El canal de Suez y las nuevas rutas marítimas

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

El canal de 1869

El canal de Suez se construyó bajo dirección francesa y se inauguró en noviembre de 1869, tras unas ceremonias que comenzaron en Port Said el 15 de noviembre. Discurre a lo largo de unos 193 kilómetros entre el Mediterráneo y el golfo de Suez y acorta el viaje del mar Arábigo a Londres en unos 8900 kilómetros.[1] Para el comercio entre Europa y el Lejano Oriente, el canal sustituyó el paso por el cabo de Buena Esperanza por una ruta a través del Mediterráneo, el mar Rojo y el océano Índico. Singapur se encontraba justo en esa ruta, en el punto en que los barcos con destino a China, Japón, Siam y las Indias Neerlandesas pasaban del océano Índico al mar de la China Meridional.

Gran Bretaña adquirió pronto una participación directa en la vía navegable. En 1875 el jedive Ismail Pachá, acuciado por las deudas, vendió su participación del 44 % al gobierno británico por 4 millones de libras, aunque los accionistas franceses seguían teniendo la mayoría.[2] La compra indicaba hasta qué punto el canal se había vuelto

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

central para las comunicaciones del imperio. Desde la perspectiva de Singapur, significaba que la ruta de la que dependía el puerto quedaba ahora protegida por el poder británico desde Londres hasta los Estrechos.

Vapor, carbón y la máquina compound

El vapor necesitaba algo más que el canal para ser competitivo. Los veleros no podían utilizarlo de forma rentable, ya que los vientos del mar Rojo eran poco fiables y el remolque resultaba caro. La innovación decisiva vino de la ingeniería naval. Los primeros vapores quemaban tanto carbón que debían dedicar gran parte de su casco al combustible y no podían llevar carga suficiente para competir con los veleros en la larga ruta hacia Asia. El armador de Liverpool Alfred Holt, que fundó el 16 de enero de 1866 la línea conocida más tarde como Blue Funnel Line, resolvió este problema con una compacta máquina de doble expansión que trabajaba con una presión de caldera más alta.

Su vapor *Agamemnon*, botado en 1865, podía cubrir la travesía de unas 14 000 millas náuticas de Londres a China, con una escala para cargar carbón en Mauricio a la ida y otra a la vuelta. El servicio era rentable incluso antes de la apertura del canal. Hacia 1870 los vapores competían con fuerza con los clípers del té, y en 1871 los astilleros del Clyde tenían 45 vapores en construcción para el comercio del Lejano Oriente.[3] Una vez abierto el canal, las nuevas máquinas y la ruta más corta se reforzaron mutuamente. Un vapor que pasaba por Suez necesitaba carbón a intervalos regulares, lo que convirtió los puertos de la ruta en estaciones de combustible con diques, talleres y mano de obra.

El vapor supera a la vela en Singapur

El efecto sobre Singapur fue rápido. En 1870, el año siguiente a la apertura del canal, el tonelaje de los vapores que hacían escala en el puerto superó por primera vez al de los veleros. Hacia 1880 el tráfico marítimo que entraba en Singapur alcanzaba alrededor de 1,5 millones de toneladas de registro neto, de las cuales en torno al 80 % correspondía a vapores. Veinte años después, la cifra había subido a 5,7 millones de

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

toneladas. Las historias generales de la colonia coinciden en el orden de magnitud y registran más de 1,5 millones de toneladas anuales que pasaban por el puerto hacia 1880, unas cuatro quintas partes en vapores.[4]

El vapor cambió también el ritmo del puerto. El comercio de juncos y praos descrito en el capítulo IV de la parte A seguía los monzones, que concentraban las llegadas en unos pocos meses y obligaban a los comerciantes a mantener grandes existencias entre temporadas. Los vapores navegaban durante todo el año con horarios fijos. La mayoría de las grandes navieras europeas habían abierto oficinas en Singapur en la década de 1880. La Peninsular and Oriental Steam Navigation Company había operado ya en 1845 el primer servicio regular de vapores a través de Singapur, con correo y pasajeros entre la India y China, pero solo después de 1869 el vapor transportó también el grueso del comercio de mercancías.[5]

