

 EDICIONES
CASIOPEA

María José Rivera

ERES LA LUZ DE MIS OJOS

Amor y venganza durante la construcción del Canal de Suez

María José Rivera

ERES LA LUZ DE MIS OJOS

*Amor y venganza durante
la construcción del Canal de Suez*



EDICIONES
CASIOPEA

© María José Rivera, 2016
© Casiopea Ediciones, 2017

ISBN: 978-84-946727-7-4

Diseño de cubierta: Mariana Eguaras
Maquetación: Pablo Barrio

Reservados todos los derechos.

Índice

El canal

Cádiz

Aleandría

La casa de la ventana torcida

Baden Baden

Historia Clínica

Castigo

Intramuros

In situ

Cartas

Ordalía del barro

Ordalía del agua

El ángel tuerto

Diáspora

Opium den

Serpiente en la charca del sapo verde

El día de después

Al Mansur

Un cuenco de lugaw

“Te conozco, asesino,

Pasarela de ipé

A vueltas otra vez con el correo del príncipe de Thurn und Taxis

*A Maruja Torres,
que engendró esta historia con su
artículo “Un lugar en el tiempo”.*

“No hi ha somnis impossibles”

Arquitecto Fernando Lorenzi.
Avenida Rivadavia 2009, esquina
Ayacucho.
Ciudad de Buenos Aires.

Stefan Vertheimer salió del Hostal Corregidor guarecido por el paraguas que portaba el empleado de puertas. Cruzaron juntos la calle y se dirigieron con paso rápido hacia un Milord Sopando de color negro que esperaba al otro lado de la acera. Antes de subir al vehículo, Stefan observó el torbellino de nubes inestables que descendía de los cielos transmutado en cortina de agua. La capota bien ajustada del carruaje no tapaba todos los huecos, y apenas le cabían las piernas en el espacio que mediaba entre su asiento y la bigotera plegable situada bajo el pescante. Pero ninguno de esos contratiempos parecía turbarle. Sus ojos azul invierno también estaban empapados de resignación.

El Milord dejó atrás el edificio dos veces centenario del hotel, un palacio grave y triste que antaño había servido de sede a la Capitanía General del archipiélago. Cruzó en diagonal la explanada de Legazpi aupado sobre el trote lento de los caballos, y al alejarse sus cascos sonaron rítmicos, acompasados, ajenos a la furia de los elementos. Fue recorriendo el damero cuadrículado y lúgubre de la Manila colonial y, tras alcanzar el Cabildo, se refugió bajo el enjambre de arquerías de la Plaza Mayor. Desprotegido otra vez, siguió su andadura bajo la lluvia hasta dar con la fachada barroca de la iglesia de San Agustín. Allí se detuvo.

No había forma de continuar el viaje y tampoco de ir hacia atrás. Un ovillo enredado de carruajes, unos con dueño y otros de alquiler, esperaba la salida de misa. Y en ese revoltijo se quedó atrapado el de

Stefan Vertheimer. Pocos coches podían escapar de aquella trampa, pero lo cierto es que la mayor parte tampoco tenía intención de hacerlo. Al menos mientras no acabara el oficio religioso.

El conductor se disculpó diciendo que era domingo. De haber estado en Zürich, Stefan Vertheimer hubiera hecho lo mismo. Nada parecía demasiado urgente como para impedir que cada domingo, a las nueve de la mañana, recorriera a pie los apenas quinientos metros que separaban el palacete de Friesehaus, su casa, de Andreaskirche, su iglesia. Y mientras escuchaba el canto de los salmos, podía pensar. Ningún elemento decorativo distraía la mente en aquella construcción impoluta de naves estrechas, bóvedas de tracería y vidrieras con forma de ojiva: ni crucifijos, ni imágenes, ni cuadros. Cuando el ministro, con su talar negro, leía los diez mandamientos o comentaba pasajes de la Biblia, Stefan dirigía su mirada al pavimento ajedrezado del suelo y permanecía quieto. A la salida, tras los saludos protocolarios de sus vecinos en el atrio del templo, daba una vuelta por el cementerio. Allí se entretenía un rato quitando las hojas muertas que habían caído durante la semana sobre dos tumbas, la de su padre recién fallecido, al que tenía siempre en la cabeza, y la de su madre, a la que apenas recordaba. Luego volvía a casa, a los números, a los balances, a los presupuestos...

