
AIDA, EL CANAL DE SUEZ Y SU INAUGURACIÓN. ÓPERA EN TRES ACTOS, EPÍLOGO Y ADENDA

Fernando Escribano Martín
(Universidad Autónoma de Madrid)

RESUMEN

El 17 de noviembre de 1869 se inauguró el Canal de Suez en una ceremonia presidida por la emperatriz de los franceses, Eugenia de Montijo. Como parte de los fastos para celebrar tan magno acontecimiento, el jedive de Egipto había previsto también inaugurar el teatro de la ópera construido al efecto con una obra encargada a Verdi: Aida. Este estreno se retrasó dos años, y en el intervalo Francia había sido derrotada por el Imperio alemán y quedaba ya poco de aquel esplendor que había permitido imponer la construcción del canal pese a las reticencias británicas.

La ópera y el canal permanecen, y los dos tienen aún hoy un papel importante. En esta comunicación se pretende, además de mostrar la gestación de ambas obras, reflexionar sobre el papel del historiador o del creador de una obra artística en la transmisión del pasado que se puede llevar a cabo por distintos intereses.

ABSTRACT

On November 17, 1869 was inaugurated the Suez Canal in a ceremony presided by French Empress Eugenia de Montijo. As part of the pageantry to celebrate this great event, the Khedive of Egypt had also planned to inaugurate the opera house purposed built with a work commissioned to Verdi: Aida. This premiere was delayed two years, and in the interval France had been defeated by the German Empire and has already lost the splendor which had allowed imposing the canal construction despite British reluctance.

The opera and the channel remain, and both have an important role even today. In this communication, in addition to show the gestation of both works, we want to reflect on the role of the historian or the creator of an artistic work in the transmission of the past that can be carried out by different interests intended.

PALABRAS CLAVE

Aida, Egiptología, Canal de Suez, Eugenia de Montijo.

KEYWORDS

Aida, Egyptology, Suez Canal, Eugénie de Montijo.

El 24 de diciembre de 1871 se estrenó la ópera Aída, de Giuseppe Verdi, a partir de un libreto discutido en su autoría, en el teatro que se había construido para la inauguración del Canal de Suez, el *Khedivial Opera House* de El Cairo, pero con dos años de retraso.

La inauguración del Canal de Suez, en cuyo contexto había sido encargada la ópera, se celebró, o se empezó a celebrar, el 17 de noviembre de 1869, cuando la emperatriz de los franceses, Eugenia de Montijo, recorrió por primera vez el canal a bordo del *Aigle*, el yate imperial francés, custodiado por una flota de 67 navíos, entre los cuales debía estar la fragata española *Berenguela*.

El esplendor que todavía tenía Francia estuvo perfectamente demostrado en la celebración. Otra cosa es que, casi dos años después, una de las causas del retraso en el estreno de Aida fuera la imposibilidad de la llegada de los trajes producidos en París por la guerra franco-prusiana y el cerco a la capital, o que el 18 de enero de 1871 se firmase en el Salón de los Espejos de Versalles la proclamación del Imperio alemán con Guillermo I al frente... Todo esto estaba al margen de tan magna ocasión, todavía no había llegado, y en la ceremonia de inauguración del canal se mostró ese esplendor que era ya pasado y que había conseguido imponer la construcción del canal frente al Reino Unido, incluso a pesar suyo, gracias al impulso de Ferdinand de Lesseps.

La celebración de una gran obra de ingeniería puede ir al margen del curso de la historia, lo mismo que la visión que se pueda establecer en un momento dado sobre la historia propia o cómo se utiliza la misma en beneficio de una tesis o una pretensión. En una comunicación que la profesora Covadonga Sevilla presentó en un seminario sobre *El Redescubrimiento de Oriente Próximo y Egipto*¹, señalaba que “pretendía mostrar la visión de Egipto y la Egiptomanía a través de dos ejemplos musicales: la ópera Aida de Giuseppe Verdi y la opereta La Corte del Faraón de Vicente Lleá”. Lo que ella entendía como *divertimentos sensoriales*, también pueden mostrar un modo de entender la ciencia y el espectáculo por los que se dedican a investigar, a querer saber, y por los que utilizan lo aprendido y lo reinterpretan en pro de una obra musical o artística.

En esta comunicación, que parte de aquella, se pretende mostrar el marco en el que se gestó Aida, una reseña de las celebraciones que se organizaron para inaugurar el Canal de Suez, lo que supuso esta obra de ingeniería, un repaso por el marco histórico y cómo nos movemos los historiadores en él, y también una visión, siquiera fugaz, sobre cómo interpretamos el pasado, sobre cómo viene utilizado en función de los intereses contemporáneos.

