
PORT SAID Y ALEJANDRÍA A TRAVÉS DE LOS EXPEDICIONARIOS DE LA FRAGATA BLINDADA LA ARAPILES (SEPTIEMBRE DE 1871)

José Pascual
(Universidad Autónoma de Madrid)

RESUMEN

Este trabajo analiza la visita que los expedicionarios españoles de la fragata blindada La Arapiles efectuaron a la costa egipcia en septiembre de 1871. Gracias a sus relatos, podemos aproximarnos a los momentos incipientes del tráfico marítimo y comercial a través del Canal de Suez, y a una ciudad novísima, como era a la sazón Port Said, inaugurada en 1869, mientras que su estancia en Alejandría, largo tiempo poblada, nos permite observar la urbe tal y como era poco añoshuy antes de que fuera bombardeada y ocupada por los ingleses y aproximarnos al conocimiento que entonces se tenía de la ciudad antigua. Asimismo, podemos intuir la mentalidad con la que los viajeros occidentales se acercaban al Oriente, mediante toda una galería de personajes que protagonizaron la expedición como, por ejemplo, Rada, el erudito y especialista en el mundo antiguo; Moreno de la Tejera, el escritor y periodista y los militares, García de Tudela y Estrada Catoira, inmersos en el cumplimiento de una misión.

ABSTRACT

This paper analyses the visit of the members of the expedition of the Spanish ironclad frigate The Arapiles to the Egyptian coast in September of 1871. Thanks to his stories we can approach the first stages of the commercial and maritime traffic through the Suez Canal as well as to the brand new city of Port Said, inaugurated in 1869, while its stay at Alexandria, populated from long time ago, allows to see the city such as it was some years before it was bombed and occupied by the British and to come close to the knowledge of what in that period, was the old city. Likewise, we can have a feeling of the mentality of the travellers that where reaching the Orient through a list of celebrities that starred the expedition as in example, Rada, the erudite and specialist in Ancient World; Moreno de la Tejera, writer and journalist, and the military García de Tudela and Estrada Catoira, deeply immersed in the fulfilment of a mission.

PALABRAS CLAVE

Viajeros occidentales, Egipto, Alejandría, Port Said.

KEYWORDS

Western travellers, Egypt, Alexandria, Port Said.

1. La expedición de la fragata blindada *la Arapiles*

En la primera parte del efímero reinado de Amadeo I de Saboya¹, en el verano de 1871, el gobierno español, bajo la presidencia de D. Manuel Ruiz Zorrilla², envió a recorrer los mares del Mediterráneo oriental a la fragata de guerra *la Arapiles*³.

¹ El reinado de Amadeo I de Saboya se extendió únicamente entre noviembre de 1870 y febrero de 1873. Sobre dicho período puede consultarse Bolaños Mejías 1999.

² Manuel Ruiz Zorrilla (1833-1895), jefe del Partido Radical, se mantuvo como presidente del gobierno entre julio y octubre de 1871, justo durante el período que duró el viaje de *la Arapiles*, cf. Canal 2000: 267-300; Higuera Castañeda 2014: esp. 201-323.

³ Acerca del viaje de *la Arapiles* puede verse Chinchilla Gómez 1993: 286-299. Sobre sus estancias en Tierra Santa y en Atenas respectivamente: Pascual 2005 y 2008.



Fig. 1. La fragata blindada *la Arapiles*.

Esta expedición sucedía a la escuadra que, en 1784, España había mandado a Constantinopla bajo el mando del brigadier D. Gabriel de Aristizábal⁴, y a la fragata *Berenguela*, despachada al Oriente para participar en los actos de inauguración del Canal de Suez, que tuvieron lugar el día 17 de noviembre de 1869. Habiendo concurrido en dichos actos, la *Berenguela* atravesó el Canal, camino de Manila, un mes después, entre el 14 y el 17 de diciembre⁵. Fue en realidad el vapor de recreo *Pelayo*⁶, al mando del capitán D. Godofredo Amat, el primer barco español en cruzar el Canal de Suez el día 18 de noviembre, veinticuatro horas después de que pasara el primer buque. Asimismo, la corbeta *Santa Lucía*, botada en el Ferrol en 1862, que fue destinada a las Filipinas ocho años después, fue tras la *Berenguela* el segundo barco de guerra español en pasar el Canal de Suez en junio de 1870 bajo el mando del capitán de fragata D. Eugenio Sánchez Zayas⁷.

El viaje de la fragata *Berenguela* es especialmente interesante ya que va a seguir la derrota de la *Arapiles* que aquí nos ocupa, aunque en sentido inverso. Es decir, la *Berenguela* recaló primero en Alejandría y luego en Port-Said para cruzar posteriormente el Canal de Suez.

⁴ Esta escuadra comprendía tres buques, el *Triunfante*, con setenta y cuatro piezas de artillería, al mando del capitán de navío D. Sebastián Ruiz de Apodaca; el *San Pascual*, que disponía de setenta cañones, a las órdenes del capitán de navío D. Francisco Javier Winthuysen; y el bergantín *Infante*, fuerte de dieciocho cañones, al mando del teniente de navío D. Juan María de Villavicencio, a los que se unió, una vez iniciada la misión, la fragata *Santa Clotilde*, al mando del capitán de fragata D. Bartolomé Rivera, que albergaba veintiséis bocas de fuego. Vid. Moreno 1790; González Castrillo 2005: 707-726.

⁵ La fragata *Berenguela* así denominada en honor a la reina Berenguela de Castilla (1179/80-1246), de casco de madera y propulsión mixta a hélice y vela, fue construida en los Reales Astilleros de Esteiro en Ferrol, donde fue botada en 1857, astilleros en los que tiempo atrás había sido construida también la *Triunfante* (RO de 9 de octubre de 1853; Boletín del Ministerio de Fomento, volumen 8, p. 140). En 1869 la *Berenguela* fue destinada de Filipinas y, zarpando desde Cartagena al mando del capitán de navío D. Alejandro Arias Salgado, participó en la inauguración del Canal de Suez. Cf. Navarro 1870. Acerca de Arias Salgado: "Elogios del Excmo. Sr. D. Eduardo Saavedra, pronunciados en el Palacio del Senado y en la sesión del miércoles 1.º de mayo de 1912", *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Tomo 60 (1912), pp. 443-450. Sobre el paso de la *Berenguela* contamos con tres relatos respectivamente de Navarro (1870), segundo al mando de la nave, Saralegui (1907), guardiamarina de la fragata, y Baldasano (1870), diplomático embarcado.

⁶ Se trataba de una nave de hélice de 350 toneladas, botada en 1868, y que realizaba un viaje de placer con escala en Alejandría, Port-Said y Suez. Sobre la travesía del buque turístico *Pelayo* por el Canal de Suez: Nicole 1870; Aramburu 1870: 15; Navarro 1870: 103; Baldasano 1870: 39; Cerchiello 2015: 105-110. El catedrático de griego Lázaro Bardón pasó el Canal en el vapor francés *Guienne*, y escribió una memoria de su viaje (1870), cosa que hizo también De La Bédollière (1870) que iba a bordo del mismo barco.

⁷ La *Santa Lucía* era una corbeta de hélice de la clase Narváez. Desplazaba 734 Tn., montaba tres cañones y contaba con una dotación de 98 a 130 hombres, cf. Lledó Calabuig 1997: 119ss.

La expedición de la fragata *Arapiles* nos es bastante bien conocida gracias, en primer lugar, a los relatos de varios de los participantes en la misma. Ante todo, la extensa memoria publicada en Barcelona, lujosamente impresa en tres volúmenes, entre los años 1876 y 1882, por D. Juan de Dios de la Rada y Delgado, el presidente de la Comisión arqueológica que, como veremos, viajaba a bordo de la *Arapiles*⁸. Además, el Almirantazgo español autorizó al comandante de la fragata, D. Ignacio García de Tudela y Prieto, a publicar un extracto del diario de navegación, que vio la luz en 1873 en el *Anuario del Depósito Hidrográfico*, esto es, la revista de la Marina en ese tiempo⁹. D. Vicente Moreno de la Tejera, segundo médico de la *Arapiles*, escribió también un pequeño librito sobre la expedición¹⁰, sin fecha de edición, pero que podemos datar en 1879. Finalmente, R. Estrada Catoira, que era en 1871 guardia marina de la fragata y que alcanzaría posteriormente el grado de Vicealmirante de la Armada, publicó muchos años más tarde, en 1923, en la *Revista General de la Marina*, un artículo rememorando el viaje¹¹.

Además de los relatos de los participantes, un parte muy importante de la documentación sobre la expedición se conserva en el Archivo Nacional Álvaro Bazán de la Marina (A.N.A.B.) y en el Archivo del Museo Arqueológico Nacional (A.M.A.N.), que reproduce en parte la documentación del Archivo de la Marina. El Archivo del Museo Naval (A.M.N.)¹² custodia también una fracción, aunque pequeña, de información sobre Ignacio García de Tudela, entre otros escritos un informe anual que, en calidad de Gobernador de Fernando Poo, dirigió al Ministro de Ultramar recomendando la necesidad de abandonar las colonias españolas en el África Occidental¹³. Asimismo, en dicho archivo se guardan los planos de la propia fragata.

Finalmente Rodríguez Villa publicó en 1871 en la *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos* el catálogo de las piezas que entraron en el Museo Arqueológico Nacional procedente de la expedición de la fragata *Arapiles* a los mares del Mediterráneo oriental¹⁴.

La *Arapiles* era una moderna fragata blindada (vid. Figura 1), construida por los armadores Green de Londres, que había sido entregada a España a finales del año 1868¹⁵. La nave contaba con 85,17 metros de eslora y una manga de 16,48 metros y desplazaba

⁸ J. de Dios de la Rada y Delgado, *Viaje a Oriente de la fragata de Guerra Arapiles y de la Comisión científica que llevó a su bordo*, Barcelona, vol. I, 1876, vol. II, 1878, vol. III, 1882.

⁹ I. García de Tudela, "Extracto del diario de navegación del comandante de la fragata *Arapiles* correspondiente al viaje verificado por dicho buque al interior del Mediterráneo desde el día 7 de julio al 23 de septiembre de 1871", *Anuario del Depósito Hidrográfico*, 1873, 1-56. D. Ignacio García de Tudela era un marino de una pieza. Nacido el 17 de julio de 1827 en Cartagena, sin cumplir siquiera los trece años, el 2 de junio de 1840, entró en la Marina. El 25 de noviembre de 1868 fue nombrado Capitán de navío, grado con el que desempeña el viaje a Oriente. El 27 de enero de 1872 cesó en el mando de la *Arapiles* por problemas de salud. Ya repuesto, el 8 de julio de 1872 fue nombrado Comandante de la estación naval del Golfo de Guinea y Gobernador de Fernando Poo, donde arriba el 5 de noviembre. Sucesivos ascensos le condujeron hasta el grado de Vicealmirante, el 10 de julio de 1895. Falleció el 12 de marzo de 1896, tras prestar cincuenta años de servicio en la Armada española.

¹⁰ V. Moreno de la Tejera, *Diario de un viaje a Oriente, Argel, Nápoles, Pompeya y el Vesubio, Sicilia, Grecia, el Archipiélago, Turquía y Egipto. Viaje verificado á bordo de la fragata de guerra "Arapiles"*. Madrid, s.d. [1879].

¹¹ R. Estrada Catoira, R., "Recuerdos de un tiempo viejo", *Rev. General de la Marina*, 1923, 447-467.

¹² A.M.N. 0478 Ms. 1386/032 folios 158-164; 0658 Ms. 2116/011.

¹³ A.M.N. 0538 Ms. 1559/017.

¹⁴ A. Rodríguez Villa, "Adquisiciones del Museo Arqueológico nacional", *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 15, 1871, 262-267.

¹⁵ La fragata había sido concebida primeramente como un buque de madera (R.O. de 10 de abril de 1861) y más tarde se acordó su transformación en navío blindado por la Junta directiva del Ministerio de Marina de 13 de abril de 1862. El coste total de la nave ascendió a 6.601.672 pesetas y fue bautizada con el nombre *Arapiles* en recuerdo de una célebre victoria de la Guerra de la Independencia.

5.468 Tn. Montaba diecisiete cañones¹⁶ y estaba dotada de un blindaje de 120 mm. desde la cubierta hasta 1,20 metros por debajo de la línea de flotación. La arboladura, pues se trataba de un buque mixto, disponía de cuatro palos y la mayor alcanzaba una altura de 16,427 metros. Por lo que se refiere a la navegación a vapor, la *Arapiles* acomodaba seis calderas tubulares que impulsaban dos hélices. Sus cinco carboneras podían almacenar 631 Tn métricas de carbón, lo que representaba el consumo de siete días a toda máquina con una velocidad máxima de 12 nudos¹⁷. Destinada en origen al Ferrol, la nave se incorporó a la escuadra del Mediterráneo con base en Cartagena el 20 de marzo de 1870.

La fragata podía alojar un máximo de 537 tripulantes¹⁸, si bien emprendió el viaje a los mares del Mediterráneo oriental con una dotación de 498 hombres, incluyendo veintiséis oficiales y guardiamarinas y el capellán D. Ceferino García López. A todos ellos hay que sumar los tres miembros de la Comisión científica y la propia mujer del comandante para un total de 502 personas embarcadas¹⁹.