Manila era el último de los lugares del oriente remoto a los que Stefan Vertheimer había llegado tras muchas jornadas de navegación. Latitud 14 grados Norte. Longitud 121 grados Este. Un viaje tan largo sólo se justificaba esgrimiendo razones muy poderosas. Y él tenía dos.

El Zürcher Kommerz Bank, con Herr Leonard Vertheimer a la cabeza, había acudido a Asia para ganar dinero. Y Stefan, su único hijo, recibía en

herencia el reto de incrementar el negocio. Pero debía hacerlo ya, antes de que la competencia acaparara los mercados, a pesar de que era demasiado joven para una misión de tanta envergadura. Y de que estaba solo. Añil, abacá, sibucáo, aceite de coco, seda, manufacturas de China e India, licor de nipa, goma, arroz..., importaciones. Y exportaciones de textiles, hierro, acero, maquinaria y productos químicos. En los dos flujos estaba la clave del comercio. Stefan sabía ya que era rentable llegar a esos lugares remotos, establecer sucursales, tejer redes, penetrar.

Se encontraba junto a la iglesia de San Agustín, atrapado en el laberinto de la vieja Manila, para dar salida a tales aspiraciones. Por el mismo motivo no tenía más remedio que soportar los embates de la tormenta. Porque el tifón no daba tregua. Ráfagas de viento empapadas de agua hacían temblar la seguridad del cinturón de piedra que salvaguardaba Intramuros. Como si fuera un corsario más de los que navegaban por el mar de la China, la tormenta perdía fuerza al llegar al baluarte del castillo de Santiago. Pero mientras cruzaba la fortaleza de adobes planos y esquinas poligonales situada al sur del río Pasig, se mostraba intratable.

Años más tarde Stefan Vertheimer se preguntaría a menudo cómo se producían tales coincidencias. Podía haber sido una anécdota más, pero por alguna razón que no podía explicar, las anotaciones que hizo en su cuaderno de viaje sobre lo sucedido esa mañana de domingo eran extrañamente precisas. Un hombre chino esperaba al abrigo del pórtico. Stefan llevaba ya unos cuantos días en la ciudad y empezaba a conocer sus estrictas reglas sociales. ¿Qué hacía un sangley fuera de Parián?, ¿por qué estaba en el territorio de los castilas?

La respuesta llegó de inmediato. Una anciana vestida de negro salió de la iglesia a paso lento apoyada en su bastón. El chino se acercó a ella con un paraguas, y juntos montaron en la calesa cubierta que había junto a la suya.

—No hacía falta que vinieras, Jing Guo, el cochero puede ayudarme perfectamente —escuchó que decía la dama a su criado chino.

Ella tenía la voz potente de las personas con audición mermada. La lengua española había sorprendido a Stefan por su parecido con el italiano. Podía manejarse bastante bien en italiano y en francés, aunque sin demasiadas exigencias. Si quería apreciar las sutilezas de la lengua tenía que recurrir al alemán, y a Stefan le gustaban las palabras. Pero la similitud entre el español y el italiano le estaba sirviendo para entenderse en Manila, al menos con trazos gruesos.

—Señora Dasmariñas —contestó el oriental articulando bien las palabras—, se ha hundido el Ciudad de Cádiz.

¿Dasmariñas? Poco antes de zarpar hacia oriente, Stefan Vertheimer había tenido sobre la mesa de su despacho en el Zürcher Kommerz Bank un documento que hablaba de esos territorios lejanos. El escrito se refería a la Naviera Dasmariñas con sede en Manila, a la que su padre había negociado un préstamo importante antes de morir. Se trataba en esa ocasión de una nueva solicitud de dinero. Recordaba haber estudiado el documento con el cuidado habitual y con la perspectiva de la historia financiera de la firma solicitante. Cifras en la columna del debe y en la del haber, cifras asépticas, cifras sin nombres propios, cifras sin rostro, cifras... El tiempo a menudo modificaba la percepción del negocio simplemente porque las circunstancias o los actores cambiaban. En esos momentos seguir adelante hubiera sido un riesgo excesivo. Tras escribir “No” con letras grandes, había cambiado de página.

Dasmariñas. Stefan aguzó el oído.

—¡Dios mío, el Ciudad de Cádiz! –la vieja dama se llevó ambas manos a la cabeza–. Corre José, vamos directos a Quiapo –ordenó a su cochero filipino casi gritando–. ¡En qué mala hora entró ese hombre en nuestra familia!

Pero seguía habiendo tantos carruajes bajo el aguacero que ni el de Stefan ni el de la dama eran capaces de moverse.