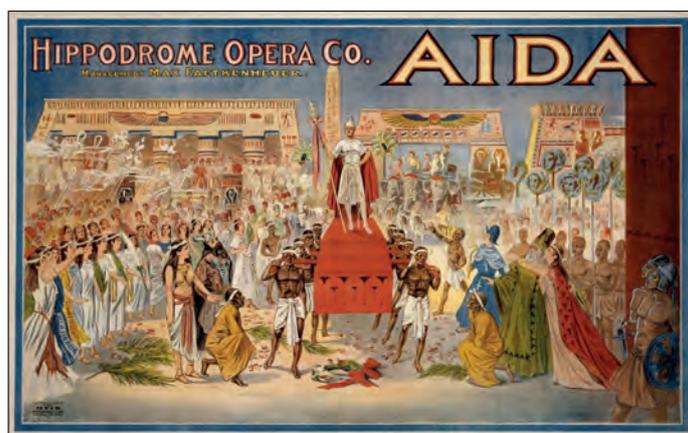


Fig. 1. Cartel de la ópera Aida.

Aida. La ópera

En el marco de los fastos de la inauguración y sin duda con fines propagandísticos y de reafirmación, personal y del país, Ismael Pasha, el jedive (virrey, gobernador...) de Egipto, mandó construir una serie de edificios que acompañasen la inauguración del canal y que mostrasen la grandeza del país. La *Khedivial Opera House* fue construida con esta intención y se pretendió que fuese inaugurada por una ópera magnífica que reflejase la historia del país: Aida. Al final, y por diversas razones, que pasamos ahora a detallar, el edificio se inauguró con *Rigoletto*, obra también de Verdi, pero que no era la obra encargada al efecto, el 1 de noviembre de 1869. El estreno de Aida se produjo dos años después.

El jedive había encargado a Verdi la composición de una ópera acorde al acontecimiento y a la historia del país, pero Verdi no aceptaba, quizá porque ya no necesitaba el dinero o porque no veía el proyecto. En el mismo estaba también involucrado Auguste Mariette, fundador del Museo de Boulaq, precedente del Museo Egipcio de El Cairo actual, que contacta con el director de la ópera cómica de París, Camille Du Locle, para que le ayudase. Se desconoce quién es el autor del argumento de la obra, asunto fundamental, pues fue lo que convenció a Verdi para involucrarse. El argumento se lo atribuyen el propio Mariette, Du Locle, se habla de Temistocle Solera, libretista de *Nabucco*, como de un posible coautor, o incluso de la participación del propio jedive.

¹ 2001: 355.

Se barajaban ya otros autores para la inauguración del teatro, cuando Du Locle envió a Verdi unas páginas con el argumento ya escrito. Hay una carta de Verdi a Du Locle (26 de mayo de 1870) en la que el maestro elogia el texto: “*Ho letto il programma Egiziano, é ben fatto; é splendido di mise in scene... Ma chi l’há fatto? Vi é dentro una mano esperta, e che conosce bene il Teatro...*” y lo cierto es que pocos días después acepta el proyecto.

Verdi impone como libretista a Antonio Ghislanzoni, que más bien sería el responsable de pasar a verso el trabajo de Verdi, Du Locle y Mariette sobre un texto ya realizado y que tanto había gustado a Verdi. Tanto como para convencerle de hacer un trabajo que ya había rechazado previamente.

La escenografía y el vestuario, diseñados por Mariette, se fabrican en París, pero la guerra franco-prusiana², con un detonante en la sucesión al trono español, que lleva el asedio a la capital francesa hasta su rendición en enero de 1871, interrumpieron estos trabajos y por lo tanto la posibilidad de estreno de la ópera.



Fig. 2. Diseño de Mariette para Aida.

Aida se estrena en El Cairo el 24 de diciembre de 1871 con el contrabajista Giovanni Bottesini como director, decorados de escena de Philippe Chaperon, Edouard Despléchin, Jean Baptiste Lavastre y Auguste Rubé, y vestuario de escena de Henri de Montaud, aunque con diseño de Auguste Mariette. Dos meses después se produciría el estreno en la Scala de Milán, en el que sí estuvo Verdi, con Teresa Stolz como protagonista y Franco Faccio como director de orquesta, decorados de Girolamo Maguani y G.P. Bianchi como director de escena, aunque claramente eclipsado por Verdi como director³.

Aida fue planteada por una autoridad política como celebración de unos fastos que pretenden una reafirmación nacional. No llegó a tiempo, pero quedó como símbolo de lo que se pretendía. La ópera trasciende su contexto histórico, no sé sabe de qué pueblo ni de qué nación se hablan en ella. Unos pueden ver en su canto el ansia de libertad de la Italia que estaba surgiendo, otros el ansia de libertad de cualquier pueblo y otros no verán más que una obra ambientada en Egipto, en la visión de entonces del Egipto antiguo. Aida es lo que queda,

² No es el objeto de este artículo esta guerra. Pero es el marco histórico en el que nos movemos, y no está de más recordar algún dato. Esta conflagración se mantuvo ente el 19 de julio de 1870 y el 10 de mayo de 1871. Supuso el fin del Segundo Imperio de Napoleón III y la proclamación de la Tercera República Francesa, así como la creación del Imperio Alemán. Francia fue conducida a una guerra creyendo que era iniciativa suya gracias al incidente del telegrama de Ems en relación con la candidatura del príncipe Leopoldo de Hohenzollern-Sigmaringen al trono español. Asuntos de intrigas políticas de muy alto y muy bajo nivel.