La red regional de distribución

Los vapores transoceánicos hacían escala en unos pocos grandes puertos. A su alrededor crecieron redes de embarcaciones más pequeñas que recogían los productos de las costas y los ríos de la región y distribuían las mercancías importadas. Singapur se convirtió en el centro de una de esas redes. La Straits Steamship Company fue fundada en Singapur en 1890 por el neerlandés Theodore Bogaardt con un capital inicial de 421 000 dólares de los Estrechos, suscrito íntegramente por inversores locales, entre ellos los comerciantes chinos Tan Jiak Kim, Lee Cheng Yan, Lim Ho Puah y Tan Keong Saik. Empezó con cinco buques y en 1923 tenía 24, que transportaban trabajadores, estaño, caucho y carga general a lo largo de la costa occidental de Malaya.[6] La propiedad conjunta europea y china de la compañía reflejaba la colaboración entre comunidades que el capítulo V de la parte A describió en el sistema de crédito. El transporte marítimo, como la financiación del comercio, combinaba capital y conocimientos técnicos europeos con redes comerciales chinas.

Las líneas de distribución explican por qué el vapor no destruyó el papel de Singapur como entrepôt (puerto de tránsito y redistribución). Cabría haber esperado que los servicios directos de vapores entre Europa y los puertos productores de la región

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

evitaran Singapur. Parte del comercio se perdió de este modo. Aun así, el historiador económico Chiang Hai Ding concluyó en su estudio sobre el comercio de los Establecimientos de los Estrechos entre 1870 y 1915 que la ventaja geográfica de Singapur no se vio menoscabada por la navegación a vapor.[7] Los grandes buques de línea se concentraban en el centro, mientras que los barcos más pequeños lo alimentaban, un patrón que el puerto de contenedores de finales del siglo XX repetiría a mayor escala.

Conferencias marítimas y el precio del flete

El vapor trajo una nueva forma de organización del mercado. Como los vapores eran caros de construir y de explotar, sus propietarios procuraban llenarlos en salidas regulares a tarifas estables. En las rutas hacia Asia formaron conferencias que fijaban los fletes y vinculaban a los cargadores mediante descuentos que solo se pagaban a quienes utilizaban exclusivamente las líneas de la conferencia. En Singapur, la Straits Homeward Conference funcionaba en virtud de un acuerdo de 1897, entre cuyos promotores figuraba R. D. Holt, de la Ocean Steam Ship Company. Un testimonio prestado en 1902 describía un descuento secreto repartido entre siete firmas, que en conjunto representaban alrededor del 60 % del comercio de regreso.

Los comerciantes de Singapur veían con malos ojos un sistema que favorecía a las grandes casas y mantenía altos los fletes. A petición de la Singapore Chamber of Commerce, el Consejo Legislativo nombró en 1902 una Shipping Commission. El debate se prolongó durante una década y desembocó en 1910 en una Freight and Steamship Bill aprobada por el Consejo Legislativo.[8] El episodio es un ejemplo temprano de una cuestión que recorre la historia de la plaza financiera: hasta qué punto un pequeño Estado comercial debe tolerar un poder de mercado concentrado en manos de operadores extranjeros de los que depende su comercio. Las partes G y H vuelven sobre ella para los mercados de materias primas y de financiación del comercio.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Lo que cambió el canal

El volumen del comercio creció con fuerza en las décadas posteriores a 1869, pero las cifras deben leerse con cuidado. Chiang Hai Ding constató que el comercio de los puertos de los Estrechos se multiplicó por unas once veces en valor en dólares entre 1870 y 1915, pero solo por unas cinco veces y media en términos reales, porque el dólar de plata se depreció frente al oro durante buena parte del periodo.[9] Trabajos recientes van más allá y cuestionan que 1869 fuera siquiera un punto de inflexión, al sostener que el comercio real de Singapur creció a un ritmo bastante constante a lo largo de todo el siglo XIX.[10] El canal aceleró, por tanto, un crecimiento ya en marcha y cambió su composición y su ritmo. En 1912 las importaciones exteriores de los Establecimientos de los Estrechos se valoraban en unos 312 millones de dólares y las exportaciones en unos 243 millones de dólares.[11]