—El francés no está en su casa, señora –informó el chino en tono más bajo, pero aun así audible para Stefan–, por eso he venido a buscarla...

Ella puso los ojos en blanco. Se quitó la mantilla y empezó a doblarla con lentitud perfeccionista.

—Has hecho bien, Jing Guo. Y esperemos que mi nieta no se haya enterado ya de lo que pasa, la pobre adora al mal nacido de su padre –la señora Dasmariñas entrecruzó los dedos de sus manos y miró al cielo y al hacerlo quedó a la vista su doble alianza de viuda–. ¡Dios misericordioso, deja que me la lleve antes de que los guardias llamen a su puerta!

—La criada me ha dicho que el señor se había ido de paseo.

—¿De paseo? –la vieja dama se santiguó–. ¿Así llaman ahora a las mesas de juego? Va a ser la ruina, Jing Guo. Mi yerno nos está llevando a la ruina. ¿Sabes algo más?

Los coches por fin se pusieron en marcha, y cada uno siguió su camino. El de Stefan Vertheimer iba hacia Binondo, el barrio manileño más activo. El Zürcher Kommerz Bank había instalado una pequeña sede en la calle Escolta. Y para llegar allí había que salir de Intramuros y pasar al otro lado del río Pasig.

Apenas era posible cruzar el puente por culpa del viento y de la lluvia. Para mantenerse en pie, los caminantes se tenían que apoyar en la baranda de madera y en las farolas de gas, que se intercalaban a lo largo

del trayecto a distancia constante. El Milord se estremecía cada vez que los ojos del Puente Grande succionaban el vendaval. El mismo vendaval que traía a tierra los malos olores de las dos mitades del puerto, la de la pesca y la de las poleas que elevaban fardos llegados de todos los continentes. Stefan se tapó la nariz. El río Pasig era la cloaca de la ciudad, y también su lavandería, su recreo, su ventana y el alivio de su calor asfixiante.

Pero olía a mar. Y a viaje. Y a lejanía.

El segundo de los motivos que había tenido Stefan Vertheimer para viajar tan lejos tenía relación con una carta que llevaba en el bolsillo, la primera que el Vicomte escribió a su nombre. Más adelante hubo otras, pero guardaría las tres primeras que recibió por correo privado toda su vida. Decía así:

“París, 22 de abril de 1857

Monsieur Vertheimer: Quisiera expresarle mi más sentido pésame por el fallecimiento de su padre, una pérdida enorme para usted, pero también para quienes tuvimos el honor de trabajar con él. Por lo que respecta a la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, le comunico formalmente que tengo la firme intención de seguir contando con los servicios del banco que usted preside.

Mes sincères condolences,

Ferd de Lesseps”.

Oriente asomaba en la propia ruta a través de las fatigas que justificaban el Canal de Suez. El viaje tarde o temprano se convertía en una prueba. Y de nada servía que el Four Seasons, el barco de vapor de la compañía Cunard en el que Stefan Vertheimer había hecho la travesía

hasta Calcuta, fuera casi tan lujoso como el Britania: tres mástiles, una chimenea, dos paletas grandes, 207 pies de largo, 31 de manga, 25 de calado, aparejo de bergantín, 115 camarotes, provisión más que suficiente de carbón y vituallas, casco de madera de pino, no muy grande, ligero, comfortable..., seguro. Pero la impaciencia del pasaje podía con todos los avances, con todas las ventajas. En medio del océano, de cualquier océano, las manecillas del reloj aletargaban su ritmo durante las horas del día, y durante la noche se volvía aún más perezosas. Una vez superado el efecto nocivo de saberse frágil, cuando los fluidos del cuerpo se habituaban al balanceo continuo, cuando el placer estético de contemplar el mar se hacía monótono, el viajero entraba en una fase de aburrimiento pegajoso. Inútil rebelarse: la eternidad es por definición inabordable. Durante la travesía había intentado paliar los efectos nocivos del ocio con una mezcla entre diario de a bordo y cuaderno de bitácora de su propia aventura, tal y como le había enseñado su padre. De niño, cada noche, antes de dormir, le instaba a escribir los sucesos del día, a reflexionar sobre ellos. E ilustraba con imágenes tales pensamientos. *“La escritura pone en marcha la memoria”*, solía decir su padre. Esa tarea infantil con el paso del tiempo se convirtió en hábito. En un hábito de solitario.