³ Iopera.es

lo mismo que queda el canal, pero hay que analizar todo lo que gira alrededor, también las causas, para entender el significado que queremos dar a esto que hacemos: Historia.



Fig. 3. Imagen del Khedivial Opera House de El Cairo construido con la ocasión de la inauguración del Canal.

El canal de Suez

Al final, el protagonismo de todo lo que estamos hablando es del canal de y todos los que estuvieron involucrados en su construcción y en su inauguración.

El canal de Suez es una vía de agua de carácter estratégico (militar y económicamente) que une Port Said en el Mediterráneo y el puerto de Suez en el Mar Rojo. Es uno de los itinerarios más transitados del mundo por lo que supone de ahorro, de tiempo y dinero, en los trayectos entre el Atlántico y el Índico⁴.

Incluso hoy en día el Canal de Suez es una grandísima obra de ingeniería como se ha demostrado en su ampliación, cumplida y concluida en su última fase hace unos pocos años: el canal ha sido ampliado a lo largo de su historia cuatro veces, señal de su importancia mantenida en el tiempo.

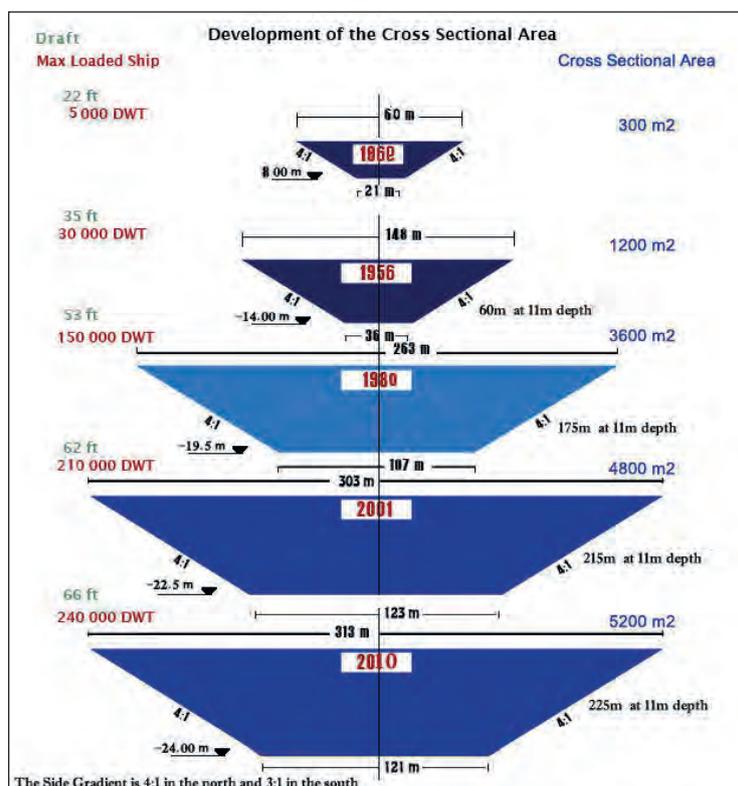


Fig. 4. Comparativa de las ampliaciones del Canal. Global Security web.

⁴ <http://www.globalsecurity.org/military/world/egypt/suez-canal.htm>

Hay quien dice que el proyecto surge de los arqueólogos que escribían la *Description de l’Egypte* al toparse con un canal construido entre el Nilo y el Mar Rojo por Darío I⁵, pero los inicios, o al menos la idea, viene de más atrás en el tiempo.

La idea de un canal que uniese el Mediterráneo y el Mar Rojo no es nueva ni mucho menos. Las inscripciones en la tumba de Weni el anciano (sexta dinastía del Reino Antiguo: 2345-2181 o 2323-2150 a.C.⁶) hablan de la construcción de un canal y de sus razones. El primer canal, aprovechando el Nilo y sus afluentes, fue comenzado por Senusret/Sesostris III (1885 - 1773 a.C.), y finalizado y abierto a la navegación por Seti (1294 - 1279 a.C.).

Otro canal que estaba construyendo Neco (no está claro si el I o el II, faraones de la XXVI dinastía: a partir del 610 a.C.) fue interrumpido pues un oráculo le avisó de que favorecería a los bárbaros (i.e. los persas), y de hecho fue luego reconstruido por Darío I (522-486 a.C.) y cuyos restos son visibles a lo largo del wadi Tumilat. Darío I celebró la finalización del canal con diversas estelas a lo largo del Nilo, era ya entonces una gran obra con repercusiones propagandísticas.