Con el conocimiento del Presidente del gobierno, en la organización del viaje participaron D. José María Beránger y Ruiz de Apodaca, Ministro de Marina, y D. Cristino Ramos, Ministro de Estado. La idea de que la fragata pudiera llevar a bordo una Comisión encargada de adquirir piezas para el entonces recién creado Museo Arqueológico Nacional²⁰, que carecía de piezas de Grecia y el Oriente, pudo partir de D. Juan Valera²¹, en esos momentos Director de Instrucción Pública y de D. Ventura Ruiz Aguilera, Director del M.A.N. entre los años 1868 y 1871. El M.A.N. estaba subordinado a la Dirección General de Instrucción Pública, que a su vez dependía del Ministerio de Fomento, cuyo titular, D. Práxedes Mateo Sagasta²², personaje destacado del ejecutivo, dio los pasos definitivos.

En definitiva, el 10 de junio de 1871 se publicó la R.O. para la expedición y el día 13, Sagasta escribió al Ministro de Marina para que se formara y embarcara en la *Arapiles* una comisión de modo que “sea beneficiosa para la ciencia arqueológica el viaje por los mares de Grecia y Turquía debiendo estudiar los notables monumentos que ambos pueblos encierran con obligación de presentar memoria de los estudios que se hayan ejecutado” (A.M.A.N. Exp. 1871/58). Dicha comisión nombrada ese mismo día estuvo compuesta por D. Juan de Dios de la Rada y Delgado²³, presidente de la misma, D. Jorge

¹⁶ Dos Armstrong de 250 mm.; catorce de 200 mm., sistema Rivera, fabricados en Trubia; cuatro Armstrong y diez núm. 2, dispuestos en batería; y uno, Armstrong, giratorio, montado de colisa, en el castillo de proa.

¹⁷ Cada hora de navegación consumía más de 3.500 kg de carbón, cada día más de 84.000 kg. Los motores daban una potencia máxima de 800 CV nominales (Moreno de la Tejera 1879: 23).

¹⁸ La *Arapiles* podía estibar veinte mil raciones ordinarias y 61.420 litros de agua, lo que suponía treinta días de aguada a razón de cuatro litros por hombre y día. Tras el viaje a Oriente la fragata fue destinada al apostadero de La Habana (Telegrama del Ministro de Marina al Comandante de la fragata de fecha 4 de noviembre de 1871), sufrió reparaciones en Nueva York y La Habana en los años 1873 y 1874 y causó baja del servicio en noviembre de 1878, baja que firmó el entonces Jefe de la Sección de Artillería de la Armada que, por una ironía del destino, no era otro que D. Ignacio García de Tudela. El desguace del casco y la venta de sus materiales a subasta pública concluyó el 29 de enero de 1889, con una ganancia para el Estado entre maderas, hierros y demás metales de 157.246,60 pesetas (A.N.A.B. Leg. 1176/59; Estrada Catoira 1923: 455).

¹⁹ Estrada Catoira 1923: 450.

²⁰ El M.A.N. había sido creado por R.D. de 1867 vid. Marcos Pous (1993: 21-99) para su origen y desarrollo posterior.

²¹ Era un famoso literato, autor, entre otras obras de *Pepita Jiménez*, cf. Jiménez Fraud, 1973 y Ruiz-Bravo Villasante, 1989 y también un enamorado de la Grecia moderna: Ayensa 2016.

²² Sobre Sagasta (1825-1903), que llegaría por primera vez a la Presidencia del gobierno en diciembre de 1871, puede verse: Ollero Vallés 2006. Sagasta, el jefe de los moderados, sostendría durante el reinado de Amadeo I un duro enfrentamiento con Manuel Ruiz Zorrilla, el líder de los radicales.

²³ De la Rada había nacido en Granada en 1827. En 1867 era Oficial del Cuerpo de Bibliotecarios, Archiveros y Anticuarios y, desde 1869, Jefe de Tercer Grado (el tercero en el escalafón) del M.A.N. Antes de 1871 había participado en varias comisiones que recorrieron España en busca de objetos arqueológicos, de las

Zammit y Romero, secretario de embajada, que viajaría en calidad de intérprete²⁴, y D. Ricardo Velázquez y Bosco, académico de la Real de San Fernando, como dibujante y fotógrafo²⁵.

Además de la intención arqueológica o más bien anticuarista, se pretendía también mostrar la bandera española en el Oriente, la instrucción de la marinería y especialmente una vaga orientación comercial con la aspiración a establecer relaciones comerciales con los países del Mediterráneo oriental mediante la firma de tratados bilaterales²⁶. Es posible que el viaje tuviera también un aspecto propagandístico con el propósito de mostrar el nuevo régimen de Amadeo I de Saboya y la nueva nación que habían surgido tras la Revolución de 1868 y la expulsión de la reina Isabel II.

Sin embargo, estos motivos no estuvieron respaldados por una dotación presupuestaria suficiente y el Comandante de la fragata pasó a lo largo del viaje por numerosos apuros económicos, especialmente para la manutención y el abono de las nóminas de los tripulantes y para la compra del carbón que precisaba la nave²⁷. De este modo, no sólo en cumplimiento de las órdenes del Almirantazgo español, sino por escasez medios García de Tudela se vio obligado a economizar al máximo el combustible. Así, por ejemplo, salieron de Port Said con ayuda exclusiva del aparejo, tratando de aprovechar una suave brisa del NO, pero, al aflojar ésta y como la corriente les empujaba hacia el norte, se vieron obligados a navegar a vapor, encendiendo sólo cuatro de las seis calderas de la fragata²⁸. Entre Port Said y el cabo de Burlos, en derrota a Alejandría y con el viento contrario, se tuvieron que usar cuatro calderas y desde aquí, aprovechando un viento de estribor, navegaron con las velas a cuchillo²⁹.

Si el Comandante de la nave pasó por estrecheces pecuniarias, los miembros de la Comisión arqueológica vivieron una situación paupérrima de auténtica penuria

que conocemos al menos dos, una en las provincias norteñas, en 1869, y otra en el Sur peninsular, a lo largo el año siguiente. En 1873 es ya Jefe de Segundo Grado. En 1881 compatibiliza su dedicación en el M.A.N. con la Escuela de Diplomática de la que es profesor. En 1883 es Catedrático de dicha Escuela, de la que será también Director. En 1892 es Inspector Segundo del Cuerpo de Archiveros, Bibliotecarios y Anticuarios y, entre 1891 y 1900, Director del M.A.N. Fue académico de la Historia y director de la revista *Museo Español de Antigüedades*. Jubilado en 1900, falleció en 1901, siendo Director del Museo de Reproducciones artísticas (A.M.A.N. Exp. 1871/58 y Expediente personal de D. Juan de Dios de la Rada).

²⁴ Murió al año siguiente, el 3 de agosto de 1872, siendo secretario de la Embajada española en Constantinopla víctima, posiblemente, del cólera (Estrada Catoira 1923: 451).

²⁵ Falleció en 1923 ocupando el cargo de arquitecto y académico de la Real Academia de San Fernando (Estrada Catoira 1923: 451).

²⁶ R.O. de 10 de junio de 1871 y Carta del Vicepresidente del Almirantazgo español al comandante de la fragata, D. Ignacio García de Tudela, de misma fecha (A.N.A.B. Leg. 1176/59). Además, Rada 1876: I, 5-6; García de Tudela 1873: 1; Moreno de la Tejera 1879: 66. Una misión de paz que tenía por objeto mostrar la bandera española en aquellos países que se consideraban apartados (Estrada Catoira 1923: 465).

²⁷ Para los gastos de la fragata, el Ministerio de Marina libró 85.000 pesetas y encareció al Comandante que empleara, siempre que fuera posible, exclusivamente el aparejo (Carta del Vicepresidente del Almirantazgo al Comandante de la fragata de fecha 10 de junio de 1871). En Nápoles se le abrió nuevo crédito que resulta del todo insuficiente, de manera que, desde el Pireo, el 21 de julio de 1871, el Comandante de la fragata escribe al Ministro de Marina: “hoy sólo me quedan veinte y ocho días de víveres que la cantidad existente en caja apenas bastará para la mensualidad corriente y que, aunque conservo en carboneras quinientas veinte toneladas métricas de carbón es de todo punto imposible que con ellas pueda ni aun utilizando la vela hasta el último extremo recorrer la gran distancia que falta por andar [...]. Si en Constantinopla no encuentro los recursos que me son de tanta necesidad y no recibo alguna comunicación de V.E. diciéndome en qué parte los encontraré, no tendré otro camino que seguir Excmo. Sr. que el de renunciar con el mayor sentimiento a continuar viaje”. Nuevos créditos, girados en Constantinopla y en Malta, permitirán a la fragata regresar a Cartagena (A.N.A.B. Leg. 1176/59).

²⁸ Tudela 1873: 41; Rada 1882: III, 176.

²⁹ Rada 1882: III, 178.

económica. Sólo sus dietas, que ascendían a 3.440 pesetas, superaban la cantidad asignada de 2.500 pesetas para todos los gastos del viaje, compra de objetos incluidos, por lo que no se puede hablar en puridad de una partida para la adquisición de piezas, y el Comandante de la fragata, a pesar de sus propias carencias, les prestó importantes sumas de dinero³⁰. Todo esto ha de tenerse en cuenta a la hora de valorar los magros resultados del viaje.

En definitiva, la fragata partió de Nápoles, donde se encontraba con motivo de una Exposición internacional, al amanecer del 7 de julio de 1871 y regresó a Cartagena la noche del 22 al 23 de septiembre de 1871. La derrota prevista por el Almirantazgo español comprendía Palermo, El Pireo, Los Dardanelos, Besika, Gallipolí, Constantinopla, Mundaca o Mundania, Rodas, Quíos, Samos, y, si era posible, Chipre, Beirut, Jafa, Alejandría, Túnez, Argel y Cartagena. Debido a causas de diversa índole, sanitarias, políticas o económicas, la ruta final tocó Nápoles, Mesina, Siracusa, El Pireo y Atenas, Besika, Constantinopla, Esmirna, Quíos, Samos, Rodas, Lárnaca, Beirut, Jafa, Port Said, Alejandría, La Valetta y Cartagena. Precisamente en estos dos últimos puertos, Port Said y Alejandría, antes de su regreso a Cartagena vía Malta, vamos centrar nuestro trabajo.

2. Port Said

A las cinco de la tarde del día 2 de septiembre de 1871 la fragata *Arapiles* comenzó a levar anclas del puerto de Jafa y a las siete y media puso rumbo a Port Said. La navegación se prolongó durante toda la noche y a lo largo del día siguiente, 3 de septiembre, en un mar en calma con un viento bonancible que rolaba hacia el noroeste. A las dos de la madrugada del día 4 de septiembre se avistó el faro de Port Said y a las cinco la fragata echó el ancla en Port Said³¹.

La *Arapiles* permaneció fuera del puerto, cerca de la bocana, con seis brazas de agua bajo la quilla – unos once metros- y aproximadamente a una milla náutica de la escollera occidental. Puesto que pensaban partir casi de inmediato³², el Comandante de la fragata evitaba así la maniobra de entrada y atraque en puerto. Dentro de la ensenada estaban fondeadas en ese momento dos fragatas de guerra, una egipcia y otra francesa, que debemos suponer servían a la protección y defensa del Canal y del propio puerto. Una vez fondeados, fue a bordo el Capitán del puerto de la compañía del Canal, también recibieron a los cónsules de Francia e Italia y entablaron contacto con el Director de la Compañía del Canal y con el Director del Canal.

³⁰ Para los gastos de la Comisión se despachó la suma de 2.500 pesetas, extraídas del fondo de 50.000 que disponía el Ministerio de Fomento para obras y adquisición de objetos del M.A.N., por ley de 25 de junio, Capítulo 20 del presupuesto del Ministerio (Carta de Juan Valera 13/VI/1871, A.M.A.N. Exp. 1871/58). Con estos fondos, que no cubrían siquiera las dietas de los miembros de la Comisión en los ochenta y seis días que duró el viaje (quince pesetas diarias para Rada y Zammit, diez pesetas para Velázquez), debían atender todos los demás gastos que se ocasionaran, incluso las compras de objetos. Pronto se quedaron sin dinero y, en Constantinopla, los miembros de la Comisión enviaron sendos telegramas a D. Sergio Salvez, habilitador del Museo (4/VIII/1871), y al Director del mismo (5/VIII), el dirigido al Director es dramático: “*fondos cero ayúdenos Ministro con su legítima influencia*”. Sus peticiones de fondos nunca fueron atendidas. El propio Comandante de la fragata califica los fondos de que disponían los miembros de la comisión de “insignificantes dispendios” (Tudela 1873: 56) y, a lo largo del viaje les prestó, de la caja del barco, 3.000 francos, unas dos mil pesetas de la época (95,15 pesetas equivalen a 100 francos cf. A. Carreras 1989, coord., *Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX*, Madrid).

³¹ Tudela 1873: 41; Moreno de la Tejera 1879: 250.

³² Tudela 1873: 42; Moreno de la Tejera 1879: 250.



Fig. 2. Vista del Faro y el antepuerto de Port Said (*The Illustrated London News*, n° 2255, vol. LXXXI, Saturday, July 22, 1882).

Era entonces un momento especialmente interesante para visitar Port Said. La ciudad era novísima, ya que se había planificado al compás de las obras del Canal de Suez, inaugurado muy poco tiempo antes, en noviembre de 1869³³. A decir de los expedicionarios, contaba entonces con quince mil habitantes, frente a los más de seiscientos mil actuales, y a todos les pareció especialmente agradable. El propio Comandante de la fragata asienta en su diario de navegación lo siguiente: “es admirable que allí, donde hace pocos años no había otra cosa que aridez del desierto, se haya formado una linda población de 15.000 almas” (Tudela 1873: 42)³⁴. La ciudad poseía todo lo que los viajeros consideraban necesario para que la vida fuera agradable, esto es, jardines, fuentes, teatros, hoteles y cafés³⁵. Como no podía ser de otra manera, los expedicionarios juzgaban las ciudades que visitaban a través de los parámetros que la cultura occidental del siglo XIX había desarrollado sobre lo que debería ser la planificación urbana, el viario público, la estética de los edificios, así como los elementos de ocio y de servicio, de corte europeo, que toda ciudad debía poseer. Y en este sentido, Port Said era en aquel verano de 1871 una ciudad en buena medida occidental.