La madrugada en que el Four Seasons perdió de vista las costas de África, Stefan se encontraba en estribor, sentado en una hamaca de tela. Después de disfrutar de un amanecer en colores, sacó una carta antigua del bolsillo de su levita: *“Querido hijo: La primera parte del viaje está a punto de acabar, ¡qué largo se me ha hecho! Pero todo tiene su recompensa: desde que dejamos isla Mauricio no ha dejado de lucir el sol”*. Dentro del sobre había una foto de color desvaído frente a la fachada de Peterskirsche. Su traje elegante, su aire mundano, su sonrisa fácil...

Stefan escribió algunas impresiones en el cuaderno. Y en los márgenes del texto, como tenía por costumbre, de forma mecánica, fue añadiendo dibujos: bauprés inclinado hacia la proa, mosaico triangular de foques que se amarraban a él, un tornillo gigante de los que sostenían el casco... Hasta quiso dibujar el ceñir del viento, pero no supo cómo hacerlo.

Con el mar de fondo, había ido completando en su diario de a bordo el listado de réditos que la apertura de canal podría suponer para el tráfico marino hacia oriente. Calculó que el precio de un viaje a la India con 1000 toneladas de mercancía costaría 120.000 francos si el trayecto se hacía por el Cabo de Buena Esperanza, y 72.000 francos atravesando el istmo de Suez. Los intereses del capital empleado en las importaciones y exportaciones también mermaban, y los seguros, y se podía duplicar la rentabilidad del buque. Y había que contar con una disminución notable de los riesgos: los buques no estarían tan expuestos al albur de los elementos, ni al ataque de piratas apátridas, con parche en el ojo de tanto utilizar el sextante, exhibiendo emblemas de la Isla Tortuga en sus bergantines, o al de rápidos corsarios de patentes caducadas que navegaban aún por los mares con el permiso implícito de sus gobiernos. Enfermedades y penurias mermarían de forma drástica... Hasta la Naviera Dasmariñas, con el istmo roto y una dirección empresarial distinta, podría seguir siendo viable como punto de apoyo a un renovado comercio transoceánico. Todas las ventajas estaban ligadas a la reducción drástica del tiempo de la travesía. En pocas palabras, al Canal de Suez.

El Four Seasons había recalado en Bombay una tarde de noviembre, y después de pasar dos días anclado en el puerto, partió hacia Calcuta. Allí terminó la singladura del barco de la compañía Cunard, y con ese adiós Europa había desaparecido comida por la distancia.

Una anotación en el cuaderno de bitácora resumía su pensamiento: *“Viaje Inglaterra-Calcuta: 12.000 millas marinas, 60 días de navegación. Con la apertura del Canal de Suez esa cantidad se reduciría a 5000 millas marinas, 25 días de navegación.”*

¿Cuántos a lo largo de los siglos hicieron antes ese mismo cálculo?

El delta del Ganges se había mezclado en su cabeza con los datos que tenía sobre el Delta del Nilo. Y mientras estuvo en Calcuta, sin poder evitarlo, su pensamiento se había trasladado a Suez con facilidad. Un día de lluvia en que no podía salir del hotel, se metió de lleno en unos cuantos datos técnicos que llevaba en su equipaje. La observación del Canal de la Mancha estaba siguiendo de pauta a los ingenieros franceses encargados de hacer el proyecto, leyó Stefan en uno de esos documentos. Estuarios de ríos, hielos y deshielos, corrosión de costas, mareas, sílice, cal, vientos, todo estaba meticulosamente descrito. Frunció el ceño cuando llegó a un párrafo en el que se decía que la obstrucción de las bocas del Nilo no era culpa del río sino del mar. *“Interesante”*. El delta del Nilo, y el del Misisipí, y los del Mosa, el Escalda, el Ebro y el Rin, y el del Ganges, todos estaba formados por olas marinas de fondo, lo mismo que la franja de arena que separaba el lago Mareotis del Mediterráneo, sobre la que se había construido la ciudad de Alejandría. Igual que el istmo de Suez.

Había continuado su viaje de negocios en otros buques, a veces tan inseguros como juncos chinos de reputación dudosa y velamen inmenso adornados con dibujos de dragones. A veces todo lo contrario, barcos de jarcia firme de acero que sostenía bien la arboladura y casco de metal pintado de gris, más gris cuanto más azul era el mar: Bangkok, Singapur, Saigón... Y por fin había hecho la travesía a Manila desde Macao poco

antes de que se interrumpiera la línea por culpa de los vientos del sudoeste. Antes de que las furias se desataran en el Mar de la China.