El canal fue ampliado por los sucesores de Ptolomeo, y cayó en desuso a partir del primer siglo a.C. Trajano (98-117 a.C.) lo reconstruiría décadas después. El canal tuvo siempre un papel clave, militar y comercialmente, y lo mismo que ‘Amur ibn el-‘As (585 – 664, el conquistador árabe de Egipto) restauró el cauce antiguo para transportar grano de Fostat a Kolzum (Suez), el califa abasí El-Mansur lo tapó en 767 para incomunicar insurgencias surgidas en el delta y en Medina. Desde entonces quedó sin servicio.

Tiempo después, los venecianos pensaron en su construcción y distintos viajeros de la señoría plantearon esquemas sobre sus restos y posibilidades. Hay un testimonio de un viajero de 1529⁷, veneciano, o al menos recogido por un comerciante veneciano, que habla de los trabajos que se están haciendo para reconstruir el canal de la antigüedad. Leibntz, en su propuesta de expedición a Egipto realizada en 1671 a Luís XIV, recomienda también la construcción del canal. El sultán Mustafa III (sultán del Imperio otomano entre 1757 y 1774) o Napoleón Bonaparte, en cuya expedición de 1798 se hicieron los trabajos mencionados anteriormente, barajaron la misma idea. Ferdinand de Leeseeps no partió de cero, pero sí consiguió dar forma a una realidad muy antigua que durante milenios se pretendió reconstruir.

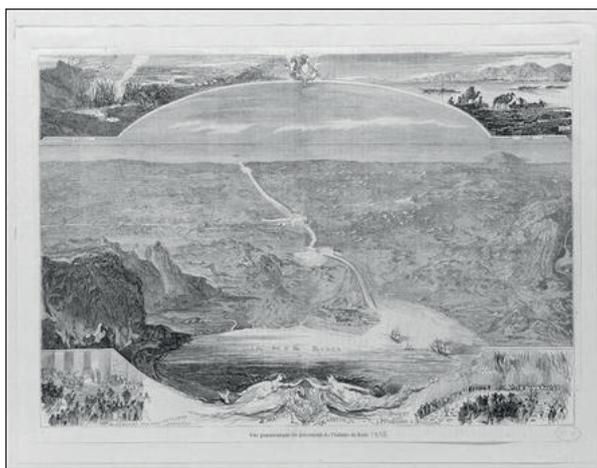


Fig. 5. *Vue panoramique du percement du canal de Suez*. Linton Henry Duff (1815-1899), Morin Edmond (1824-1882) Versailles, châteaux de Versailles et de Trianon.

⁵ Véase, por ejemplo, Zurita 2015.

⁶ Para la cronología del Antiguo Egipto he tomado como referencia el trabajo de Pérez Largacha 2003.

⁷ Manunuzio, 1543, p. 109, dentro del *Viaggi di Colocut*. Agradezco a la profesora Maria Pia Pedani, de la Università Ca’ Foscari de Venecia, la información dada sobre este libro y el propio testimonio de su existencia.

En el tiempo contemporáneo a Lesseps, en 1830, el general Francis Rawdon Chesney (1789-1872) también se lo propuso al gobierno británico. Su informe estaría en la base de los posteriores trabajos del francés, como de hecho éste reconoció públicamente en 1869. Ya existía un tren británico que unía las dos costas⁸, y que a los británicos les parecía suficiente para sus intereses, pero lo que al final marcó la diferencia y quizá posibilitó realmente la construcción del canal fueron los contactos de Ferdinand de Lesseps, hijo de un antiguo Comisario General de Egipto, Mathieu de Lesseps, y de Catherine de Grivegnée, una aristócrata española, tía de la madre de la futura emperatriz. En 1853 Napoleón III se casó con Eugenia de Montijo, sobrina de Catherine de Grivegnée, y este hecho, a la postre, resultó trascendental en el largo proceso que llevó a la construcción del canal.

Cuando Lesseps fue enviado como vicecónsul a Alejandría, en 1832, tuvo la ocasión de leer el memorando del ingeniero Lepère, miembro de la expedición francesa a Egipto en 1799, en la que planteaba a Napoleón la posibilidad de unir ambos mares⁹. A pesar del error planteado de que existía una diferencia de nivel de 10 metros, Lesseps se propuso realizar el canal. Desde 1835 era cónsul general en Alejandría, y gracias al buen recuerdo que tenía de su padre, el virrey, Mehemet Ali, le confió la educación de su hijo, Mohammed Saïd. Con la subida al poder de Saïd Pasha, en 1854, el proyecto, que ya se había presentado dos años antes al anterior virrey (Abbas-Pacha) es retomado. La suerte de Lesseps ha cambiado, y los trabajos preparatorios vienen iniciados por Bey Mougel, Louis-Maurice Linant de Bellefonds, que ya había participado en otros trabajos previos llevados a cabo por los sansimonianos, y el propio Lesseps¹⁰.

