not controlling?: Palmerston and the Press, 1846-1855, *History* 86, 201, pp. 42

<sup>4</sup> Stephen Koss, *The Rise and Fall of the Political Press in Britain*, p.82

<sup>5</sup> *Ibidem*, p.132. Lord Bolinbroke fue un político conservador inglés (1678-1751)

Palmerston en la información internacional del *Daily News*, el *Morning Adviser* y, a veces, en el *Morning Star*. Sin embargo *The Times*, sin duda el más importante periódico europeo de la época, con una tirada mayor que la del conjunto de todos sus competidores ingleses, no veía con buenos ojos a Palmerston, desde que, en 1835 el periódico abandonó a los whigs. Thomas Barnes, editor del Times hasta su muerte en 1841, sentía una gran antipatía hacia Palmerston, tanto a su persona como hacia su política. Todavía en 1850 Palmerston temía al *Times* más que “veinte *Houses of Lords and Commons*”.<sup>6</sup> Será a partir de 1855, cuando John Thadeus Delane, su omnipotente sucesor, establecía una relación más estrecha con el entonces Primer Ministro, relación que éste utilizaría en su lucha contra la construcción del canal de Suez y contra Ferdinand de Lesseps, aunque Delane disentía en privado de la opinión del Ministro sobre los beneficios que la construcción del canal aportaría a Gran Bretaña. En 1861 la nueva amistad con Delane había llegado tan lejos que Palmerston, preocupado por los crecientes problemas del editor con su vista, le ofreció un trabajo con “luz de día” como subsecretario permanente en el Ministerio de la Guerra, puesto que Delane, aunque muy halagado, declinó porque ello hubiera parecido no sólo un puesto para él sino, también, un soborno para la prensa.<sup>7</sup> En estos años Palmerston fue la gran estrella en el firmamento político y Delane fue su profeta. El secreto del poder del Primer Ministro residía en la correspondencia exacta de su carácter, su talento y su política con las opiniones y sentimientos de la clase media de su tiempo. A ellos pertenecía la opinión pública que gobernaba entonces el país, especialmente después de la guerra de Crimea, y de esta opinión Delane de *The Times* fue el portavoz.<sup>8</sup>

Otros periódicos como el *Daily Telegraph* fueron también agasajados con diferentes prebendas, por lo que este diario popular aplaudía sin fisuras la política de Lord Palmerston a partir de 1860.<sup>9</sup> Tras la muerte de Palmerston, el 18 de octubre de 1865, *The Times* le honró con una esquela de defunción a nueve columnas, preparada por el propio Delane en la que se podía leer: “*There never was a statesman who more truly represented England than Lord Palmerston*”. En vida como en su muerte, Palmerston sirvió al más famoso diario inglés de su tiempo, porque *The Times* alcanzó ese día una tirada record de más de 76.000 ejemplares.<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup> Tom Morley: “The arcana of that great machine: Politicians and *The Times* in the late 1840s”, *History* 72, 1988, pp. 53.

<sup>7</sup> Stephen Koss, op. cit., p.155

<sup>8</sup> Cook, Sir Edgard: *Delane of The Times*, pp.94-95.