Todas las mercancías de oriente, arroz, tabaco, sedas chinas, porcelanas y esencias, pasaban por los comerciantes de Manila menos el tabaco, que se mantenía en régimen de monopolio por parte del gobierno colonial y bajo control directo de la Hacienda española. El rompimiento del istmo de Suez podría impulsar los intercambios de la península con el archipiélago hasta límites desconocidos. Stefan Vertheimer pensaba en ello mientras cruzaba el río Pasig bajo el ímpetu de la tormenta. La misma tormenta que había llegado a la isla de Luzón aupada por los vientos del sudoeste una semana después de su desembarco.

Al menos el suelo de madera del puente hacía fácil el camino con lluvia, pero al salir de él las ruedas del vehículo tenían que luchar contra el barrizal de unas calles que, poco a poco, iban cambiando de fisonomía. En esa parte de la ciudad, el río Pasig dejaba a su paso casas de caña y nipa, construcciones frágiles con balcones, edificios mestizos de piedra y madera, iglesias y plazas. En los días sin tifón la severidad de Intramuros allí se hacía bullicio y comercio. Y el negro de los vestidos de las españolas desaparecía. Aquel era un mundo de color, el de las cambayas que llevaban las mestizas o el de las telas con que se cubrían las indígenas. Y de risas, y de piel desnuda, y de quitasoles. Un mundo diverso compuesto por criollos, tagalos, malayos y chinos.

Nada más llegar a la sucursal del banco, Stefan preguntó por el naufragio del Ciudad de Cádiz. La noticia había empezado ya a circular por la ciudad. La Naviera Dasmariñas parecía haber alcanzado un punto de no retorno.

—Por fortuna no concedimos *il nuovo prestito* —comentó aliviado, dejando en las palabras en castellano su acento italo-alemán—. ¿Qué más

se sabe?

—Según cuentan los testigos, la inclinación de la nave hizo imposible que el buque siniestrado volviera a recuperar la estabilidad.

El suceso había ocurrido de madrugada a cincuenta millas de la isla del Corregidor. Ningún superviviente: cincuenta y siete pasajeros habían muerto en el Ciudad de Cádiz. Se trataba de un buque de cabotaje que transportaba pasajeros de una isla a otra del archipiélago de Filipinas. Esos datos, añadió el delegado, iban ya camino de la Comandancia de Marina. El asunto parecía muy serio. No había que buscar otro responsable del naufragio que no fuera la negligencia de la Naviera Dasmariñas.

—¡Con tan mal tiempo, el barco tenía que haberse quedado en tierra! — dijo otro hombre que estaba también en el despacho del jefe local del banco. Stefan le había contratado como experto en el comercio de tres productos agrícolas: azúcar, arroz y copra.

La historia que le contaron entre uno y otro le pareció vulgar: un joven militar francés, una heredera muy rica, una boda, el fallecimiento del padre propietario y la muerte de ella en un desgraciado accidente. Manila también era una ciudad de hermosos cementerios. El militar francés, que nada sabía de barcos ni de negocios y al que no le interesaban ni lo uno ni lo otro, de esa manera tan simple se había apropiado de la compañía. Diez años después apenas quedaba nada en pie de lo que durante un siglo había sido el gran monopolio de la navegación interinsular en el archipiélago.

—La vieja señora Dasmariñas ha hecho lo que ha podido, pero ya está muy mayor —concluyó el responsable de la sucursal—. El francés ha dejado todas las decisiones importantes en manos de unos cuantos aprovechados que simulan estar de su parte. Ahora mismo lo único que

le queda es la casa de Quiapo y tres barcos muy viejos. Y me temo que por poco tiempo. Aún nos debe dinero.

Cinco días más tarde, cuando la tormenta ya sólo era un mal recuerdo, el Milord llevó a Stefan Vertheimer hasta Quiapo por el puente colgante de Clavería. Las calles del arrabal del mercado de La Quinta eran más anchas, sus calesas más elegantes y sus casas más grandes, de mampostería y madera. Y la techumbre de nipa con muchas alas había sido sustituida por hierro galvanizado. La arquitectura de los ricos resistía mejor los embates de todos los tifones que azotaban el archipiélago. Y el olor a podrido se transformaba en aroma de azar llegado de lejos, o de canela oriental.