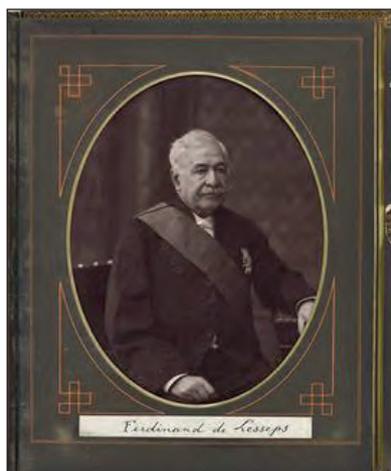


Fig. 6. Ferdinand Marie, vicomte de Lesseps (1805-1894). Pirou Eugène (1841-1909) Paris, bibliothèque de l'Institut.

Lord Palmerston (1784 – 1865, dos veces primer ministro) lideró la oposición británica (sobre todo entre 1859 y 1865) a la construcción del canal bajo auspicios franceses, reflejo de la situación política internacional y también de un modo de enfocar los problemas en Egipto, en plena decadencia de la Sublime Puerta, el gran enfermo de los servicios secretos. Consideraba que la construcción del canal perjudicaría los intereses

⁸ Previamente, el Gobierno británico, en 1840, había establecido una línea regular desde Southampton Alejandría, en pequeños vapores hasta El Cairo, desde allí a Suez en caravana, y desde allí otra compañía marítima llevaba el correo a Ceilán. El ahorro de tiempo fue muy importante y de algún modo es un precedente de la necesidad de este atajo, que sin embargo no se entendió como un aliciente para apoyar el canal. Ver Cerchiello, 2015, p. 97. La importancia creciente de esta vía les hizo construir el ferrocarril en 1845.

⁹ Schulze, 2013, p. 94.

¹⁰ Schulze, 2013, p. 95.

del imperio británico y alteraría el equilibrio de fuerzas entre las potencias europeas que se mantenía desde la caída de Napoleón¹¹.

La batalla se dio en el campo de la comunicación, y los periódicos afines a Lord Palmerston hicieron su trabajo, aunque *The Times*, el más importante, no estuvo siempre posicionado claramente. Desde 1855 se publican distintos artículos en la prensa británica firmados por Lesseps, en los que explica los beneficios para el Reino Unido del canal, y cómo éste debería participar en su construcción. La repercusión de los trabajos previos que se estaban realizando a partir de 1856 es seguida por la prensa francesa, inglesa, italiana, española, alemana y americana con detalle y hasta con emoción.

Aún con distintas negativas del sultán para la continuación de los trabajos, a finales de 1858 se crea la *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*, con domicilio social en Alejandría y sede administrativa en París. La Sociedad Anónima responsable de la construcción y explotación comercial del canal salió con un capital de 400.000 acciones de 500 francos cada una, que fueron suscritas en su totalidad, lo cual significa tener el capital inicial necesario para llevar a cabo la obra. Las 400.000 acciones fueron rápidamente vendidas: los franceses suscribieron más de 100 millones de francos, Egipto 80, y también compraron españoles, italianos o belgas.

El 25 de abril de 1859 una ceremonia inaugura las obras ante un nutrido grupo de periodistas internacionales. Este golpe de efecto estuvo a punto de hacer fracasar la empresa, pues Turquía, instigada por Gran Bretaña, llegó a prohibir la continuación de los trabajos. Gracias a la mediación de Eugenia de Montijo, y tras una reunión entre Lesseps y Napoleón III, Francia garantizó las obras y el virrey egipcio pudo permitir la continuación de los trabajos.

Hubo distintos problemas a continuación (económicos, laborales, intrigas de distinto tipo...) que se fueron solventando hasta que el 15 de agosto de 1869 las aguas entre ambos mares fluyeron por primera vez. De forma inmediata se produjo un claro reconocimiento internacional, incluida la prensa británica, sobre lo acertado y el valor del proyecto. El 17 de noviembre de 1869 se inauguró el canal con una gran fiesta de inauguración.

En 1876, Gran Bretaña, bajo gobierno de Benjamin Disraeli, compró una parte muy significativa de las acciones egipcias del canal que su gobierno tuvo que vender por *tensiones de tesorería*. Los británicos no sólo reconocían así su importancia, sino que trataban de apropiarse de una obra de ingeniería clave para el mantenimiento de su imperio.

Cuando en la década de los 70 (del siglo XIX) Phileas Fogg es capaz de apostar una vuelta al mundo en 80 días, no cabe duda de que la existencia y normal tránsito por este canal es uno de los hitos que permiten tal desafío. Cuando el detective Fix trata de detenerles en Suez, y al final se debe embarcar en el *Mongolia* para no perderles, la presencia británica era ya clara en la zona. Falta por saber cuánto, si lo controlaban ya o no, para poder incluso situar claramente el año en el que Verne imaginó esta aventura.



Fig. 7. Cérémonie d'inauguration du canal de Suez à Port-Saïd, le 17 novembre 1869. Riou Edouard (1833-1900). Compiègne, château.

¹¹ Schulze, 2013, p. 95.

La inauguración del canal

Las autoridades egipcias invitaron a las máximas autoridades políticas extranjeras y a centenares de profesionales de distintos ámbitos a las fiestas de inauguración del canal, y de forma paralela se generó un movimiento que podemos calificar de turístico que pretendía estar cerca de los fastos, de algún modo participar.