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 156

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 166



### 3 La batalla por la opinión pública

Frente a tamaño enemigo, de Lesseps tendrá que utilizar toda su fuerza y astucia para poder llevar a cabo su sueño. Dado que Inglaterra era el terreno más difícil de conquistar, Ferdinand inició allí su lucha. Siguiendo indicaciones del Emperador francés, contactó al corresponsal del *The Times* en París, O'Meagher, a quien había conocido durante sus estancias en Barcelona y en Madrid. O'Meagher proporciona a Lesseps un detallado informe sobre la apreciación inglesa con respecto al canal, señalándole el modo más conveniente para acercarse a la opinión británica. El argumento sugerido es que Lesseps explique a los ingleses, que había rechazado hasta ahora todo apoyo financiero de otros países, esperando que Inglaterra asumiera una parte importante del proyecto, que le beneficiaría más que a ninguna otra nación. O'Meagher añadió que por parte de los comerciantes no había ningún rechazo del canal. Su gran utilidad había sido demostrado, incluso, por el ingeniero Sir James Wetch y también por el celebrado novelista Charles Dickens. Contrariamente a los siniestros ecos históricos que Stratford y Palmerston esperaban escuchar, ambos personajes decían que la apertura del istmo de Suez aumentaría el poder de Inglaterra tanto en el campo militar como en el del comercio. Finalmente, de Lesseps llega en persona a Londres el 24 de junio de 1855 donde consigue, en breve tiempo, ser recibido por el ministro de Asuntos Exteriores Lord Clarendon y, a través de contactos sociales de alto nivel, también por Lord Palmerston. Pero, aunque en aquellas fechas Inglaterra y Francia eran aliadas en la guerra contra Rusia, Lesseps no pudo cambiar el rechazo rotundo del primer Ministro inglés a sus planes.

Inasequible al desaliento, Ferdinand se dirigió entonces al pueblo inglés con una serie de artículos, entre los que destaca *The Question of the Isthmus of Suez submitted to English Public Opinion – aperire terram gentibus*, publicado en Londres en julio de 1855, en el cual emplaza a las grandes compañías comerciales e industriales, de las empresas de transportes y de directores de bancos y cámaras de comercio a emitir un juicio sobre su proyecto<sup>11</sup>.

La estrategia de Lesseps obtuvo un éxito extraordinario. Con exclusión de Lord Palmerston, los ingleses habían sido ganados para su causa. Seguro de su victoria final, Ferdinand seleccionó, entonces, a reconocidos técnicos para formar una comisión científica que debía examinar *in situ* en el istmo los detalles de la ejecución de su plan.

Después de efectuar ligeras variaciones, esta comisión internacional de ingenieros civiles aprobó en 1856 el proyecto. Animado por este éxito, ya nada pudo frenar a

---

<sup>11</sup> "We consult with the India Company, the business houses of Australia, Singapore, Madras, Calcuta, Bombay; City interests, the ship-owners of London and Liverpool, iron-owners, the makers of machinery, the Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, the Directors of banks and the great industrial concerns, the Chambers of Commerce, the coal-owners. I am concerned with their interests. I await their judgment" (Charles Beatty: De Lesseps of Suez. *The Man and his Times*, p. 131).

Ferdinand. Siguiendo con sus campañas publicitarias en el mundo entero señala: “periódicos franceses, ingleses, italianos, españoles, alemanes y americanos mantienen a sus lectores continuamente informados sobre la excavación del istmo de Suez, hablando favorablemente de nuestra empresa”<sup>12</sup>.

Aunque el 25 de octubre *The Times* publica un artículo muy crítico, siguiendo, probablemente, instrucciones de Lord Palmerston, aduciendo la imposibilidad técnica de llevar a cabo la construcción del canal. Este hecho, lejos de perjudicar a Lesseps le sirve de estímulo para comenzar la siguiente fase de su campaña. Ésta consistía en publicidad para la comisión técnica, señalando que un grupo de científicos de tan alto nivel y prestigio no prestarían sus nombres para apoyar a una quimera. Tras meses de pruebas y de mediciones, el veredicto de la Comisión es clara: “*La obra es realizable y su éxito cierto. El resultado para el comercio mundial será inmenso*”<sup>13</sup>. De Lesseps se creía ya ganador, cuando intenta que en el Tratado de París que sella la guerra de Crimea se incluya una cláusula que garantice la neutralidad perpetua del futuro canal. Pero nuevamente ve sus ambiciones frustradas.