Ninguno de los expedicionarios de la *Arapiles* describe ni el puerto ni la ciudad y, para imaginarnos lo que tuvieron ante sus ojos, podemos acudir a las descripciones que recogieron los oficiales y viajeros embarcados en la *Berenguela* que habían estado en Port Said muy poco tiempo antes, entre noviembre y diciembre de 1869.

Dos grandes malecones constituían el antepuerto de Port Said que poseía la forma de un triángulo isósceles, una anchura máxima de 500 metros y una extensión de 171.875 hectáreas. El Dique Occidental tenía una longitud de 2.500 metros mientras que el Oriental medía 1.800 metros. Es precisamente en el antepuerto, a una milla náutica del rompeolas occidental, donde fondeó la *Arapiles*. Casi al final de esta escollera de Poniente se erguía el Faro eléctrico, construido en piedra, que era visible desde veinte millas y que todavía hoy se conserva. A partir de aquí arrancaba el canal del Puerto Comercial, que tenía una longitud de 200 metros y una anchura similar. Dicho puerto comprendía cuatro dársenas. En la orilla asiática se abría el gran muelle, denominado de Ismail, de 1.000 de longitud y 37 ha. Otras tres ensenadas más pequeñas se localizaban en la costa africana y se llamaban respectivamente del Comercio, de 4 ha., del Arsenal, de 2 ha., y de Cherif, de 4 ha., provistas de amplios talleres y de diversos establecimientos. La superficie total del puerto, contando todas las dársenas, era de 52.825 hectáreas. Al sur de la rada de Ismail comenzaba el canal marítimo que llevaba a Suez³⁶.

³³ Sobre la inauguración del Canal de Suez puede consultarse Nicole 1870 y Ruiz Morales 2014: 351-373. Cf. Nourse 1884 para la evolución de Port Said y el Canal de Suez entre 1869 y 1884.

³⁴ Navarro (1870: 33) y Baldasano (1870: 37): diez mil habitantes.

³⁵ Tudela 1873: 42; Rada 1882: III, 177.

³⁶ Navarro 1870: 28-31; Baldasano 1870: 36; Nourse 1884: 21-22; Saralegui 1907: 240-242. Cf. Bardón 1870: 14: “la inmensa rada de Port Said”.



Fig. 3. Vista del puerto interior de Port Said con el Canal de Suez al fondo.

En la lengua de tierra que se extendía entre las dársenas occidentales del Puerto Comercial y las lagunas de Menzaleh se ubicaba la nueva población de Port Said, en la orilla oriental, en cambio, se disponían diversos talleres, algunos son calificados de colosales, grandes almacenes y los depósitos de carbón. En torno al muelle del Comercio se localizaban almacenes y diversas oficinas, en la del Arsenal, dragas y máquinas que sirvieron para la construcción del Canal, y en el Cherif las dependencias de las compañías de vapor inglesas y las mensajerías imperiales francesas. La ciudad contaba con un plano ortogonal en el que destacaba la calle del Comercio, llena de pequeñas tiendas cosmopolitas, y que albergaba las oficinas de correos y las agencias telegráficas. Se encontraban también en el barrio europeo el Palacio del Gobernador egipcio y la Casa del Ingeniero jefe; había también un hotel, un hospital ajardinado, el establecimiento de las Hermanas del Buen Pastor con una escuela de niñas y los consulados de varios países como Francia, Austria, Inglaterra, Alemania, Rusia, Estados Unidos, Italia, Suecia y Noruega. En el barrio europeo se situaban también el depósito de agua, en forma de torreón, el convento los padres de la Tierra Santa, una escuela de niños y las iglesias griega y católica y el centro de la población estaba dotado de fuentes públicas, baños y numerosos cafés, alguno de los cuales daba espectáculos de música nocturna. Un espacio vacío de unos 300 metros separaba los barrios europeo y árabe, este último con cabañas de madera o ladrillos³⁷.

El Director de la Compañía puso a disposición de los expedicionarios de la *Arapiles* un pequeño vapor con el que los miembros de la Comisión arqueológica y los guardiamarinas libres de servicio pudieron visitar un corto trecho del Canal, a lo largo de la mañana del día 4 de septiembre, desde amanecer a antes del mediodía³⁸, por lo que el viaje de reconocimiento no parece haber sido muy largo. Asombrados, dicen haberlo examinado todo, pero, sin embargo, no incluyen datos técnicos acerca de la construcción y disposición del Canal ni hicieron una descripción siquiera somera de la obra de ingeniería³⁹. La primera parte del Canal era recta y fácilmente navegable y seguía un corredor en el centro del Canal delimitado por balizas a uno y otro lado. En el caso de la *Berenguela*, el buque comenzó a pasar el Canal a las diez de la mañana del día 14 de diciembre de 1869 y a las tres de la tarde se situó 45 kilómetros al sur en la Estación de Kantara. Es prácticamente imposible que los expedicionarios de la *Arapiles* hubieran llegado y regresado desde Kantara, por lo

³⁷ Navarro 1870: 31-35; Baldasano 1870: 38; Bardón 1870: 20-21; Saralegui 1907: 218, 238, 244. En realidad toda la ciudad era principalmente de madera: Baldasano 1870: 37.

³⁸ Tudela 1873: 42; Rada 1882: III 177.

³⁹ Para los proyectos y a la propia obra puede consultarse Ruiz Morales 2014: 49-350 con las referencias pertinentes.

que debieron contentarse con recorrer un pequeño trecho de escasos kilómetros. Quizás fueran únicamente hasta el campamento Ras-el-Ech, situado entre los kilómetros 13 y 14, que fue centro de las obras del Canal entre Port Said y Kantara y pudieron observar desde el vapor los almacenes, la oficina de correos y telégrafos, algunos alojamientos y un gran depósito de agua potable alimentado por la tubería que procedía de Ismailía, lo que les pudo servir de una pequeña muestra de lo que era la infraestructura del Canal de Suez⁴⁰.

Los viajeros de la *Arapiles* rinden al menos cuenta del estado del tráfico por el Canal. A pesar de que se reputaba como la vía más gigantesca y útil de su tiempo, los expedicionarios afirman que apenas había circulación por ella. De hecho, el Director del Canal les ha informado de que en el mes de julio sólo sesenta y seis buques habían atravesado el Canal, a una media de dos por día, un porcentaje insignificante en relación con los que transitan entre Europa, la India y Asia doblando el Cabo de Buena Esperanza y al intenso tráfico comercial que existe entre todas estas zonas⁴¹. En el caso español, desde la apertura del Canal, sólo lo había cruzado un buque mercante, el vapor *Buenaventura*⁴², propiedad de la casa *Olano, Larrinaga & Co.*, o *Commission Merchants & Ship Chandlers* en su denominación inglesa, que fue creada en Liverpool en 1862 por los comerciantes José Antonio de Olano y Ramón Larrinaga y por el capitán Juan Bautista Longa. La empresa transportaba mercancías entre Liverpool y Manila y el correo y pasaje oficial entre España y las Filipinas. De esta manera, partiendo de Liverpool, el vapor tocaba en Barcelona y atravesaba el Canal de Suez en dirección a Manila. Precisamente esta compañía acaba de inaugurar dicha línea en junio de 1871⁴³, sólo dos meses antes de que la *Arapiles* arribara a Port Said. Los expedicionarios achacaron el nulo paso de buques mercantes al atraso de España en relaciones comerciales, a pesar de que se contaba con las Filipinas, a las que Tudela denomina “ricas provincias”. El propio Tudela (1873: 43-44) dice que había oído hablar de que “se ha fundado una compañía española que establecerá comunicaciones periódicas por vía del Canal y por medio de buques de vapor entre la Península y el Archipiélago Filipino” y afirmó su esperanza de que el comercio español mejorase y no se mantuviera por más tiempo alejado de este “concurso universal”⁴⁴. Tudela se debe referir precisamente a la compañía de Olano, Larrinaga y Longa. En relación con el tráfico comercial en general a través del Canal, Tudela culpa su escasa frecuentación a la costumbre de doblar el Cabo de Buena Esperanza y a que los barcos mercantes no reunían entonces las condiciones necesarias para ello, pero afirma que ya se están construyendo en Inglaterra buques apropiados y que en breve el paso del Canal será casi exclusivamente la ruta que comunicará Europa con los mares del Oriente⁴⁵.

Ciertamente en cuanto al caso español, alguna razón puede asistirle al Comandante de la fragata, pero la debilidad del tráfico marítimo a través del Canal de Suez se debía a otras razones. En realidad, el Canal resultó muy estrecho y poco profundo, contaba con 22 metros de anchura en todo su recorrido en la parte navegable y una anchura de unos cien metros de orilla a orilla en algunos tramos. Su profundidad era únicamente de 7,21 metros, y menor aún en algunas partes, hubo algunos encallamientos y no permitía el tránsito continuo en ambas direcciones⁴⁶. Los apuros que soporta la *Berenguela* pueden ilustrar

⁴⁰ Navarro 1870: 81; Baldasano 1870: 48-49; Bardón 1870: 21; Saralegui 1907: 244-246.

⁴¹ Tudela 1873: 43. En 1870 habían atravesado el Canal 486 barcos con un tonelaje neto de 436.600 Tn. En 1871 lo cruzaron 705 barcos con 761.467 Tn, que se elevaron a 1.082 en 1872 con 1.160.743 Tn y a 3.307 barcos en 1888 con más de cinco millones de Tn. de registro neto (Nourse 1884: 8).

⁴² Tudela 1873: 43.

⁴³ Valdaliso 2003: 456-457.

⁴⁴ Tudela 1873: 44.

⁴⁵ Tudela 1873: 43. Cf. Rada 1882: III 178.

⁴⁶ Vid. por ejemplo Nourse 1884: 77ss. sobre el estado imperfecto del Canal en estos años y Navarro 1870 para la discusión acerca de su rentabilidad que tenía lugar en la época.

esta circunstancia. El buque no pudo pasar el mismo día de la inauguración por temor a que su calado de 6,35 metros provoca algún incidente⁴⁷. Al iniciar el paso, el día 14 de diciembre, debió trasladar la artillería de un lado a otro del buque para que su calado se redujera a los 5,80 metros que se exigía para un tránsito seguro “sin riesgo de baradas de consideración por obstáculo material” (Navarro 1870: 81). En el kilómetro 89, en el paraje llamado Serapeum, una roca que reducía la anchura del fondo obligó a la nave a descargar en pequeñas embarcaciones parte de su peso hasta dejar el calado máximo en 5,3 metros⁴⁸. Asimismo el día 18 de noviembre, el siguiente a la inauguración, comenzó el paso del Canal el catedrático de la Universidad Central de Madrid, D. Lázaro Bardón y Gómez. En Port Said, tuvo que trasladarse a otro buque, el *Pelusa*, ya que el que le habría traído hasta la entrada del Canal, *el Guienne*, tenía un calado excesivo (Bardón 1870: 20). A pesar de todo, el nuevo barco *el Pelusa*, encalló en las proximidades de Ismailía⁴⁹.

Por lo que se refiere a la navegación entre Jafa y Port Said y durante la propia estancia en Port Said que dura únicamente día y medio, Rada se limitó a reproducir en gran medida y de forma literal el diario de navegación del Comandante de la fragata, lo que indica expresamente en una nota a pie de página⁵⁰.

Desgraciadamente, Moreno de la Tejera no fue uno de los oficiales que estuvo franco de servicio en Port Said y no pudo, por tanto, desembarcar ni visitar el Canal, pero su testimonio no deja de carecer de interés especialmente porque, más allá de los relatos del militar Ignacio García de Tudela y del erudito Juan de Dios de la Rada, el segundo médico de la *Arapiles* puede representar los conocimientos y la mentalidad de las clases instruidas europeas de la época. Moreno de la Tejera indica, en primer lugar, que la obra de Lesseps era ya tan suficientemente conocida que no necesitaba nuevas descripciones⁵¹. Esto es, la construcción del Canal de Suez había sido seguida con sumo interés por la opinión pública occidental y, en 1871, dos años después de la inauguración, se trataba, a juicio de Moreno de la Tejera, de un asunto difundido y sabido por todos⁵². El segundo médico la *Arapiles* (1879: 251) consideraba el Canal de Suez y el cable transatlántico⁵³ que, nos dice, transmitía el pensamiento humano a través del mar, de ciudad en ciudad, con la rapidez de la electricidad, como las obras principales de su tiempo, fruto del genio humano, suma y síntesis y de sus aspiraciones del siglo que no son otras que “el ideal de la belleza artística y la grandeza científica, puestas al servicio de la humanidad”, frente a otras épocas como, por ejemplo, el misticismo fanático (sic) de las catedrales de la Edad Media. Moreno de la Tejera reafirma así la confianza que la centuria decimonónica exhibía en la ciencia, un desarrollo científico que no debía olvidar tampoco el cultivo de la belleza, una

⁴⁷ Navarro 1870: 40-41; Baldasano 1870: 45.

⁴⁸ Navarro 1870: 90-92.