Durante los meses previos a la inauguración se generó en la prensa europea un ambiente celebrativo y de exaltación del protagonista, Lesseps, que propició la necesidad o querencia de participar en las festividades que iniciarían en Puerto Said. Se generó un flujo de pasajeros poco habitual en aquellas fechas¹² que benefició a las navieras europeas. Las delegaciones oficiales iban en buques de guerra, pero los invitados particulares (personalidades de la cultura, hombres de negocios, reporteros...) fueron convocados en París, trasladados a Marsella y desde allí la *Compagnie des Messageries Impériales* les trasladaba a Port Said. También hubo otros cruceros privados con un carácter más turístico.

En España, en este tiempo, no existían agencias de viaje o empresas similares, debido a la poca tradición viajera de sus clases acomodadas. Hay, sin embargo, ejemplos de iniciativas que flotaron cruceros, o lo pretendieron, para asistir a las celebraciones. El crucero *Istmo de Suez* se empezó a anunciar en *El Imparcial* el 21 de septiembre de 1869, para salir desde Valencia a principios de noviembre en un viaje de entre 40 y 45 días, llegar al comienzo de los festejos, para luego cruzar el canal hasta Suez, a la vez que se ofertaban excursiones a El Cairo o a las pirámides de Giza.

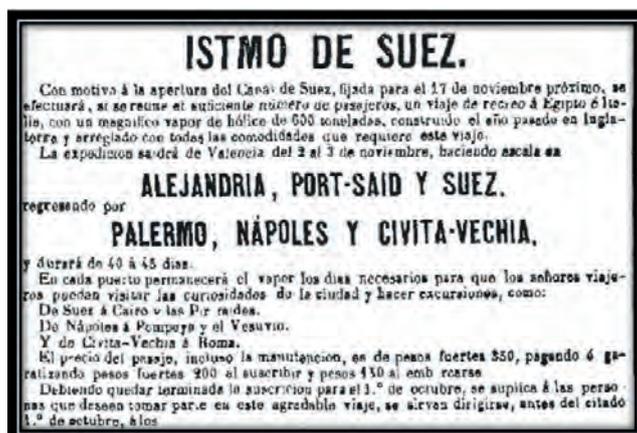


Fig. 8. Anuncio del itinerario (previsto) por el crucero *Istmo de Suez*. Fuente: *El Imparcial*, 21 de septiembre de 1869.

El precio era de 1.750 pesetas, igual para todos los viajeros, un precio desorbitado para la época. Sabemos, sin embargo, que ningún vapor mercante zarpó de Valencia rumbo a Egipto a principios de noviembre¹³, que era cuando estaba prevista la partida¹⁴. Otros, como el *Pelayo*, ofertando viaje más modesto, sí lo lograron. El *Pelayo* llegó a Port Said el 16 de noviembre. Ese día, en la rada del puerto había 120 buques mercantes y 35 vapores de guerra, entre ellos el *Berenguela*, el buque representante oficial de España.

Tras la conclusión de la ceremonia religiosa de bendición del canal, que abría oficialmente los actos de inauguración, varios tripulantes del *Berenguela* y del *Pelayo* ofrecieron unas coplas a la emperatriz, que las respondió¹⁵. El excesivo calado del *Berenguela* impedía que se pudiera unir al desfile de los barcos hacia Suez, por lo que

¹² Cerchiello, 2015, 101.

¹³ Cerchiello, 2015, 104.

¹⁴ Cerchiello, 2015, 103.

¹⁵ Cerchiello, 2015, 110.

una comisión de oficiales y marinos de la fragata efectuó el trayecto a bordo del *Pelayo*, siendo así el primer barco bajo bandera española en cruzar el canal¹⁶.

La gran ceremonia de inauguración que se llevó a cabo en Port Said fue la última gran afirmación imperial francesa. Un año después Francia había sido derrotada, París ocupada, Napoleón III había perdido su corona y Alsacia y Lorena habían sido tomadas. El Imperio alemán se proclamó el 18 de enero de 1871 en el Salón de los Espejos de Versalles, una humillación más para Francia.

Pero la ceremonia de la que hablamos fue brillante. La madrina, Eugenia de Montijo, de algún modo maestra de ceremonias, resplandecía sobre los demás, incluidos el emperador de Austria, el príncipe real de Prusia, el heredero de Holanda o el jedive Ismael. Todos a bordo del *Aigle* atravesaron los primeros el canal, precediendo a otros 67 buques. Ferdinand de Lesseps, como invitado destacado, también viajaba en el mismo barco.

Existen multitud de testimonios que hablan de lo magnífico de la fiesta y de todos los acontecimientos que sirvieron para festejar este gran éxito de la ingeniería, del empeño personal de Lesseps, del todavía existente poderío francés y de la independencia *di fatto* de Egipto. La comunicación era ya un arma y así se había organizado como tal, trayendo a escritores y periodistas de todo el mundo.