Por otra parte, Palmerston sigue en sus trece y, en lo más mínimo impresionado por las conclusiones de la Comisión, afirma a de Lesseps en una nueva entrevista, que su Embajador en Constantinopla, Lord Stratford de Redcliffe recibiría ahora instrucciones para presionar al Sultán a usar su veto contra el canal. Ni siquiera la amable recepción de Lesseps por la reina Victoria y su consorte Albert pueden impresionar a Palmerston, que desconfía de los planes expansionistas de Napoleón en Egipto. Pero, a pesar de todos los obstáculos, Ferdinand de Lesseps no se da por vencido. En los dos años siguientes prosigue realizando interminables viajes en Europa, con el fin de recabar el apoyo de personajes destacados en cada país y también, una y otra vez a Egipto para animar al virrey Saïd, cansado ya de tanta controversia, de seguir adelante con la construcción del canal a pesar de la nueva negativa del Sultán en noviembre de 1857 y junio de 1858 a dar su beneplácito para iniciar las excavaciones. En Londres, la situación tampoco mejora. A pesar de la caída de Palmerston en enero de 1858, la Cámara de los Comunes se pronuncia con una gran mayoría en contra del canal en un largo debate celebrado en junio del mismo año.

Sin embargo, tras incesantes gestiones, nada puede impedir la creación de la *Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez*, a finales de 1858 con domicilio social en Alejandría y sede administrativa en París. Saïd Pasha aprueba, aunque no de muy buena gana, los estatutos de la misma. La suscripción internacional abierta para financiar la construcción del canal constituye un gran éxito. 400.000 acciones fueron vendidas en poco tiempo, Lesseps había conseguido despertar el patriotismo de los

---

<sup>12</sup> Beatty, op. cit. p. 133; 4 Cook, Sir Edward, op. cit., p. 251

<sup>13</sup> Beatty, op. cit. p. 138

franceses que suscribieron más de la mitad del capital de 200 millones de francos necesarios para constituir la empresa. El gobierno egipcio adquirió ochenta millones de dólares en acciones. Otros países como España, Portugal, Bélgica, Prusia, Suiza, Dinamarca, los Países Bajos y algunos otros estados participaron con sumas pequeñas.

El 25 de abril de 1859, de Lesseps hinca el primer golpe de la piqueta en el suelo de Port Said, en una lujosa ceremonia de apertura en presencia de un nutrido grupo de periodistas internacionales, que fueron los encargados de comunicar al mundo el fabuloso evento del inicio de la construcción del canal. No obstante, Palmerston sigue lanzando todos sus dardos en sus periódicos afines contra el francés. El *Times* publica el 26 de mayo una larga diatriba contra Francia y de Lesseps, señalando, entre otros:

*"(...) We wish to God that the only dangers for Turkey and ourselves were those which could be plotted on the banks of the Nile! We care little about what French adventurers might do in the service of Egypt, because we know that in this matter England will not tolerate being trifled with for one moment...)"<sup>14</sup>.*

El 25 de julio podemos leer en el *Morning Post*: *"(...) The dullness of trade continues to be one of the most noticeable features in the actual state of things in Egypt since the excitement produced by M. Lessep's late proceedings which has subsided into the most placid indifference"<sup>15</sup>.*

También el *Times* sigue el mismo día a la carga: *"Clearly, the Universal Company is drawing near to being wound up, and there are people who consider M. de Lessep's service channel quite an appropriate place for him to dump his rubbish. Just a little while longer, and the issue of the Suez Canal will probably be buried beneath a sizeable compensation claim against the viceroy of Egypt (...)"<sup>16</sup>.*

El inicio de las excavaciones era un golpe audaz que Lesseps había dado sin contar con la aprobación de Inglaterra y de Turquía. El Sultán no tardó mucho, presionado por Londres en ordenar a Saïd Pasha el paro de las obras. Éste, enfermo y cansado no se atreve a desobedecer la orden, porque las intrigas contra Lesseps habían mermado su

---

<sup>14</sup> *The History, File on the British opposition: press articles. The Times*, 26 de mayo 1859. Cita tomada de [http://serlio.org/en/special\\_dossier/suez/html-content/historique/txt-0009-5.html](http://serlio.org/en/special_dossier/suez/html-content/historique/txt-0009-5.html). Consultado el 24 de noviembre 2011.