El coche se detuvo ante una de las casas y Stefan se asomó a la ventana y miró hacia lo alto. Más que balcón, se trataba de una galería abierta de pilares finos, adornada con arcos calados de filigranas vegetales. Se hallaba cubierta por una cortina de conchas de capiz planas y traslúcidas que protegía del sol los enormes ventanales de madera. Era bastante probable que, en poco tiempo, aquella casa del barrio de Quiapo y lo que quedaba de la Naviera Dasmariñas pasara a ser propiedad del Zürcher Kommerz Bank. No estaba contento por ello, pero tampoco se sintió culpable.

Una criada filipina asomó la cabeza.

—¿Quién es?

No hubo respuesta. Segundos después la mujer abrió la puerta.

El carruaje volvió a ponerse en marcha, pero Stefan guardaría para siempre en su memoria un pavimento de cerámica, una escalera de balaustre pintado de azul y una niña rodeada de plantas. Una niña

bellísima detenida de súbito tras la carrera. Una niña desilusionada. Quizás una niña con destino incierto.

Cerró el relato del viaje a oriente con una frase de aceptación rotunda: "*Así son las leyes del mercado*". El cúmulo de informaciones ostentosamente grandes que contenía aquel cuaderno de bitácora relegaba a un segundo término las que parecían de tono menor. El tiempo se encargaría de poner las cosas en su sitio.

El canal

Cuatro óleos italianos habían sido descolgados de la pared. Cuatro croquis ocupaban su puesto. Sus cuatro leyendas recorrían el espacio de izquierda a derecha: “Desniveles”, “Diagrama longitudinal”, “Estudio geológico” y “Mapa”. Cuatro lámparas de petróleo iluminaban esos dibujos. Sobre la mesa del despacho de Stefan Vertheimer en el Zürcher Kommerz Bank, había un informe voluminoso titulado “Rompimiento del istmo de Suez”. Y junto a él estaba la segunda carta del Vicomte, la que tanto había esperado desde su vuelta de oriente:

“París, 2 de enero de 1858

Monsieur Vertheimer: Le envío el informe completo de la Comisión Internacional que me ha solicitado. Mi joven amigo, sigo rogándole que mantenga la máxima discreción. Nadie debería saber que estamos en contacto, y menos la banca Rothschild. Espero impaciente su presupuesto. Mes sincères salutations,

Ferd de Lesseps”.

—Rothschild... -repitió Stefan Vertheimer, pasando los dedos por su cabello rubio.

Los Rothschild actuaban como intermediarios de la Res Publica, captaban y colocaban empréstitos estatales en el mercado financiero. Los gobiernos siempre estaban escasos de dinero, por lo que las cuantiosas

emisiones de títulos de deuda terminaban siendo muy generosas con ellos. Eran los únicos que tenían capacidad económica para llevar a cabo operaciones tan voluminosas, pero cobraban bien caro el riesgo de que el país deudor no pudiera llevar a cabo la amortización. Stefan recorrió sus rostros uno a uno en las fotos de la carpeta de los Rothschild que tenía su padre. *“Dan miedo”*, escribió en el reverso de la de Mayer Amschel Rothschild, el fundador de la dinastía. Miró también el retrato de Herr Leonard Vertheimer que presidía el salón. Después encendió una quinta lámpara y la colocó sobre la mesa. La nieve seguía cayendo sobre el lago Zürich y su contorno de montañas.

Se levantó de la silla y buscó en los archivos de su padre las bases jurídicas de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, la Sociedad Anónima fundada por Lesseps cuatro años antes. Un acuerdo final cuyos 22 puntos se basaban en la amistad, la de Mohamed Said y Monsieur Ferdinand, tiempo atrás alumno y mentor. Una ocasión única que Lesseps tenía que aprovechar. Sin esa confianza mutua, le había contado su padre cuando tuvo noticia por primera vez del proyecto del francés, todo hubiera sido mucho más difícil. Consultó el libro de geografía de su época de estudiante. Con él había seguido los constantes viajes de Herr Leonard por todo el mundo hasta el fatídico día en que el médico localizó un tumor blanco en su rodilla. Junto al título del contrato, había un texto escrito a lápiz por él mismo en aquellos días aún felices del pasado. *“Quizás, cuando mi padre habla de Lesseps y del Visir, también piensa en nosotros dos”*.

El montón de hojas encuadernadas que tenía sobre la mesa incluía una información muy detallada de los ingenieros Linant y Mugel, los encargados de hacer el proyecto. Pero Stefan Vertheimer no continuó leyendo. Metió el informe en su cartera de piel y suspiró. Luego recogió



¿Quieres leer más?

Cómpralo en nuestra web o descárgatelo en todas
las plataformas digitales

[SI QUIERO](#)