Fig. 9. Inauguration du canal de Suez. Vue des flottes anglaises et suédoises. Kozlowski Justin. Compiègne, château.

El representante oficial español en la ceremonia fue el ingeniero de Caminos Eduardo Saavedra, Director General de Obras Públicas y Comercio, que formó parte luego de la Comisión Internacional para la Ampliación del Canal. El ingeniero Cipriano Segundo Montesino sí formó parte de la Comisión Técnica Internacional para el Estudio y Construcción del Canal, y en 1857 publicó la memoria oficial *El rompimiento del Istmo de Suez* sobre la unión de ambos mares¹⁷. El entonces vicecónsul en Damasco, Adolfo Rivadeneyra, acompañó a Eduardo Saavedra en la ceremonia¹⁸.

Eça de Queiros, por ejemplo, de viaje por Egipto entre finales de 1869 y comienzos de 1870, estuvo presente en los festejos y escribió unas crónicas en el *Diário de Notícias* de Lisboa, entre el 18 y el 21 de enero de 1870, que luego vinieron recogidas en su libro póstumo *O Egipto* (1926). En estas crónicas habla de los protagonistas, del canal y de sus intentos o sueños previos, de la inauguración, de la vida cotidiana en Egipto, y de qué transformaciones trae la gran obra de ingeniería¹⁹. También hay testimonios españoles,

¹⁶ Cerchiello, 2015, 110 referencia a Navarro, 1870, pp. 36-41; Baldasano, 1870, pp. 45-52 y *La Época*, 08 de diciembre de 1869, p. 2.

¹⁷ La Redacción de la revista *REDES*, 2013.

¹⁸ Saavedra, Eduardo, p. 499.

¹⁹ Lázaro-Tinaut, 2015.

como el de Lázaro Bardón, invitado a la ceremonia, o el de J.A. Manso de Velasco, que publicaron sendos libros al respecto²⁰.

Otra de las apuestas para mostrar la magnificencia de la obra fue Aida, que no se pudo estrenar a tiempo en el Teatro de la Opera construido al efecto, primero por retrasos de Verdi, y luego porque el París ocupado no pudo suministrar vestuarios y escenarios. La decadencia francesa era ya patente, pero Egipto y su canal continuaron. Los ingleses se terminaron haciendo con su control (el del canal) y la obra que Verdi llegó a rechazar componer, se convirtió en su última gran ópera.



Fig. 10. Eugénie Marie de Montijo (Comtesse de Teba) 1826-1920. En la Perry-Castañeda Library, University of Texas at Austin.

Epílogo

Las obras de Verdi pueden ser leídas a veces de varios modos. La idea de la nación que se convierte en Estado está en sus trabajos, es el tiempo del *Risorgimento* y él está involucrado en este movimiento, aunque al final se adhiera a la causa piemontista. El canto de los esclavos judíos de Nabucco es un canto a la libertad de la patria perdida. Como recordó Riccardo Muti²¹ en uno de sus conciertos en Roma, donde permitió a demanda del público repetir su canto, la patria está en la cultura que la ha formado, que la aglutina, que le da sentido.

En Aida encontramos la misma idea de lucha por la libertad patria, por la que merece la pena morir, pero exactamente igual vivir. Aida va más allá del tiempo que aparentemente representa, y puede verse también, sólo hace falta cambiar el montaje, el decorado, como una ópera que habla de lo que está ocurriendo en Italia en ese tiempo²², o en el actual en cualquier sitio con una circunstancia similar.

Nuestra patria es nuestra cultura, y los historiadores lo buscamos comprender en aquel tiempo y en el nuestro. Las manifestaciones del pensamiento y de los sentimientos

²⁰ Ver bibliografía.

²¹ <https://www.youtube.com/watch?v=SkijuuLaE98>

²² Véase Baron, Anne-Marie, 2013, sobre un montaje de Aida en la *Opéra Bastille*.

adoptan distintas formas sobre este tema, algunas tan bellas como el *Coro de los Esclavos* de *Nabucco*:

*Va', pensiero, sull'ali dorate;
Va, ti posa sui clivi, sui colli,
ove olezzano tepide e molli
l'aure dolci del suolo natal!
Del Giordano le rive saluta,
di Sionne le torri atterrate...
Oh mia Patria sì bella e perduta!
O membranza sì cara e fatal!
Arpa d'or dei fatidici vati,
perché muta dal salice pendi?
Le memorie nel petto raccendi,
ci favella del tempo che fu!
O simile di Solima ai fati,
traggi un suono di crudo lamento;
o t'ispiri il Signore un concerto
che ne infonda al patire virtù!²³*

Adenda

En la comunicación referida²⁴, la profesora Sevilla pretende mostrar la visión de Egipto y la Egiptomanía a través de dos ejemplos musicales: la ópera *Aida* de Giuseppe Verdi y la opereta *La Corte del Faraón* de Vicente Lleà, *divertimentos sensoriales* que pueden ser espejo de cómo cada uno entiende la ciencia y el espectáculo. A veces, los modos de enfrentarse a la Historia y a su significado por los historiadores, por los artistas y por los políticos pueden ser incompatibles. Pero puede haber también una comunión a la hora de utilizar su importancia, a la hora de celebrar un acontecimiento o de buscar despertar sentimientos nacionales. De estas comuniones, más o menos forzadas, hay miles de ejemplos, en la antigüedad y ahora.