⁴⁹ Bardón 1870: 24: “A poco de entrar en el lago [Timsah] muy despacio, y parando á cada momento para dar tiempo á que se apartaran los que iban delante, sin duda por haberse atravesado un poco, encalló en el cieno el vapor *Pelusa*, que era muy largo”. Actualmente, tras la última ampliación inaugurada en 2015, el Canal de Suez permite por fin el paso de barcos en doble dirección de hasta 20 metros de calado, 240.000 toneladas de peso muerto y una altura máxima de 68 metros por encima del nivel del agua. Más de cincuenta barcos los atraviesan todos los días y soporta el 8% del tránsito naval mundial, vid. Kramer y Goslinga 2015; DeAndreis *et alii* 2015.

⁵⁰ Rada 1882: III 178, nota.

⁵¹ Moreno de la Tejera 1879: 250: “esta obra gigante que ha de inmortalizar el nombre de Mr. de Lesseps es de todos tan conocida que no necesita nuevas descripciones”.

⁵² Cf. Bardón 1870: VIII: “El Canal de Suez formaba el tema obligado de todos los círculos, y leíanse en las revistas y periódicos pomposas y amenísimas descripciones”.

⁵³ El cable submarino telegráfico a través del Atlántico se puso en servicio en 1858. Rápidamente se estropeó pero la conexión se completó nuevamente en 1866. El cable permitía reducir a minutos los diez días que anteriormente tardaban las comunicaciones entre Europa y los Estados Unidos, vid. Clarke 1958; Dibner 1964.

confianza que lo era, ante todo y en último término, en la cultura occidental y en la función civilizadora del siglo, civilización que sólo podía ser concebida como europea, asentada en el valor del pensamiento y de los avances científicos y en la que destacaba el vapor que conduce los productos y los intercambios comerciales, como ejemplos de una actividad humana intelectual y material que “centuplica la vida”. Su relato ejemplifica también la propia seguridad exacerbada en el progreso que tenía el autor. En efecto, convencido de la bondad del progreso, nuestro autor declara que “Las ciencias, lo mismo que las artes, lo que todos los conocimientos, obedecen á ese espíritu de progreso que preside los destinos de la Humanidad” (1879: 210).

En suma, la mirada de Moreno de la Tejera es la del literato que domina e impera completamente en su relato, la es del viajero occidental, del progresista próximo al pensamiento federalista de Pi y Margall⁵⁴, cultivado sin llegar a la erudición, portador de los valores europeos del siglo XIX.

Moreno de la Tejera menciona también en su narración otros cuatro proyectos que entonces se relacionaban con las obras del Canal de Suez: la apertura del Istmo de Panamá; el túnel submarino bajo el Canal de la Mancha; la idea de otro túnel que uniera Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar y la creación de un Mar central en África. Es posible que en 1871, en el momento de la expedición de la *Arapiles*, hubiera rumores de todos estos proyectos, pero más bien parece que Moreno de la Tejera está anticipando sucesos que acontecieron unos años más tarde, en la segunda parte de la década de los setenta del siglo. Así, indica que está en estudio, esto es, debemos entender que no se habían iniciado todavía las obras del Canal de Panamá. Si bien los primeros proyectos se fechan en los años 1850 a 1875, en 1876 la *Société de Géographie du Paris* envió al teniente de navío Lucien Napoleón Bonaparte Wyse para reconocer la zona y comprobar si el proyecto era viable. Poco tiempo después, en mayo de 1878, Wyse firmó un tratado con Colombia, país al que pertenecía entonces el Istmo, para la construcción del Canal (contrato Salgar-Wyse). La *Société de Géographie du Paris* organizó en 1879 el *Congrès International d'Etudes du Canal Interocéanique* que creó la Comisión Técnica presidida por el propio Ferdinand de Lesseps de la que formaban parte además Gustave Eiffel, Thomas Selfridge y Pedro J. Sosa, para llevar a cabo la obra entre la bahía de Limón y la bahía de Panamá. La construcción dio principio en 1881 pero fracasó en 1888 en medio de un escándalo financiero. El Canal de Panamá no sería abierto hasta agosto de 1914 bajo control norteamericano⁵⁵.

Aunque la idea de construir un túnel bajo el Canal de la Mancha databa al menos de 1802 con el ingeniero de minas francés Mathieu-Favier y su propuesta de unir Francia e Inglaterra con un canal desde Cap Gris Nez a Folkestone, después de varios proyectos a lo largo del siglo XIX, no fue hasta mayo de 1876, cinco años más tarde del viaje de la *Arapiles*, cuando se firmó el protocolo entre los gobiernos británico y francés. Edward Watkin y Alexandre Lavalley por la parte inglesa y francesa respectivamente, con la Compañía Anglo-Francesa del Ferrocarril Subterráneo, dieron inicio a los trabajos entre 1880 y 1881, que se interrumpieron en 1882⁵⁶.

Del mismo modo, no fue hasta 1877 cuando un ingeniero británico Donald Mackenzie elaboró una propuesta para crear el Mar de África o del Sáhara, que proyectaba abrir un canal desde el Atlántico a partir del cabo de Juby hasta la cubeta de El Juf, creando una extensión de agua de 155.400 km², que conectaría asimismo con el río Níger y evitaría

⁵⁴ Abandonó la marina en 1873 para dedicarse al periodismo y a la literatura. Redactor de *El Globo*, *El Fígaro*, *La Izquierda Dinástica*, *El Demócrata* y *El Ideal*, llegó a ser encarcelado en 1879 bajo la acusación de dirigir un periódico clandestino, radical, republicano, vid. Ossorio 1903: 292. Sobre Pi y Margall, cf. Jutglar 1974.

⁵⁵ Cf. McCullough 2004.

⁵⁶ Gourvish 2006: 14-22.

bordear el Golfo de Guinea. François Elie Roudaire y el omnipresente Ferdinand de Lesseps concibieron también la creación de un mar interior africano en el año 1878, que contaría únicamente con una extensión de 8.000 km² y que se extendería desde el Golfo de Gabes en Túnez hasta Chott el Fejej⁵⁷.

Finalmente, el primer esquema con la finalidad de crear un túnel por el que pasara una línea ferroviaria bajo el Estrecho de Gibraltar, comunicando Europa y África, data del año 1869, y fue ideado por el ingeniero Laurent de Villedeuille. Dicho proyecto fue estudiado incluso por el Consejo de Obras Públicas del Ministerio de Fomento español. Habría que esperar hasta 1908 para que viera la luz otro plan, de la mano en este caso del General Ibáñez de Ibero⁵⁸. Como vemos, al mencionar todos estos proyectos y fiado en el progreso científico y tecnológico, Moreno de la Tejera mostraba que, lejos de encontrarse aislado en el panorama cultural de tiempo, se hallaba bien informado y seguía de cerca los debates que se estaban produciendo.

En relación con la estancia en Port Said, Estrada Catoira (1923: 459) se limitó únicamente a rendir cuenta de la derrota de la nave, que, según este autor, salió el día 3 de septiembre de Jafa para echar el ancla en Port Said a las cinco de la tarde del 4 septiembre en la boca del puerto junto a la escollera occidental. Partirán al día siguiente por la tarde. En realidad se confunde, la fragata no arribó a puerto a las cinco de la tarde del día 4 sino a las cinco de la madrugada del mismo día, pero, sin embargo, el guardiamarina de la *Arapiles* nos da localización aproximada de la nave, en el antepuerto de Port Said, en las proximidades del malecón Oeste al que probablemente se hallaba asegurada por medio de un cabo.

3. Alejandría

A las dos de la tarde del día 5 de septiembre los expedicionarios de la *Arapiles* dejaron la embocadura del Canal de Suez, salvaron la boca de Damietta, para avistar a las cinco la farola del cabo Kora-Burnun, y a las nueve de la noche se alinearon con la farola de Damietta. A la una de la madrugada del día 6 de septiembre pasaron frente al faro del cabo Burlos a menos de veinte millas de distancia, a las 8,20 divisaron el faro de Rosetta y a mediodía navegaron por delante de la bahía de Abukir⁵⁹.

Los faros que señalaban la marcha de los viajeros de la fragata eran entonces novísimos ya que se estaban todavía construyendo en el mismo momento en que se produjo la inauguración del Canal de Suez en noviembre de 1869 y se habían dispuesto precisamente para facilitar la navegación de los doscientos kilómetros de costa egipcia que separaban el Canal de Suez de la ciudad de Alejandría⁶⁰.

A la una del mediodía los viajeros de la *Arapiles* divisaron la farola de Alejandría y a las cuatro, bajo la dirección del práctico del puerto, entraron por la Pasa de Boghar atracando a las 4,50 horas de la tarde. Como era preceptivo, fueron admitidos por la Sanidad portuaria y realizaron los oportunos saludos militares debidos a la plaza⁶¹.

Por su parte Estrada Catoira (1923: 459) narra de una manera muy sucinta la derrota de la fragata y, de este modo, al anochecer del día 3 de septiembre la fragata abandonó la rada de Jafa, arrumbando hacia Port Said, donde llegaron al día siguiente a las cinco de la tarde. Una vez que se hubo parido de Port Said, la *Arapiles* echó el ancla en Alejandría el día 6 de septiembre por la tarde.

Los expedicionarios observaron el gran número de buques mercantes, a vapor y vela, que se hallaban entonces anclados en puerto, ninguno de los cuales era español, junto a dos

⁵⁷ Mackenzie 1877; Plummer 1913; McKay 1943.

⁵⁸ Vid. Jiménez de Salas 1983: 5.

⁵⁹ Tudela 1873: 44; Moreno de la Tejera 1879: 252; Rada 1882: III 178.

⁶⁰ Moreno 1870: 25-26; Tudela 1873: 44.

⁶¹ Tudela 1873: 44-45. Cf. Rada 1882: III, 179.

fragatas y un monitor de guerra, un blindado de pequeño tamaño, egipcios, además de los cuatro vapores de recreo del virrey, el mayor de los cuales les impresionó⁶².

Tanto Tudela como Rada y Estrada Catoira silencian un incidente que tuvo lugar a la entrada del puerto de Alejandría y que Moreno de la Tejera recoge, quizás exagerándolo o en todo caso adornándolo con tintes literarios. De este modo, en la maniobra de ingreso al puerto, cuando el buque era manejado por el práctico, junto a una boya que indicaba un bajo, se tardó en la virada de manera que la popa de la fragata rascó el fondo de la bahía⁶³. Es posible que el práctico, como dice Moreno de la Tejera, no estuviera familiarizado con un barco tan grande, aunque otras dos fragatas estaban ya ancladas en la bahía o que no tuviera en cuenta que la nave era más profunda en la popa. De hecho, la *Arapiles* poseía un calado medio de 7,25 metros, pero era de 7,70 en la popa y 7,20 en la proa⁶⁴. El caso es que se pararon las hélices, el barco trepidó al rozar el fondo y el personal que estaba en la popa, donde se sintió el golpe, temió por la suerte de la fragata. Se trató posiblemente de un suceso menor pero, sea como fuere, al finalizar su estancia en Alejandría y al salir del puerto con rumbo a la isla de Malta y con el fin de evitar otro incidente, el Comandante de la fragata hizo trasladar a proa los pesos de la popa como cañones, proyectiles, cadenas, etc.⁶⁵

Indudablemente la fragata *Arapiles* ancló en el Puerto Occidental de Alejandría, previsiblemente junto al largo espigón meridional de dicha ensenada. La razón fundamental del incidente pudo deberse en realidad a las dificultades que ofrecía el puerto para recalar en él, como indica, en una buena descripción, el segundo de la Berenguela, D. Joaquín Navarro y Morgado, que fondeó en Alejandría sólo dos años antes, en noviembre de 1869. De acuerdo con el relato de este último, si no existiera el Faro de Alejandría, visible a 20 millas desde el mar, la aproximación al puerto, por lo raso de la costa, sería imposible. El puerto contaba además con una entrada complicada en medio de arrecifes y bajos fondos y ofrecía únicamente tres pasas, la Central y la de la Corbeta, que sólo eran útiles para barcos pequeños y la Pasa de Marabut, que podía ser empleada por barcos de mayor porte y poseía 25 pies de agua de profundidad, pero que no podía ser utilizada cuando había mar gruesa⁶⁶. La Pasa estaba perfectamente delimitada con balizas, pero aun así no se penetraba “nunca sin el auxilio del práctico por el movimiento de las arenas que hacen variar algo el canal” (Navarro 1870: 15). La fragata *Arapiles* debió ingresar al puerto por la Pasa de Marabut, que Moreno denomina así por una isla cercana y que los expedicionarios llamaron de Boghar. Aunque estaba bien señalizada, no por ello dejaba de presentar sus dificultades y la quilla del buque debió rozar uno de los bancos de arena de la Pasa.

El Puerto Occidental de Alejandría era entonces mucho más frecuentado que la poco resguardada rada Oriental. El centro de dicho Puerto de Poniente, en su lado Este, estaba ocupado por el Arsenal, en el norte se alzaba el Palacio de Ras El-Tin con el harén y diversos barracones militares y una fortaleza ocupaba el extremo noroccidental del puerto. Una mole protegía la parte meridional del puerto donde se disponían la Aduana y diversos almacenes. Debió ser en esta área precisamente donde echó el ancla la *Arapiles*.

Los expedicionarios van a permanecer únicamente dos días en Alejandría, escaso tiempo para visitar la ciudad, donde no había además monumentos faraónicos, y no van a poder internarse en Egipto, como era primera intención, lo que provocó un gran disgusto y

⁶² Navarro 1870: 19: comenta en el caso de Alejandría en 1869 que la marina de guerra egipcia era casi nula y que en el puerto se hallaba una fragata francesa en servicio permanente que hacía las funciones de hospital en la estación. El gran yate del Virrey que los viajeros de la *Arapiles* vieron en el puerto de Alejandría pudo ser el Mahrusseh, el vapor del jedive que participó en la inauguración del Canal de Suez (cf. Navarro 1870: 38, 103).