<sup>15</sup> Trad.: "El aburrimiento del comercio sigue siendo uno de los rasgos más sensibles en el estado real de cosas en Egipto después del entusiasmo producido por las últimas actuaciones de M. de Lesseps, que se ha evaporado en la indiferencia más apacible". Cita de *The Morning Post*, 25 de julio 1859, artículo *Egypt*, p. 6.

<sup>16</sup> Trad.: "(...)La Empresa Universal se acerca a ser cerrada, y hay gente que considera el canal de servicio del Sr. Lesseps como un lugar bastante apropiado para verter en él su basura. Dentro de poco tiempo el tema del Canal de Suez será probablemente enterrado bajo una reclamación de importantes compensación contra el viceroy de Egipto (...)" *The History, File on the British opposition: press articles. The Times*, 25 de julio 1859. Cita tomada de [http://serlio.org/en/special\\_dossier/suez/html-content/historique/txt-0009-6.html](http://serlio.org/en/special_dossier/suez/html-content/historique/txt-0009-6.html). Consultado el 24 de noviembre 2011.

confianza en el francés y en su proyecto. El *Times* de Londres llegó a publicar que la Compañía del Canal estaba al borde de su disolución y que Inglaterra no tenía ninguna necesidad de tener relaciones con un personaje tan turbio como de Lesseps<sup>17</sup>. Como de Lesseps había esperado, la opinión pública europea había protestado violentamente contra la negativa del sultán de aprobar la construcción. De primeros ministros, accionistas, banqueros y cónsules de cinco países llegó un torrente de argumentos a Constantinopla para que cambiara su postura. Pero el sultán, instigado por el embajador inglés, seguía firme en su decisión. De Lesseps no había esperado este giro. Aún peor, en vista de los problemas, el virrey Saíd, se creía engañado por Ferdinand y se distanció de su amigo. La empresa estaba a punto de hundirse.

Solo un milagro podría ahora salvar el canal. La desesperación de Ferdinand le impulsó a jugar una última carta. Gracias a la mediación de Eugenia de Montijo fue recibido de nuevo por el Emperador francés para pedir su apoyo. Astutamente le plantea la cuestión en presencia de algunos de sus socios apelando al honor del Emperador: ¿Va a consentir que Inglaterra bloquee una empresa vital para Francia? Esta vez, dado que la opinión pública internacional había aplaudido el proyecto y que Napoleón estaba muy necesitado de reconocimiento internacional, respondió a de Lesseps después de una corta reflexión *"M. de Lesseps, usted puede contar con mi apoyo y protección. La oposición británica carece de importancia. Solamente debemos mantenernos firmes"*. Con Francia como garante del canal, el virrey egipcio permitió, al fin, la continuación de las excavaciones.

Pero, los problemas no terminaron allí. En los años siguientes, de Lesseps tuvo que solucionar una y otra vez problemas técnicos y empresariales, mientras la prensa inglesa no ceja en sus ataques de desprecio:

*"(...) We do not wish M. de Lesseps any ill. In our capacity as business people we could weep at the squandering of so much good money, which could have been put to better use. The worst thing about this canal project is that it is not accomplishing any good, either in part or by chance. If, as everyone in this country believes that it will, it fails to link the Mediterranean with the Red Sea, it will fall through completely. It will not even have provided profitable employment for the workforce. Local workers could have been better employed in other ventures, and, if reports are true, it has been necessary to force them to sign up for this loathsome task (...)"*<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Beatty, op. cit., p. 196

<sup>18</sup> Trad.: *"(...) No deseamos ningún mal a M. de Lesseps. En nuestra capacidad como comerciantes podríamos llorar por el malgasto de tanto dinero bueno, que podría haber sido utilizado para fines mejores. Lo peor de este proyecto de canal consiste en que no sirve para nada bueno, ni parcial- ni totalmente. Si, como todos en este país creemos que va a ocurrir, fallará en unir al Mediterráneo con el Mar Rojo, fracasará completamente. Ni siquiera habrá proporcionado empleo provechoso para la mano*