El saber y la búsqueda generan un conocimiento que se puede interpretar o usar de distintos modos. Aquí hemos hablado de Historia Contemporánea (en el límite...) como recuerdo de una estudiosa de la Antigüedad. Cuando los gobernantes de Egipto quisieron celebrar su gran obra de ingeniería, lo hicieron con recuerdos claros a su pasado más glorioso. La inauguración del Canal abre las puertas a disputas labradas desde que su idea se hizo viable. La idea que ya se concibió en la Antigüedad tomó forma en su inauguración de 1869. La ópera que se creó a tal efecto se retrasó por intereses y guerras lejanas a Egipto pero inmediatas a quienes influían de modo claro en su territorio: sobre todo Francia.

La profesora Sevilla buscó en Egipto la historia de la Humanidad. Buscó a través de la cultura lo que nos une y lo que nos hace, y no dudó en trascender tiempos para entender lo que buscaba. Esta comunicación es un homenaje a la investigadora, a la profesora y a la compañera que en su momento nos sorprendió con su valentía y su alegría.

Riposa In Pace

BIBLIOGRAFÍA

BALDASANO, A.

1870 *De la Puerta del Sol a las Pirámides. Viaje al Istmo con escala en Jerusalem*, Madrid.

BARDÓN, L.

1870 *Viaje a Egipto con motivo de la apertura del canal de Suez y excursión al mediodía de Italia*, Madrid.

²³ Va pensiero. *Nabucco*. Verdi

²⁴ 2001, p. 355 y ss.

- BARON, ANNE-MARIE
2013 «Aïda», de Verdi, à l'Opéra Bastille, en l'École des lettres/Actualités, publicado el 10/11/2016.
<http://actualites.ecoledeslettres.fr/arts/aida-de-verdi-a-lopera-bastille/>
- CERCHIELLO, G.
2015 “Turismo de eventos: los cruceros españoles en la inauguración del Canal de Suez de 1869”,
Cuadernos de Turismo, nº 35, pp. 95-115.
- FUNES, M. L.
2014 “*La emperatriz Eugenia de Montijo, propulsora de la alta costura*”. En *ABC* (12/07/2014).
Global Security (Page last modified: 09-07-2011 ZULU): *Early Suez Canals*: <http://www.globalsecurity.org/military/world/egypt/suez-canal-01.htm> (consultado el 18/09/2016)
- Global Security (Page last modified: 29-09-2015 ZULU): *Suez Canal – Overview*:
<http://www.globalsecurity.org/military/world/egypt/suez-canal.htm>, (consultado el 18/09/2016)
- iopera: <http://iopera.es/aida-de-verdi/> (consultado el 02/09/2016)
- La Redacción (2013, enero-marzo). “La ingeniería española y el Canal de Suez”, en *RUTAS* 154,
pp. 58-60.
- LÁZARO-TINAUT, A. “*Eça de Queirós, testigo de la inauguración del canal de Suez en 1869*”. En
<http://impedimentatransit.blogspot.com.es/2015/07/eca-de-queiros-testigo-de-la.html>
- Nacimiento de Aida. Verdi. En
<http://mundoculturalhispano.com/spip.php?article31658> (consultado el 20/08/2016)
- MANSO DE VELASCO, J.A.
1947 “La inauguración del Canal de Suez contada por un bilbaíno”. *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País*, nº 3 (1), pp. 29-44.
- MANUNUZIO (Figliuoli di Aldo)
1543. *Viaggi fatti da Venetia alla Tana in Persia, in India et in Costantinopli: con la descrizione particolare di città, luoghi, siti, costumi, et della PORTA del gran TURCO: di tutte le intrate, spese, modo di governo suo, della ultima impresa contra i Portoghesi*. Venegia
- NAVARRO, J.
1870 *Canal de Suez. Paso de la Berenguela por el mismo*. Madrid, Imprenta Nacional.
- PÉREZ LARGACHA, A.
2003 *Atlas histórico del Antiguo Egipto*. Madrid, Imprenta SM.
- SAAVEDRA, E.
“Discurso en elogio de D. Adolfo Rivadeneyra”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, nº XII, pp. 495 – 513.
- SCHULZE SCHNEIDER, I.
2013 “DE LESSEPS CONTRA INGLATERRA. La batalla por la opinión pública en la construcción del Canal de Suez”. *Revista internacional de Historia de la Comunicación*, Nº1, Vol.1, pp. 74-91.
- ZORITA, M.
2015 “El Canal de Suez, carrera de ingenios”. En *albed media* (consultado el 24/09/2016).
<http://www.dsrlmagazine.com/cultura/historiografia/el-canal-de-suez-carrera-de-ingenios/>