⁶³ Moreno de la Tejera 1879: 252-253.

⁶⁴ Rada 1876: I 66.

⁶⁵ Moreno de la Tejera 1879: 261.

⁶⁶ Navarro 1870: 14.

un hondo pesar y malestar especialmente en Juan de Dios de la Rada que no deja de referirse a las ilusiones desvanecidas de alcanzar las Pirámides de Giza, el Cairo y hasta la Tebaida a lo largo de todo su relato sobre Alejandría (cf., por ejemplo, Rada 1882: III 180).



Fig. 4. Paso de la Berenguela por el Canal de Suez (1869).

Rada dividió su exposición sobre la ciudad en dos grandes capítulos, la historia de la ciudad desde su fundación por Alejandro Magno hasta el momento de la llegada de los expedicionarios (pp. 179-187) y las antigüedades egipcias, griegas y romanas que en ella se encontraban (pp. 189-199), intercalando entre ambas los apuntes del diario de navegación de la fragata consignado por su Comandante (pp. 187-189). Los monumentos de la Alejandría islámica merecen únicamente dos páginas escasas (pp. 200-201) y, a diferencia de lo que hizo Navarro en 1870⁶⁷ y de lo que va a hacer Moreno de la Tejera en su libro, publicado en 1879 y en contra de lo que cabría esperar, Rada no incluyó en su narración ningún preámbulo sobre la historia de Egipto.

La descripción de Alejandría muestra la erudición y del estilo grandilocuente que caracterizaban a Rada en la que el autor menciona un gran número de autores antiguos y modernos: Estrabón, Plutarco, Amiano Marcelino, Orosio, Clemente de Alejandría, Filón, Suetonio, Al-Makris, Abd-Latif, Abulfeda, Savary, Gibbon, Sismondi, Reinhard, Heine y Boeckh. Dentro de las obras que maneja llama la atención la mención a autores árabes que muchas veces suelen estar ausentes en la literatura occidental. Además de la lectura de todos estos autores, y como experto que era, Rada incluyó también referencias numismáticas y en todo momento se esforzó por identificar los lugares antiguos con su posible localización en el espacio de la ciudad moderna. Sin embargo, apenas hay crítica de fuentes, salvo por lo que se refiere a la defensa del Cristianismo, y emite numerosos juicios de valor, lo que hace que su relato no pueda ser calificado *stricto sensu* de interpretación histórica.



Fig. 5. Vista del Puerto occidental de Alejandría.

⁶⁷ Navarro 1870: 15-18. Este autor (1870: 18-19) incluye también una descripción de la situación político-administrativa del Egipto de la época.

En consecuencia, de acuerdo con Rada, Alejandro estableció Alejandría en el año 332, si bien, en realidad, la ciudad fue fundada un año antes, en 331⁶⁸, a su vuelta del Oasis de Siwa, “como las inteligencias privilegiadas penetran con poderosa mirada en lo porvenir” (Rada 1882: III 180), aunque no fue terminada hasta Tolomeo Filadelfo, “sobre un puerto frecuentado desde mucho tiempo hacía por marinos griegos y fenicios, y que los Faraones tenían allí un fuerte presidio” (Rada 1882: III 180). Si bien es cierto que Rada descarta, correctamente, la fundación de la ciudad antes de la estancia de Alejandro en la Tebaida, como afirma, por ejemplo, Moreno de la Tejera (1879: 256), un viaje probablemente ficticio, la antigua Rhacotis, que pudiera estar localizada en torno al Puerto Oriental o entre esta zona y la posterior colina del Serapeo⁶⁹, y sobre la que se asentará Alejandría, pudo distar mucho antes del año 331 de ser un puerto frecuentado por griegos y fenicios y de disponer de una importante guarnición.

En 1871, el Puerto Oriental o Gran puerto de la ciudad antigua era entonces llamado Puerto Nuevo y el Occidental o Eunosto constituía el Puerto Viejo, cada uno de los cuales albergaba uno de los barrios principales de la ciudad. De este modo a Levante se extendía el Barrio franco o europeo y a Poniente el Barrio árabe. Esto es, a diferencia de la ciudad antigua, en época de Rada, el puerto Occidental era mucho más importante que la ensenada oriental. Ello se debía a que el nivel de las aguas había cubierto la práctica totalidad del puerto antiguo, dejando una bahía expuesta a los vientos y a las corrientes del Delta⁷⁰. En la Antigüedad, en el Eunosto, el puerto occidental de 1871, se construyó una bahía artificial, que se llamaba Kibotos y que desembocaba en el Nilo a través de un canal navegable, que entonces había sido reemplazado por el que se denominaba Mahmudieh⁷¹. El Heptastadio, que unía la ciudad con la isla de Faros, se había ido ensanchando con el tiempo y, como indica Rada, en su medio kilómetro se concentraba la ciudad turca, donde en las épocas tolemaica y romana no hubo poblamiento. Entre los monumentos antiguos de la ciudad tolemaica, Rada menciona además el templo de Posidón, el Emporion, o puerto comercial, los almacenes (*apostaseis*) establecidos a los lados del muelle, el Museo y el Timoneo, edificado este último por Marco Antonio, y en el barrio occidental el Serapeo con su biblioteca. En general, Rada ha identificado correctamente la topografía de la ciudad antigua y situado, cuando menos de manera aproximada, sus principales lugares y monumentos, aunque obviamente desconoce que buena parte del puerto oriental y los palacios lágidas se encontraban sumergidos en el fondo de la bahía oriental⁷².

Rada (1882: III 183) marca el comienzo de la decadencia de la ciudad en el “mal gobierno de Filopator, déspota vulgar, gobernado por mujeres y eunucos”, de manera que “difícil es, si no imposible, salvar á un pueblo cuando él mismo no sabe salvarse de las desgracias á que le conduce un gobierno desatentado que le arrastre en su caída”. Desde el año 204 el reino se vio tutelado por Roma y los alejandrinos “á quienes el mismo exceso de prosperidad había hecho turbulentos y viciosos” (Rada 1882: III 184) se hundieron en luchas intestinas y revueltas. Fue en los combates contra César cuando se quemó parte de la biblioteca, si bien Rada duda en atribuir el incendio a los romanos o a los propios alejandrinos. Posteriormente la biblioteca de Pérgamo se trasladó al Serapeo con lo que se paliaron algo los efectos de la destrucción anterior⁷³.

⁶⁸ Arriano 3.1.5-2; 2; Rufó 14.8.1-3; Diod. 17.52.1-7; Justino 11.11.13; Fraser 1972: 3-7; Hammond 1992: 179; Bosworth 2005: 85-86; Barceló 2011: 173; Domínguez Monedero 2013: 128.

⁶⁹ Fraser 1972; Empereur 1998; Baines 2003; Ashton, 2004.

⁷⁰ Para una reconstrucción del puerto oriental tal como pudo ser en la Antigüedad puede verse, por ejemplo, Goddio *et alii* 1998.

⁷¹ Rada 1882: III 180-182.

⁷² Sobre la topografía de Alejandría baste mencionar aquí Str. 17.1.5-10; Fraser 1972: 7-37.

⁷³ Para una introducción al Reino lágida y a los reyes tolemaicos vid.: Hölbl 2001 (Tolomeo IV Filopator pp. 127-133).

Para Rada (1882: III 185) el comienzo del dominio romano supuso un período de recuperación para la ciudad que vio como se elevaban nuevos edificios entre los que destacaba el Cesareo o Sebasteo, finalizado por Tiberio. En consecuencia, Alejandría llegó a ser la segunda ciudad del imperio con trescientos mil habitantes, “pero no se cambian con riquezas las condiciones de los pueblos: el carácter inquieto y turbulento de los alejandrinos volvió a encender de nuevo querellas internas” (Rada 1882: III 185), lo que unido al odio a los judíos y a las persecuciones contra los cristianos, hizo que tuvieran lugar catastróficas revueltas en los reinados de Aureliano, Caracalla y Macrino. Finalmente, Teodosio impuso el cristianismo en medio de cruentas luchas, demolió el Serapeo y destruyó todos los volúmenes que trataban sobre las religiones paganas que había en la biblioteca⁷⁴.

Sin embargo, la ciudad gozaba aún de cierto esplendor en el momento de la conquista árabe pero continuó decayendo al compás de la caída del comercio, que era la principal fuente de riqueza de la ciudad, achacable a las guerras,⁷⁵ ruina que fue aún más grave tras el descubrimiento de la ruta por el Cabo de Buena Esperanza y la conquista turca. En suma, debido a todo ello, la práctica totalidad de la ciudad fue abandonada y la población se concentró en la península que se extendía entre los dos puertos, de tal manera que, en el último cuarto del siglo XVIII, Alejandría contaba únicamente con seis mil habitantes⁷⁶.

Rada critica con dureza la política inglesa en relación a Egipto y considera un hecho incalificable que en 1801 los ingleses rompieran los diques del Canal de Alejandría inundando más de ciento cincuenta poblaciones y dejando la llanura cultivable convertida en un pantano donde se extendía el paludismo. Siete años después de estos hechos “mal ocultando aspiraciones de dominación que Inglaterra siempre aspira á realizar” (Rada 1882: III 186) y, pretextando una amenaza de invasión francesa, ocuparon la ciudad de la que Mehmet Alí consiguió que se retiraran.

Sólo once años después de la visita de Rada a Alejandría, el 11 de julio de 1882, los ingleses, ante el temor de que sus intereses comerciales se vieran amenazados⁷⁷ y al mando del Teniente General Sir Garnett Wolseley, bombardearon y tomaron Alejandría, invadieron Egipto y derrotaron al ejército egipcio en Tell El-Kebir. Gran parte de la ciudad que vieron los expedicionarios quedó destruida y, a partir de este momento, el País del Nilo quedó completamente sometido a Inglaterra hasta el período subsiguiente a la Segunda Guerra mundial⁷⁸.

Rada (1882 III: 186) alaba especialmente la política de regeneración y modernización de la ciudad emprendida por Mehmet Ali que, como no podía ser de otra manera, ya que de modernización se trataba, era de occidentalización. El jedive había dotado a la ciudad de establecimientos europeos, de un Arsenal, y de un barrio franco en el Puerto Nuevo y había dado lugar a la reactivación de la actividad comercial. Esta política, continuada por sus sucesores, había culminado con la apertura del Canal de Suez. Y así, de los seis mil habitantes anteriores, la población de Alejandría había superado en 1871 las doscientos mil personas y la colonia extranjera sumaba cinco mil residentes⁷⁹.

⁷⁴ Sobre la ciudad de Alejandría en el período tardoantiguo y los conflictos internos entre las diferentes comunidades puede consultarse Haas 1997: esp. 278-330.

⁷⁵ Rada 1882: III 185.

⁷⁶ Rada 1882: III 186.

⁷⁷ Sobre estos intereses comerciales sirva de muestra el tráfico marítimo por el Canal de Suez. En el año 1880 atravesaron el Canal 2.026 barcos con un tonelaje neto de 3.057.421 Tn. De estos barcos, 1.592 fueron ingleses con un tonelaje de 2.432.932. En 1881, 2.250 barcos poseían pabellón inglés de los 2.727 que atravesaron el Canal con 3.429.777 sobre 4.136.779 Tn. (cf. Nourse 1884: 16).

⁷⁸ Chamberlain 1977; Barthorp 2002.

⁷⁹ Rada 1882: III 187. Navarro (1870: 18), en cambio, cifra la población de Alejandría en trescientos sesenta mil habitantes, y dice que era entonces la ciudad más populosa de Egipto, mientras que el Cairo contaba con trescientos veinte mil.

Aunque los monumentos antiguos que se conservaban en Alejandría entonces eran escasos, como él mismo nos dice, Rada va a consagrar su corta estancia en la ciudad a visitarlos⁸⁰. En realidad, en la Alejandría de 1871, sólo quedaban visibles dos mínimos vestigios de la ciudad antigua, denominados respectivamente *la Columna de Pompeyo* y *las Agujas de Cleopatra*. A ellos había que sumar un puñado de tumbas de las necrópolis de la ciudad antigua y algunas estatuas y diversos vestigios materiales esparcidos por la urbe moderna. Y eso que Rada y el resto de los expedicionarios tuvieron la suerte de ver todavía en la ciudad los obeliscos de las Agujas de Cleopatra. Al poco tiempo, entre 1877 y 1878, serían trasladados uno a Londres y el otro a Nueva York, a Westminster y a Central Park, donde se encuentran hoy en día.

Rada principia su descripción por la impresionante *Columna de Pompeyo*⁸¹, de 30 metros de alto, con 22 metros de fuste y 9 de diámetro, a la que correctamente asigna a Diocleciano, ya que se trataba de un momento conmemorativo destinado a conservar la memoria de su victoria sobre Aquileo en 296. Cita la inscripción de la parte occidental de la base publicada por Boeckh en el *CIG*. Además, observa Rada, que la basa estaba compuesta por restos de edificios anteriores y que contaba con un jeroglífico con el nombre de Psamético.



Fig. 6. La llamada Columna de Pompeyo (Rada 1882, vol. III).