El momento más peligroso llegó en 1864. Saïd Pasha había muerto el año anterior y su sucesor Ismail Pasha estaba muy influenciado por los embajadores de Turquía y de Inglaterra. Ambos aconsejan al nuevo virrey una treta para imposibilitar la continuación de la construcción: prohibir la utilización de trabajadores egipcios forzados, hasta entonces la fórmula habitual para realizar todas las grandes obras públicas en Egipto. Esta medida dejaría a de Lesseps sin el personal necesario para seguir. Una vez más, Ferdinand recurre a la opinión pública para demostrar que sus trabajadores egipcios recibían un trato correcto y humanitario. Un grupo de periodistas invitados a inspeccionar todas las instalaciones en los campamentos de trabajo, darán fe en sus respectivos países del infundio de las acusaciones contra el francés.

Este era el momento clave. A pesar de que la empresa estuvo a punto de quebrar varias veces en los años siguientes, el apoyo del Emperador francés limpió el camino, y, en marzo de 1866, el Sultán no tuvo más remedio que ratificar la concesión. Para entonces, la construcción del canal había continuado a pesar de todas las dificultades.

Aunque en 1867 las obras del Canal peligraron de nuevo por la falta de dinero, Napoleón III intervino discretamente para que el Cuerpo Legislativo y el Senado autorizaran un crédito de cien millones francos en oro a la Compañía del Canal, por lo que el gran proyecto pudo, tras diez años de lucha ser finalizado en 1869.

El 15 de agosto de 1869, las aguas de Mediterráneo fluyeron, finalmente hasta el Mar Rojo. El entusiasmo por esta gran hazaña era indescriptible en Europa, también en Gran Bretaña. Ahora –claro que Palmerston había muerto hace ya tiempo - la prensa inglesa reconoce su error:

*“(...)England, usually the patron of bold commercial speculations, hung back from a Project in which, more than any nation of the world, she was interested; leaving to the audacity of France and the courage of Egypt, a task which ought to have been hers alone. The time, however seems to us not to be one in which such considerations should be adverted to or recognized. If the Suez Canal becomes the great highway which it proposes to be, the world will be the better and we shall all be the gainers. Fortunately, no national rivalries or commercial interests can interfere with the glory which is due to M. de Lesseps as the originator of this great work. Perseverance, the very basis of genius, he has exhibited in a*

---

*de obra. Trabajadores locales podrían haber sido mejor empleados en otras empresas, y, si los informes son verdaderos, ha sido necesario forzarlos a firmar para esta tarea repugnante (...)*”. *The History, File on the British opposition: press articles. The Times*, 29 de noviembre 1862. Cita tomada de [http://serlio.org/en/special\\_dossier/suez/html-content/historique/txt-0009-7.html](http://serlio.org/en/special_dossier/suez/html-content/historique/txt-0009-7.html). Consultado el 24 de noviembre 2011.

*marvelous degree; his persistence and faith in himself having finally conquered all obstacles (...)*<sup>19</sup>.

La inauguración oficial del Canal de Suez, el 17 de noviembre de 1869 se convirtió en la gran fiesta descrita al inicio de este artículo. El tesón de Ferdinand de Lesseps, pero también su inteligente uso de la opinión pública contra sus adversarios hicieron posible la conclusión de un sueño y de un milagro tecnológico.

## EPÍLOGO

La Historia mundial está llena de paradojas. Una de ellas concierne al Canal de Suez. En 1875, sólo seis años después de su inauguración, el Pachá de Egipto, a causa de la deuda externa de su país, puso a la venta su parte de las acciones del canal. En una rápida maniobra, el Primer Ministro del Reino Unido, Benjamin Disraeli, convenció a la Reina Victoria de la necesidad de comprarlas para tomar el control sobre la ruta hacia la India. Un enviado de Disraeli consiguió un cuantioso préstamo de parte de los banqueros Rothschild, y de esta manera el Reino Unido se aseguró el dominio del canal. Si Palmerston hubiera podido presenciar el golpe, seguramente hubiera lanzado una gran carcajada.