Notas

1. Wikipedia, "Suez Canal" (consultado en noviembre de 2026): inaugurado el 17 de noviembre de 1869 «under French control», con ceremonias que comenzaron en Port Said el 15 de noviembre; longitud de 193,3 km; el canal reduce el viaje del mar Arábigo a Londres en unos 8900 km. ↩
2. Wikipedia, "Suez Canal" (consultado en noviembre de 2026): el jedive Ismail Pachá vendió su participación del 44 % por 4 000 000 £ al gobierno del Reino Unido; los accionistas franceses seguían teniendo la mayoría. ↩
3. Wikipedia, "Blue Funnel Line" (consultado en noviembre de 2026): «Alfred Holt founded the business on 16 January 1866»; Wikipedia, "Alfred Holt" (consultado en noviembre de 2026): el buque de pruebas *Cleator* funcionaba a 60 psi; Holt «designed a compact double expansion engine that left the maximum amount of room in the hull for cargo»; Wikipedia, "Alfred Holt" (consultado en noviembre de 2026): *Agamemnon* botado en 1865; «The passage from London to China is about 14,000 nautical miles»; «one coaling stop in Mauritius on the way out, and another on the return trip»; éxito comercial antes de 1869; hacia 1870 los vapores competían con fuerza con los clípers del

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

té; en 1871 se construían en el Clyde 45 vapores para el comercio del Lejano Oriente. ↩

4. "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (postcolonialweb.org, consultado en noviembre de 2026): en 1870 el tonelaje de los vapores supera al de los veleros; en 1880, tonelaje de 1,5 millones de TRN, con un 80 % correspondiente a vapores; en 1900, tonelaje de 5,7 millones de TRN; Wikipedia, "History of Singapore" (consultado en noviembre de 2026): «By 1880, over 1.5 million tons of goods were passing through Singapore each year», en torno al 80 % transportado por vapores. ↩
5. Library of Congress Country Studies, *Singapore*, "Colonial Singapore" (countrystudies.us/singapore/6.htm, consultado en noviembre de 2026): «Most of the major European steamship companies had established offices in Singapore by the 1880s.»; "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (consultado en noviembre de 2026): en 1845 P&O inicia su primer servicio regular de vapores a través de Singapur. ↩
6. Wikipedia, "Straits Steamship Company" (consultado en noviembre de 2026): fundada en 1890 en Singapur por Theodore Bogaardt con un capital inicial de 421 000 dólares de los Estrechos, «all subscribed by local individuals including wealthy Chinese businessmen Tan Jiak Kim; Lee Cheng Yan; Lim Ho Pua; and Tan Keong Saik»; flota inicial de cinco buques; la flota había crecido hasta 24 buques cuando la compañía se trasladó a Collyer Quay el año siguiente a sus adquisiciones de 1922. ↩
7. Chiang Hai Ding, *A History of Straits Settlements Foreign Trade 1870–1915*, tesis doctoral, Australian National University, 1963 (resumen, ANU Open Research, consultado en noviembre de 2026): los servicios directos de vapores entre Europa y los puertos del Sudeste Asiático desviaron parte del comercio; «the geographical advantage, in particular of Singapore, was not impaired by the development of steamship navigation». ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

8. Chiang Hai Ding, "The Early Shipping Conference System of Singapore, 1897–1911", *Journal of Southeast Asian History*, vol. 10, n.º 1, enero de 1969, 50–68 (extracto y notas, cambridge.org, consultado en noviembre de 2026): acuerdo de 1897; R. D. Holt como promotor original (n. 36); descuento secreto repartido entre siete firmas que representaban el 60 % del comercio de regreso (n. 47); Chiang Hai Ding, "The Early Shipping Conference System of Singapore, 1897–1911", *Journal of Southeast Asian History*, vol. 10, n.º 1, enero de 1969, 50–68 (extracto y notas): la Shipping Commission de 1902 se nombró a petición de la Singapore Chamber of Commerce (n. 51); su informe figura en los Legislative Council Proceedings 1902, App. 40; la Freight and Steamship Bill de 1910 fue aprobada por el Consejo Legislativo. ↩

9. Chiang Hai Ding, *A History of Straits Settlements Foreign Trade 1870–1915*, tesis doctoral, Australian National University, 1963; comparación de Chiang entre crecimiento nominal y real según se resume en la literatura secundaria. ↩

10. Atsushi Kobayashi, "Growth of Regional Trade in Modern Southeast Asia: The Rise of Singapore, 1819–1913", en *Paths to the Emerging State in Asia and Africa* (Singapur, Springer, 2019), 95–113, DOI 10.1007/978-981-13-3131-2_5. ↩

11. *The Statesman's Year-Book 1913* (Londres, Macmillan), Straits Settlements: importaciones de 311 921 864 dólares (1912) y 349 661 673 dólares (1913); exportaciones de 242 930 335 dólares (1912) y 272 111 080 dólares (1913). ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.