En efecto, la llamada Columna de Pompeyo conmemoraba en realidad la victoria de Diocleciano sobre unos de sus rivales, Lucio Domicio Domiciano, que había intentado proclamarse emperador y a su muerte, su sucesor Aurelio Aquileo, había continuado la lucha. Coptos y Alejandría se declararon a favor de Lucio Domicio y Aquileo, y Diocleciano asedió Alejandría desde el otoño de 297 y en 298 o quizás todavía en 297, las tropas imperiales asaltaron la ciudad. Para recordar esta victoria el prefecto de Egipto, de nombre probablemente Póstumo (Pos[tum]us), levantó la Columna en el lugar más elevado de la ciudad, la zona conocida como la acrópolis de la ciudad (*akra*) en la época tolemaica. La Columna alcanza los veintisiete metros de altura, está hecha de granito rojo de las canteras

⁸⁰ Rada 1882: III 187.

⁸¹ Navarro (1870: 22): “la columna de Pompeyo que se cree erigida por un prefecto de Egipto en honor del Emperador Diocleciano”.

de Asuán y se situaba en el lado oriental del interior de la explanada de 105 x 205 metros formada por las cuatro estoas del Serapeo⁸².

Para la descripción del entorno de la columna Rada citó a los autores árabes Makrisi (Al-Makrisi) y Abd-el Latif y localizó correctamente la Columna en el entorno del Serapeo. La destrucción de la Biblioteca del Serapeo se convierte en Rada en un relato que intenta exculpar a los cristianos, haciendo recaer sobre el conquistador árabe Amrú (Amr) la mayor responsabilidad. Admite que el Serapeo fue devastado por un decreto imperial de Teodosio en tiempos del patriarca Teófilo y que la estatua del dios fue destrozada, pero frente a algunos escritores “poco parciales, por cierto, cuando de asuntos del cristianismo se trata”, por ejemplo, Gibbon, Sismondi, Reinhard, Heine y otros⁸³, que atribuyen a los cristianos la destrucción de la biblioteca, el escritor Abulfeda dice que, tras la conquista árabe, sus volúmenes sirvieron para calentar durante seis meses los baños públicos. Según Rada, los cristianos destruirían sólo aquellos que tratasen de asuntos religiosos y se conservarían los demás, que serían quemados posteriormente por los árabes (Rada 1882: III 192).

Las excavaciones llevadas a cabo en el entorno de la Columna de Diocleciano han sacado a la luz los fundamentos del Serapeo. El recinto fue fundado por Tolomeo III Evergetes en el siglo III a.C. y reformado en época romana entre 181 y 217 d.C. Comprendía un amplio patio flanqueado por cuatro estoas, el templo de Serapis, una cripta subterránea de aproximadamente unos 75 metros de longitud a la que se accedía desde una escalera situada en la explanada porticada y un edificio al sur de difícil adscripción como otros varios del complejo (por ejemplo la estoa helenística de cuatro estancias la norte de la explanada), así como un templo consagrado a Harpocrates-Horus. Además el Serapeo comprendía un nilómetro y la citada Columna de Diocleciano⁸⁴. La Biblioteca podría ubicarse en la Estoa occidental y en el piso superior del pórtico meridional. El debate sobre el destino de la Biblioteca del Serapeo continúa todavía hoy, pero posiblemente su destrucción pueda datarse en 391 y no en el momento de la conquista islámica⁸⁵.

Después de la Columna de Pompeyo, Rada pasó a ocuparse de las llamadas *Agujas de Cleopatra*⁸⁶. Se trataba de dos obeliscos de granito rosa, uno de los cuales estaba caído, que se encontraban concretamente en la calle del Obelisco, al Este de la Iglesia Anglicana y del Consulado de Inglaterra, a orillas del Puerto Nuevo. Correctamente Rada descartó su conexión con Cleopatra y los asignó a los faraones Tutmosis III de la XVIII dinastía y Ramsés II y Sethi II de la XIX y nos indica que originariamente estuvieron en el gran templo de Heliópolis. En una nota introdujo la traducción del obelisco que se encontraba en pie de Maspero (Rada 1882: III 192, nota) y detrás de los obeliscos observó unos vestigios de un gran edificio que identificó con el Cesareo o el Sebasteo.

En efecto, los dos obeliscos que se podían observar en Alejandría en 1871 habían sido mandados construir por el faraón Tutmosis III ca. 1460 en granito rojo de las canteras de Asuán y figuraron en la entrada del templo de Heliópolis. En el año 12 d.C. se trasladaron a Alejandría por orden Augusto y se situaron delante del Cesareo. Uno de los obeliscos estaba caído desde 1311 y contaba con 20,87 metros de largo y pesaba 187 Tn. Este obelisco sería trasladado a Londres en 1877. Sus inscripciones databan de la época de Ramsés II. El otro obelisco, que todavía se hallaba en pie, medía 21 metros de altura y pesaba 193 Tn. Sería transportado a Nueva York donde se alza desde enero de 1881⁸⁷.

⁸² Hass 1997: 19-21; Rowe 1957: 498; McKenzie, Gibson, Reyes 2004.

⁸³ Rada 1882: III 191-192.

⁸⁴ McKenzie, Gibson Reyes 2004.

⁸⁵ El-Abbadi 1994: 163-200; McKenzie, Gibson, Reyes 2004: 99-100.

⁸⁶ Navarro (1870: 22): el obelisco, impropriamente llamado Aguja de Cleopatra, se situaba entre el puerto nuevo y la sinagoga, y estaba cubierto de jeroglíficos.

⁸⁷ Brier 2016.

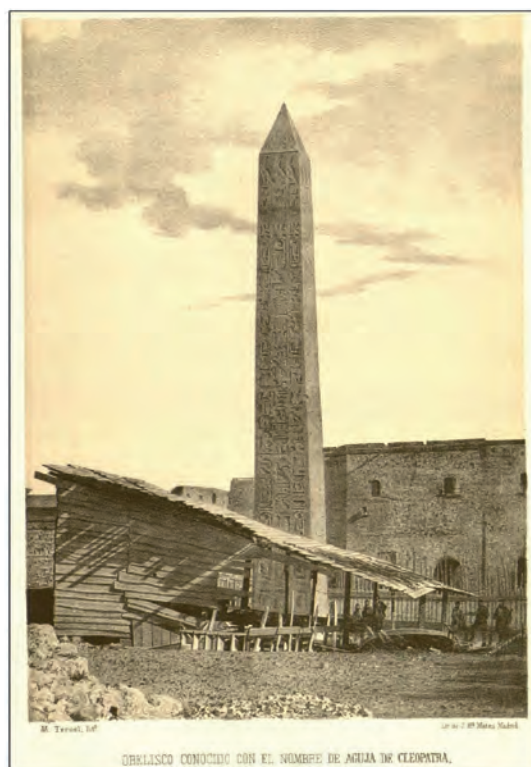


Fig. 7. La denomina Aguja de Cleopatra (Rada 1882, vol. III).

Rada (1882: III 192-196) localizó de una manera aproximada sobre el plano de la ciudad moderna otros lugares antiguos que entonces habían desaparecido completamente. Así nos dice que, hacia el célebre Faro, en la extensa bahía del Gran Puerto, no debía estar lejos el templo de Posidón. En el centro del puerto estaría el palacio de Marco Antonio (Timoneo) y hacia el Oeste los Arsenales y los Almacenes reales y el Emporion. Siguiendo hacia el sureste desde los obeliscos se debía encontrar el Arsinoeo, elevado por Tolomeo Filadelfo y en la parte alta los palacios reales, el Teatro y la Biblioteca, el Dicasterio, el Estadio y el Gimnasio. Finalmente, en el moderno barrio de Ismail, en una colina que los árabes llaman “de las sepulturas” (Kom-el-Dimas) se debía ubicar, en su opinión, el Sema o Soma, el panteón lágida, donde se hallaba también el sarcófago de Alejandro.

A falta de otros monumentos visibles de la Antigüedad, Rada visitó las necrópolis; en primer lugar los hipogeos cristianos, entre los arrabales de Karmus y Minet-el-Basal. Aquí se localizaba un complejo funerario en forma de cruz egipcia, excavado en 1858, que interpreta de época constantiniana y describe con detalle su disposición y los escasos restos de pintura conservados⁸⁸. Ingenuamente afirma que las tumbas, saqueadas en realidad desde antiguo, no fueron ocupadas porque no se han encontrado urnas ni huesos (Rada 1882: III 197). Por toda la planicie se podía observar material funerario disperso, como lucernas y pequeñas monedas de cobre, que Rada asigna también a la época de Constantino. Nuestro autor acudió también a las catacumbas situadas en el llamado barrio de la Necrópolis, que se disponía a la orilla del mar, tras pasar el Canal de Mahmudieh, cerca de la estación de ferrocarril de Ramleh⁸⁹. Según Rada, la más interesante de ellas posee una entrada en forma de frontón y bóveda circular y hay algunas inscripciones griegas muy dañadas, que le resultaron indescifrables. Nuevamente Rada consideró todas estas tumbas de origen

⁸⁸ Rada 1882: III 196-197.

⁸⁹ De la Estación de ferrocarril, situada al sureste de la bahía, partía un tren diario en dirección al Cairo (Navarro 1870: 23). Bardón (1870: 103-104) regresó precisamente del Cairo a Alejandría tomando este tren.

cristiano. Junta a ellas hay otras, dice, que suelen verse inundadas por las aguas y que los alejandrinos llaman Baños de Cleopatra⁹⁰.

Esto es, desde la Columna de Diocleciano y el Serapeo, Rada se ha movido en dirección al suroeste hacia la necrópolis de Kom el Shoqafa, donde visitaron la llamada tumba Wescher, de planta de cruz latina y forma absidal en su cabecera, provista de dos escaleras de acceso un *triclinium* en uno de los brazos de la cruz y a treinta y dos *loculi* dispuestos a ambos lados del brazo largo de la cruz. La exedra contiene pinturas de Jesucristo y la Virgen María y trazas de otras figuras y escenas. Quizás la tumba fuera construida como hipogeo cristiano en los siglos III y IV o bien y más probablemente se trataba de una tumba anterior de época imperial que fue adaptada posteriormente a las necesidades del culto cristiano⁹¹. Tras ello Rada cruzó el Canal de Mahmudieh y llegó a la zona donde estuvo en la Antigüedad la necrópolis occidental de la ciudad en el área conocida hoy en día del Gabbari y Wardian⁹².

En suma, Rada tratado en todo momento de componer un relato sistemático sobre Alejandría que estuviera dotado de una estructura clara, caracterizado por un procedimiento descriptivo exacto y riguroso, nacido del empleo de un amplio abanico de fuentes y que dejara fuera hechos más o menos fantasiosos o inventados de aventuras y peripecias con tintes novelescos. Su narración permite también que tomemos conciencia del estado de la investigación sobre Alejandría en 1871 y de los debates que entonces surgían en la historiografía. Sin embargo, Rada no ha desarrollado un sistema preciso de citación de fuentes, ni tampoco una transcripción, catalogación y publicación clara de las mismas, lo que hace que no sea fácil comprobar sus afirmaciones. Tampoco se ocupa demasiado de la elaboración de una cronología exacta a través de la confrontación sistemática de fuentes. Este uso poco ordenado y crítico de la información, dificultaba una adecuada interpretación histórica y obstaculizó en grado sumo su propia capacidad de análisis. Por ello, su testimonio puede ser considerado en esencia como una muestra de erudición, de acumulación sin investigación metódica. Sus explicaciones son excesivamente prolijas, como en el caso de alguna de las tumbas de Alejandría, mientras que el espacio para la reflexión es escaso. A pesar de su actitud empírica no ha llegado a desprenderse completamente de la ostentación y a desarrollar un verdadero método científico.

Lejos todavía del positivismo científico, a su erudición, Rada une un pensamiento que hunde sus raíces en el Romanticismo, donde las acciones de individuos excepcionales o negligentes e incapaces determinan el desarrollo histórico y el espíritu de los pueblos marca también la evolución histórica de los mismos. Así, por ejemplo, como hemos visto, Alejandro es el hombre providencial, capaz de entrever el futuro de Alejandría, o Tolomeo IV, es el rey débil, dominado por eunucos y mujeres, en la mentalidad de la época, capaz de arruinar su reino, o el pueblo de Alejandría, de espíritu turbulento por naturaleza, puede comprometer también el destino de su ciudad. Todo ello se enmarca en una concepción ejemplarizante de la historia como ocurre en el caso de los alejandrinos a los que la prosperidad excesiva de la que gozaba su ciudad los había hecho “turbulentos y viciosos”. En puridad más que interpretación histórica estamos ante una serie de apriorismos en los que se introducen continuamente juicios de valor de inclinación moral.

Rada representa también la mentalidad imbuida del Cristianismo, en este caso católico, con la que los europeos se enfrentan al Oriente. De esta manera, prácticamente en el único momento en que su relato se muestra crítico, nuestro autor trata de exculpar a los cristianos de la quema de la biblioteca del Serapeo y de argumentar contra los historiadores

⁹⁰ Rada 1882: III 198-199.

⁹¹ Wescher y Rossi 1865; Tkaczow 1993: 63; Venit 2002: 184-186, 199.

⁹² Venit 2002: 131-133, 190, 1997 y 182-183, 197 respectivamente.

Europeos que les señalaban. Por lo demás, en su relato sobre Alejandría el islamismo o es prácticamente ignorado o se aproxima a él con recelo.

Rada recorrió además parte de la ciudad en busca de los lugares donde se encontraban vestigios antiguos como el Palacio Zizian, que albergaba un mosaico y varios restos de estatuaria, la Casa de Napoleón, etc. Rada adquirió también un cabeza de pórfido de época tolemaica, que se conserva hoy en el M.A.N., y que es el único objeto egipcio que ingresó en el Museo procedente de este viaje, pero no pudo hacerse con un fragmento colosal con inscripción jeroglífica que cree la basa de una esfinge⁹³.