Ferdinand de Lesseps, por el contrario, acabó sus días con mala fortuna. Después de recibir grandes honores y reconocimientos por su labor en Egipto, vislumbró otro gran proyecto afincado a sus ideas progresistas: la construcción de un canal interoceánico que uniera los océanos Pacífico y Atlántico a través de Panamá. Este proyecto se convertiría en un fracaso total, originando la peor crisis financiera de la Tercera República Francesa. La quiebra de la Compañía encargada del proyecto provocó no sólo la pérdida de los ahorros de muchos franceses, sino el desprestigio total de la imagen de Ferdinand y su papel en la gestión de la obra. Las acusaciones de malversación de fondos llevan, en 1891 a una demanda de fraude y abuso de confianza contra de Lesseps y el resto de los miembros de la Compañía. El 9 de febrero de 1893, el Tribunal de Apelación de París condena tanto a Ferdinand como a

---

<sup>19</sup>Trad.: (...) Inglaterra, por lo general el patrón de valientes especulaciones comerciales, se quedó atrás en un Proyecto en el cual, más que cualquier nación del mundo, estuvo interesada; dejando a la audacia de Francia y al valor de Egipto, una tarea que debería haber sido la suya sola. Ahora no nos parece que sea el momento para que tales consideraciones deberían ser aludidas o reconocidas. Si el Canal de Suez se convierte en la gran vía de transporte que se propone ser, el mundo será mejor y todos seremos los ganadores. Por suerte, ningunas rivalidades nacionales o intereses comerciales pueden interferir con la gloria que es debido a M. de Lesseps como el autor de este gran trabajo. El ha demostrado perseverancia, la verdadera base del genio en un maravilloso grado; su persistencia y fe en él han conquistado, finalmente, todos los obstáculos (...). Fuente: *The Examiner and London Review*, 20 de noviembre 1869. Artículo: *The Suez Canal*".

su hijo Charles, a Gustave Eiffel y a Charles Baihaut, ex-Ministro de Obras Públicas de Francia, a cinco años de prisión y 3.000 francos de multa. Sin embargo, por la edad de Ferdinand no se aplica la pena de prisión. El 15 de junio del mismo año, el Tribunal de Casación anula el fallo del Tribunal de Apelación y deja en libertad a padre e hijo. Ferdinand de Lesseps ya no se repondría del llamado “escándalo de Panamá” hasta su muerte el 7 de diciembre de 1894.

## 4 Bibliografía

- BELL, K.: (1965): “British Policy towards the Construction of the Suez Canal, 1859-65”, en TRHS, 15, pp. 121-143; [www.jstor.org/stable/27614636](http://www.jstor.org/stable/27614636)
- BROWN, David. (2001): “Compelling but not Controlling?: Palmerston and the Press, 1846-1855”, en *History*, Vol. 86, nº 281, pp. 41-61.
- BEATTY, Charles (1956): *De Lesseps of Suez; the man and his times*, Harper and Brothers, Nueva York.
- BOYCE, G, Curran, J. and Wingate, P. (Ed) (1978): *Newspaper history: from the 17<sup>th</sup> century to the present day*”, Constable, Londres.
- COOK, Sir Edward (1915). *Delane of the Times*, Constable., Londres .
- HISTORY, The: File on the British opposition: press articles. [http://serlio.org/en/special\\_dossier/suez/html-content/historique/txt-0009-5\\_009-7.html](http://serlio.org/en/special_dossier/suez/html-content/historique/txt-0009-5_009-7.html). Artículos de *The Times*, del 26 de mayo 1859, 25 de julio 1859 y 29 de noviembre 1862.
- KARABELL, Zachary (2003): *Parting the Dessert. The creation of the Suez Canal*, A. a. Knopf, Nueva York.
- KOSS, Stephen (1981): *The Rise and Fall of the Political Press in Britain*, Hamish Hamilton, Londres.
- MORLEY, Tom: “The arcana of that great machine: Politicians and *The Times* in the late 1840s”, *History* 72, 1988, pp. 53.
- RIDLEY, Jasper (1970): *Lord Palmerston*, Constable, Londres.