Efectivamente, esta única pieza egipcia viene descrita en el catálogo de adquisiciones correspondiente al año 1871 como una cabeza femenina de divinidad egipcia, de granito negro, con el tocado característico y el ureus sobre la frente. Se la considera de tamaño natural y se dice que fue hallada en Alejandría sin más detalles⁹⁴. En realidad se trata de una cabeza masculina de un rey tolemaico, quizás de mediados del siglo II a.C.⁹⁵. Como en el caso de todos los expedicionarios, la concepción de Rada sobre la pieza arqueológica es la del coleccionista y anticuarista, que la valora por su belleza, sus parámetros estéticos. Se trataba en definitiva de la búsqueda de una acumulación de objetos con escaso interés por su contexto histórico y su cronología precisa.



Fig. 8. Museo Arqueológico Nacional. Cabeza tolemaica procedente de la expedición de la fragata la Arapiles.

Dado el escaso tiempo de que disponía, Rada dedicó poco espacio a visitar la ciudad moderna, cuyas mezquitas le parecen modestas y pequeñas, entre las que lista la mezquita de Ibrahim, detrás de la fonda de Europa, con una curiosa cornisa de madera y una portada con decoración de ladrillos al descubierto; la de Abd-el-Latif, con un elegante alminar en forma de octógono; la de Abu-l'Abas, que los alejandrinos creían la más antigua y que acababa de restaurar Said-Pachá; la de las Mil y Una Columnas que tenía el “interés histórico” de ocupar el sitio en que estuvo la antigua iglesia de San Marcos; la de Nebí Daniel, donde la tradición localizaba la tumba del profeta Daniel, y, por último, la que se llamaba del Sultán Alí. A Rada las decoraciones geométricas de ladrillo visto en las portadas de las mezquitas, especialmente las de Ibrahim y de Alí, le recuerdan la arquitectura nazarí de su Granada natal (Rada 1882: III 200).

A causa de esta premura de tiempo y teniendo en cuenta las propias opciones de Rada, más interesado en los vestigios y monumentos de Edad Antigua de la ciudad, no inspeccionó otros edificios como la Iglesia griega de la Anunciación, el Teatro Zizina y,

⁹³ Rada 1882: III 199.

⁹⁴ Rodríguez Villa 1871: 263-264.

⁹⁵ López 1963: 211-213, Lámina I.

sobre todo, el Instituto Egipcio que poseía una biblioteca y diversas colecciones científicas. En todo caso, como van a hacer el resto de los expedicionarios, Rada destacó que los establecimientos públicos colocaban a Alejandría en el nivel de las primeras capitales europeas. Tampoco pudieron visitar al Virrey, al que tenían la intención de pedirle que les regalara alguna antigüedad. Las órdenes del gobierno les impidieron no sólo adentrarse en el país, sino también se vieron obligados a dejar Alejandría⁹⁶.

Por lo que respecta a su estancia en Alejandría, la visión de Ignacio García Tudela (1873: 42 ss.) es la del marino y militar que estaba en medio del desempeño de una misión. Nada más arribar a puerto recibió la visita del Cónsul español en el Cairo, que desempeñaba también y de manera interina el consulado de Alejandría. A la mañana siguiente acudieron a entrevistarse con el Ministro de Marina, que les devolvió la visita en la nave. Tudela se preocupó por anotar en primer lugar las condiciones del puerto y de la navegación y así, Alejandría disponía entonces de un magnífico arsenal con buenos talleres y un dique flotante de hierro de notables dimensiones y estaban teniendo lugar obras de mejora en el propio puerto. El Comandante expresó también sus dudas acerca de que el Canal de Suez llegue a mejorar los intercambios comerciales alejandrinos ya que los buques que se dirijan al Canal no recalarán en la urbe⁹⁷.

Especial interés tiene para Ignacio García de Tudela el desarrollo comercial, a su juicio sólo aventajado por el Bósforo, y enumera, en consecuencia, los productos importados y exportados. De este modo, a través del puerto de Alejandría se importaba seda, hierro de varias clases, carbón, madera para la construcción, leña y objetos de lujo. Egipto exportaba a su vez algodón, cereales, arroz, lino, café y artículos de droguería. Señala que se estaba extendiendo el cultivo de caña de azúcar en el Delta y opinaba que el futuro de Alejandría se encontraba, no en el tránsito con el Oriente, sino en la exportación de mercancías del interior de Egipto.

La ciudad causó al Comandante de la fragata la misma grata impresión que al resto de los expedicionarios. Se trataba, en su opinión, de una metrópoli de corte europeo, una hermosa población moderna que poseía notables recuerdos de la Antigüedad, en una clara exageración, entre los que menciona, las Catacumbas, la Columna de Pompeyo y la Aguja de Cleopatra.

Finalmente, García de Tudela concluyó, apesadumbrado, lamentando las nulas relaciones entre España y Alejandría, ya que, si bien ciertamente Alejandría había sido visitada por dos o tres buques de guerra españoles con motivo de la inauguración del Canal de Suez, a ellos se les tomaba por italianos o franceses.

En resumen, el Comandante de la fragata, como el resto de los viajeros, da muestras, en mayor o menor medida, de la ideología liberal, triunfante en la Revolución del 68 e imperante en la Europa de su tiempo. Este pensamiento liberal se caracterizaba, por un lado, por la conciencia de la incuestionable supremacía de la civilización europea y, por otro, por la fe absoluta en el progreso del conocimiento y la bondad de la ciencia y de la técnica, que unidos a las artes, y no en contradicción con ellas, habrían de llevar a la perfección a la humanidad. Todos los expedicionarios valoran y destacan la importancia del tráfico marítimo y comercial como factor esencial del desarrollo económico, un desarrollo que tenía una función esencialmente civilizadora y de progreso. Posiblemente por la falta de un tejido industrial español, no establecen una conexión clara entre comercio y producción industrial, ni conciencia de los males que la industrialización puede causar en determinados sectores sociales o pueblos enteros.

Todos los expedicionarios revelan también la filias y fobias hacia los países extranjeros europeos, características de la España decimonónica, esto es, su desconfianza hacia Inglaterra y hacia los anhelos de conquista y de dominio universal de esta potencia

⁹⁶ Rada 1882: III 201.

⁹⁷ *Idem* Baldasano 1870: 38.

y se sienten mucho más próximos a franceses e italianos con los que también los demás y en cierta medida ellos mismos se identifican.

Finalmente, a pesar de su hondo patriotismo, los expedicionarios son plenamente conscientes del retraso de España en relación con el Oriente, su nula presencia institucional y comercial, en mares poco frecuentados por los buques de guerra y mercantes españoles (Estrada Catoira 1923: 460), pero sus soluciones no van más allá de los meros deseos de que un día la situación mejore.

Como dijimos, Moreno de la Tejera representa de alguna manera a las clases instruidas y a la formación que entonces se recibía en las escuelas europeas. Asimismo su descripción, aunque somera, puede considerarse pintoresca con influencias románticas, en la que se introducen anécdotas, personajes, costumbres, elementos extraños que sumergen al lector en un mundo abigarrado, complejo que se despliega de manera diferente, y un tanto ilógica e impredecible, para un occidental.

A diferencia de los otros miembros de la expedición, este autor comenzó su narración por una pequeña introducción general a la historia y geografía egipcias. Como cualquier occidental, hizo empezar el relato con el Diluvio universal y, por consiguiente, fechó la unificación de Egipto ciento sesenta años del Diluvio. Menciona luego a la estancia en Egipto de los hijos de Jacob y a la liberación de los hebreos por parte de Moisés. Frente a Rada, Moreno de la Tejera parece más interesado por la historia más cercana de Egipto y registró lo que a su juicio eran sus hitos esenciales: la conquista islámica en 640, el establecimiento de los fatimíes en 969, la conquista de Saladino en 1171, el comienzo del estado mameluco en 1250, la ocupación otomana en 1517, la estancia de Napoleón en Egipto y la posterior devolución del país a los turcos que instauraron un virreinato casi independiente. Describe también la división de Egipto en tres regiones, el Bajo Egipto con Alejandría por capital; el Egipto Medio con el Cairo y, por último, la Tebaida. Termina indicando que los antiguos egipcios se conservaban en la raza de los coptos⁹⁸.

El segundo médico de la *Arapiles* continuó su narración tratando de la propia ciudad de Alejandría de la que mencionó su fundación por Alejandro a su regreso de la Tebaida, la escuela de Alejandría entre los incluyó a Arquímedes, los tolomeos y, erróneamente, a Aristóteles. Indica también que, en tiempo de Augusto, la ciudad contaba con trescientos mil habitantes libres y seiscientos mil esclavos⁹⁹. Fruto de su formación médica apuntó, porque era a su modo de ver poco conocido, que en Alejandría se practicaron las primeras disecciones anatómicas de monos y otros cuadrumanos “cuya constitución física tiene algún parecido con la del hombre” (Moreno de la Tejera 1879: 256), lo que constituye una forma curiosa de reflejar las teorías darwinistas de la época. De hecho, en noviembre de 1859 Darwin publicó su famosa obra¹⁰⁰, que entonces se hallaba en su sexta edición y que en 1872 vería la séptima.

Moreno de la Tejera (1879: 256-257) se concentró en la metrópoli moderna, aunque no dejó de lado los monumentos antiguos que todavía podían visitarse. Para él, la ciudad, que había sido llave del comercio de las Indias, se encontraba decaía por la torpe (sic) administración de los turcos y el descubrimiento de la ruta por el Cabo de Buena Esperanza. Cree, algo en lo que coinciden todos viajeros, que la apertura del Canal de Suez no beneficiará a la ciudad, pues los barcos que crucen el Canal dejarán de hacer escala en Alejandría.

Apesar de los borriquillos que transitaban por la ciudad y que se ofrecían a los extranjeros para desplazarse y de los muchachos desarrapados que los conducían¹⁰¹, la ciudad le parece

⁹⁸ Moreno de la Tejera 1879: 254-255.

⁹⁹ Moreno de la Tejera 1879: 256.

¹⁰⁰ *On the Origin of Species by Means of Natural Selection, or the Preservation of Favoured Races in the Struggle for Life*, Londres, John Murray, Albermarle Street.

¹⁰¹ Navarro (1870: 22): “El medio más general de trasportarse de una parte á otra de la ciudad es en asnos ensillados, ó bien en carruajes muy decentes y cómodos, que es de aconsejar se ajusten ántes de hacer uso de ellos”.

en gran parte europea, con calles rectas, cafés, teatros, hoteles lujosos y casas de “gusto moderno”, esto es, occidental. Incluso fuera de la ciudad, nos dice, hay un hermoso paseo a la orilla del Canal que comunica la ciudad con el Nilo. Nuestro autor destaca asimismo el harén del virrey y los consulados europeos que eran “magníficas construcciones modernas, dignas del más culto pueblo de Europa” (Moreno de la Tejera 1879: 257). El segundo médico de la *Arapiles* ha tenido ante su vista toda una serie de edificios, como el Consulado francés, que serían destruidos por el bombardeo británico de 1882. Quizás más bien debido a su propia historia, imaginada esencialmente como occidental o grecorromana, que a la propia realidad de la época, Moreno de la Tejera consideró que los habitantes de Alejandría prestaban una mayor atención a los extranjeros y poseían una mayor cultura. En general y en relación con Turquía, entonces llamado el “enfermo de Europa”, considera que Egipto en su conjunto, de acuerdo siempre con los parámetros occidentales, gozaba de mayor cultura y de civilización y, por lo tanto, de progreso.

Dentro de la tradición pintoresca de los relatos de los viajeros occidentales, Moreno de la Tejera relata dos anécdotas que vivió en la ciudad. La mala impresión que le causaron los charlatanes callejeros que contaban historias durante horas y una tarde que se perdió por el laberinto de callejuelas de la Alejandría árabe.

Por lo que a los monumentos antiguos respecta, Moreno de la Tejera tiende a aceptar la tradición local. Por consiguiente, *la Aguja de Cleopatra* era de construcción romana y fue elevada por Cleopatra en el Cesareo (Moreno de la Tejera 1879: 258) y los llamados *Baños de Cleopatra*, un espacio socavado por las aguas, servirían para depositar los cadáveres con el fin de ser lavados antes de su inhumación, cadáveres entre los que pudo estar el de la propia reina (Moreno de la Tejera 1879: 259). Sobre las tumbas de las necrópolis alejandrinas, que no visita, indica únicamente que se acaban de descubrir y que no se conocía su antigüedad exacta. Resulta interesante su descripción sobre *la Columna de Pompeyo*. Conviene en que su cronología era objeto de disputa entre los sabios y la considera nada menos que obra de Dinocrato (Dinócrates) el arquitecto de Alejandro. Dice (1879: 259) que Leake rechaza la idea de que fuera obra de Pompeyo, gobernador del Bajo Egipto. Esta noticia nos revela que, además de las noticias de la tradición local y de sus propias observaciones, Moreno de la Tejera no está utilizando la literatura científica de la época, sino las obras de los viajeros occidentales. Por último, nos informa de que los alejandrinos ofrecían también a los visitantes la posibilidad de subir a la cima del capitel mediante un sistema de cuerdas.

A pesar de su escueto relato, con todo, Estrada Catoira, el futuro Vicealmirante de la Armada y entonces guardiamarina de la *Arapiles*, aporta dos noticias interesantes. En primer lugar, asegura que la Comisión, por la premura de tiempo, tuvo que desistir de internarse en el país, de alcanzar el Cairo y ver las Pirámides y deja entender que además se pensaban visitar otros sitios, previsiblemente en la Tebaida, y que ello causó un gran disgusto en la Comisión especialmente en Juan de Dios de la Rada¹⁰². Esto indicaría que la Comisión no conoció hasta Alejandría que se iba a acortar el viaje y que aún a su llegada se tenía pensado visitar el país. Estrada Catoira (1923: 459-460) afirma asimismo que desde la estancia en Alejandría, “el viaje comenzaba atropellarse” a causa de los apuros económicos y de los apremios del gobierno por el cólera que invadía Europa y que se temía que los expedicionarios, que sumaban quinientas personas, contrajeran en el Oriente e introdujeran en la Península. En realidad, los apuros económicos, como hemos dicho, son consubstanciales a la expedición desde sus mismos comienzos y la epidemia de cólera había rebrotado en Europa desde 1865 y habría de prolongarse hasta 1873,

¹⁰² Estrada Catoira 1923: 459: “La Comisión, por la premura de tiempo, tuvo que desistir de internarse en el país, visitar el Cairo, las pirámides, etc., etc. [cursiva del autor]”. En una nota al pie de la misma página Estrada apunta que “Esta contrariedad causó una enorme disgusto a la Comisión, sobre todo a su presidente”.

pero, abundando también en lo ya dicho, el gobierno español comunicó con la fragata en Alejandría conminando a su comandante a regresar inmediatamente, lo que explica la imposibilidad por parte de los expedicionarios de adentrarse en el país y su frustración y enfado. Finalmente, Estrada Catoira no incluye en su narración ninguna vivencia o cosa alguna de la ciudad, por lo que es probable que no estuviera franco de servicio durante buena parte de su estancia en Alejandría y que permaneciera embarcado¹⁰³.

A las seis de la mañana del día 8 de septiembre de 1871 la fragata Arapiles levó anclas del puerto de Alejandría en demanda de la isla Malta y entró en la rada de la Valetta el día 15 de septiembre a las dos de la tarde¹⁰⁴. De aquí arrumbarán hacia Cartagena, donde arribarán en la noche del 22 a 23 de septiembre. En el puerto de Cartagena los expedicionarios permanecieron tres días en cuarentena hasta que pudieron por fin desembarcar y dar por finalizado el viaje.

En definitiva, la visita de los expedicionarios de la Arapiles a Port Said y Alejandría nos ha ofrecido la posibilidad de acercarnos a la situación en la que ambas poblaciones se encontraban en los momentos esenciales de su propia historia, en un caso, Port Said, se trataba de una ciudad novísima, en los momentos incipientes del tráfico marítimo y comercial por la que atravesará, andando el tiempo, una de las vías fundamentales del planeta, y en otro, Alejandría, una urbe largo tiempo poblada, que se presenta ante nuestros ojos justo poco años antes de que fuera bombardeada y ocupada por los ingleses. Rada es el erudito y especialista en el mundo antiguo, Moreno de la Tejera representa al escritor y periodista en ciernes, al viajero occidental en el Oriente y García de Tudela y Estrada Catoira son los marinos, los militares inmersos en el cumplimiento de su misión, a las órdenes del Almirantazgo español, que reflejan también el valor de la camaradería castrense. Sus relatos, complementados con otros cercanos a su tiempo, aquellos de los oficiales de la Berenguela, Navarro y Saralegui, del funcionario y diplomático Baldasano y, por último, de Bardón, el filólogo y catedrático de griego, nos permite desde múltiples perspectivas no sólo conocer los lugares que visitan, sino también sumergirnos en la mentalidad europea del siglo XIX y las ideas y los prejuicios con los que los europeos se acercaban al Oriente.

BIBLIOGRAFÍA

ARAMBURU, M. 1870: “Inauguración del canal de Suez” *Revista de Obras Públicas* 8, 15.

ASHTON, S.-A. 2004 “Ptolemaic Alexandria and the Egyptian tradition” en A. Hirst, M. Silk (eds.), *Alexandria, real and imagined*, Londres, 15-40.

AYENSA, E. 2016 “Una canción popular griega traducida al español por Juan Valera” *Erytheia*, 37, 301-318.

BAINES, J. 2003, “Appendix: Possible implications of the Egyptian word for Alexandria” *Journal of Roman Archaeology* 16, 61-63.

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

BARCELÓ, P. 2011 *Alejandro Magno*, Madrid.

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

BARTHORP, M. 2002 *Blood-Red Sand: The British Invasion of Egypt and the Sudan. 1882-1898*. Newcastle upon-Tyne.

BOLAÑOS MEJÍAS, C. 1999 *El reinado de Amadeo de Saboya y la monarquía constitucional*, Madrid.

BOSWORTH, A.B. 2005 *Alejandro Magno*, Madrid.

BRIER, B. 2016 *Cleopatra's Needles. The Lost Obelisks of Egypt*, Londres.

¹⁰³ Solo los guardiamarinas francos de servicio pueden, por ejemplo, adentrarse un corto trecho en el Canal de Suez.

¹⁰⁴ Cf. Rada 1882: III 202. Para Estrada Catoira (1923: 459) se sale el día 9 de septiembre.

- CANAL, J. 2000: "Manuel Ruiz Zorrilla (1833-1895). De hombre de Estado a conspirador compulsivo" en I. Burdiel Bueno y M. Pérez Ledesma (coords.), *Liberales, agitadores y conspiradores. Biografías heterodoxas del siglo XIX*, Madrid, 267-300.
- CERCHIELLO, G. 2015 "Turismo de eventos: los cruceros españoles en la inauguración del Canal de Suez" *Cuadernos de Turismo* 35, 95-115.
- CHAMBERLAIN, M. E. 1977 "The Alexandria Massacre of 11 June 1882 and the British Occupation of Egypt", *Middle Eastern Studies* 13.1, 14-39.
- CHINCHILLA GÓMEZ, M. 1993 "Viaje a Oriente de la fragata Arapiles" en A.A.V.V. *De Gabinete a Museo. Tres siglos de Historia del Museo Arqueológico Nacional*, Madrid, 286-299.
- CLARKE, A. C. 1958 *Voice Across the Sea*, Londres.
- DE LA BÉDOLLIÈRE, É. 1870: *De Paris a Suez. Souvenirs d'un Voyage en Égypte*, París.
- DEANDREIS, M. (dir.), PANARO, A. (coord.), BACCELLI, O., BUONFANTI, A.A., FERRARA, O., ZUCCHETTI, R. 2015 "The new Suez Canal: economic impact on Mediterranean maritime trade Maritime economy", *Maritime Economy*, 1-43.
- DIBNER, B. 1964 *The Atlantic Cable*, Nueva York.
- DOMÍNGUEZ MONEDERO, A.J. 2013 *Alejandro Magno, Rey de Macedonia y de Asia*, Madrid.
- EL-ABBADI, M. 1994 *La Antigua Biblioteca de Alejandría. Vida y Destino*, Madrid.
- EMPEREUR, J.-Y. 1998 *Alexandrie Redécouverte*, París.
- ESTRADA CATOIRA, R. 1923 "Recuerdos de un tiempo viejo", *Rev. General de la Marina*, 447-467.
- FRASER, P.M. 1972 *Ptolemaic Alexandria*. 3 vols. Londres.
- GARCÍA DE TUDELA, I. 1873 "Extracto del diario de navegación del comandante de la fragata Arapiles correspondiente al viaje verificado por dicho buque al interior del Mediterráneo desde el día 7 de julio al el 23 de septiembre de 1871" *Anuario del Depósito Hidrográfico*, 1-56.
- GODDIO, F., BERNAND, A., BERNAND, E., DARWISH, I., KISS, Z., YOYOTTE, J., 1998 *Alexandria, the Submerged Royal Quarters*, Londres.
- GONZÁLEZ CASTRILLO, R. 2005 "Gabriel de Aristizábal y su viaje a Constantinopla en el año 1784" *Arbor*, 180, 707-726.
- GOURVISH, T. 2006 *The Official History of Britain and the Channel Tunnel*, Londres y Nueva York.
- HAMMOND, N.G.L. 1992, *Alejandro Magno, Rey, General y Estadista*, Madrid.
- HAAS, Chr. 1997 *Alexandria in Late Antiquity. Topography and Social Conflict*, Londres y Baltimore.
- HIGUERAS CSTAÑEDA, E. 2014 *Manuel Ruiz Zorrilla (1833-1895). Liberalismo radical, democracia y cultura revolucionaria en la España del siglo XIX*, Tesis doctoral, UCLM, Ciudad Real.
- HÖLBL, G. 2001 *A History of the Ptolemaic Empire*, Londres.
- JIMÉNEZ DE SALAS, J. A. 1983, *Estudio para el Túnel bajo el Estrecho de Gibraltar. Discurso de recepción del miembro correspondiente en la Academia Mexicana de Ingeniería*, México.
- JIMÉNEZ FRAUD, A. 1973 *Juan Valera y la generación de 1868*, Madrid.
- JUTGLAR, A., 1974 *Pi y Margall y el Federalismo español*. 2 vols. Madrid.
- KRAMER, L., GOSLINGA R. 2015 *The New Suez Canal: A challenge in time*, Rotterdam.
- LLEDÓ CALABUIG, J. 1997, *Buques de vapor de la Armada española. Del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*, Madrid.
- LÓPEZ, J.L. 1963 "Dos estatuas egipcias del Museo Arqueológico Nacional" *Ampurias* 25, 211-214.
- MACKENZIE, D. 1877 *The flooding of the Sahara: an account of the proposed plan for opening Central Africa to commerce and civilization from the north-west coast, with a description of Soudan and western Sahara, and notes of ancient manuscripts*, Londres.
- MARCOS POUS, A. 1993 "Origen y desarrollo del Museo Arqueológico Nacional" en A.A.V.V. *De Gabinete a Museo. Tres siglos de Historia del Museo Arqueológico Nacional*, Madrid, 21-99.
- MCCULLOUGH, D. 2004 *Un camino entre dos mares: La creación del canal de Panamá, 1870-1914*, Madrid.
- MCKAY, D.V. 1943 "Colonialism in the French geographical movement 1871-1881", *Geographical Review. American Geographical Society*. 33.2, 214-232.
- MCKENZIE, J.S., GIBSON, SH., REYES, A.T. 2004 "Reconstructing the Serapeum in Alexandria from the Archaeological Evidence" *JRS* 94, 73-121.
- MORENO DE LA TEJERA, V. 1879 *Diario de un viaje a Oriente, Argel, Nápoles, Pompeya y el Vesubio, Sicilia, Grecia, el Archipiélago, Turquía y Egipto. Viaje verificado á bordo de la fragata de guerra "Arapiles"*, Madrid.
- MORENO, J. 1790 *Viage à Constantinopla, en el año de 1784, escrito de orden superior*, Madrid.
- NAVARRO Y MORGADO, J. 1870 *Canal de Suez. Paso de la Berenguela por el mismo por orden*

del Excmo. Almirantazgo, Madrid.

NICOLE, G. 1870 *Inauguration du Canal de Suez. Voyage des Souverains*, París.

NOURSE, J.E. 1884 *The Maritime Canal of Suez: From Its Inauguration, November 17, 1869, to the Year 1884*, Washington.

OLLERO VALLÉS, J.L. 2006 *Sagasta, de conspirador a gobernante*, Madrid.

OSSORIO Y BERNARD, M. 1903 *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*, Madrid.

PASCUAL, J. 2005 “Don Juan de Dios de la Rada y Delgado y los expedicionarios de la fragata de guerra Arapiles en Tierra Santa” *ARBOR. Ciencia, pensamiento y cultura*, 711-712, tomo CLXXX, marzo-abril, pp. 805-820.

PASCUAL, J. 2008 “Cinco días en Atenas. La estancia de los expedicionarios de la fragata blindada de guerra Arapiles en Grecia en julio de 1871”. *Erytheia. Revista de estudios bizantinos y neogriegos* 29, 135-168.

PLUMMER, H.C. 1913 “A Sea in the Sahara” *National Waterways: A Magazine of Transportation. National Rivers and Harbors Congress*, 1.2, 131-138.

RADA Y DELGADO, J. de Dios de la, 1876-1882 *Viaje a Oriente de la fragata de Guerra Arapiles y de la Comisión científica que llevó a su bordo*, 3 vols. Barcelona.

RODRÍGUEZ VILLA, A. 1871 “Adquisiciones del Museo Arqueológico nacional”, *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 15, 262-267.

ROWE, A., REES, B.R. 1957 “A contribution of the archaeology to the Western Desert: IV. The Great Serapeum of Alexandria”, *Bull.JRylandsLib* 39.2, 485-520.

RUIZ MORALES, M. 2014 *Del Mediterráneo a. Mar Rojo. Historia de un Canal*. Universidad de Granada.

RUIZ-BRAVO VILLASANTE, C. 1989 *Vida de Juan Valera*, Madrid.

SARALEGUI, M. 1907 *Recuerdos y rectificaciones históricas*, Madrid.

TKACZOW, B. 1993 *The Topography of ancient Alexandria: an Archaeological Map*, Varsovia.

VALDALISO, Jesús M^a 2003 “Bandera y colonias españolas, navieros y marinos vizcaínos, y capital y comercio británicos. Las navieras anglo-bilbaínas en el último tercio del siglo XIX”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 455-471.

VENIT, M.S. 2002 *Monumental Tombs of Ancient Alexandria. The Theatre of the Dead*. Cambridge University Press.

WESCHER, C., ROSSI, G.B. 1865 “Notice sur une catacombe chrétienne à Alexandrie (Égypte)” *Bullettino di archaeologia cristiana* III.8, 57-64.