

MARÍA PILAR TRESACO
JAVIER VICENTE
MARÍA-LOURDES CADENA
(Coordinadores)

De Julio Verne
a la actualidad:
la palabra y la tierra

De Jules Verne
à nos jours:
la parole et la terre

De JULIO VERNE a la actualidad : la palabra y la tierra = De Jules Verne à nos jours : la parole et la terre / María Pilar Tresaco, Javier Vicente, María-Lourdes Cadena (coords.). – Zaragoza : Prensas de la Universidad de Zaragoza, 2015

550 p. : il. ; 22 cm

ISBN 978-84-15770-58-9

Verne, Jules–Crítica e interpretación

TRESACO, María Pilar

VICENTE, Javier

CADENA, María-Lourdes

821.135.1Verne, Jules1.07

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

© Los autores

© De la presente edición, Prensas de la Universidad de Zaragoza
1.ª edición, 2015

Diseño de la cubierta: Inma García. Prensas de la Universidad de Zaragoza

Ilustración de la cubierta: José Ortiz

Prensas de la Universidad de Zaragoza. Edificio de Ciencias Geológicas, c/ Pedro Cerbuna, 12
50009 Zaragoza, España. Tel.: 976 761 350. Fax: 976 761 063
puz@unizar.es <http://puz.unizar.es>



Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional.

Impreso en España

Imprime: Servicio de Publicaciones. Universidad de Zaragoza

D.L.: Z 1045-2013

VERNE Y LOS BARCOS: UNA NAVEGACIÓN A TRAVÉS DE LOS NOMBRES

María Pilar Tresaco Belío
AXEL H-57 Grupo de investigación¹
Universidad de Zaragoza

A principios del siglo XIX, al igual que otros países de su entorno, Francia desarrollaba un próspero comercio sustentado en buena parte en el tráfico de viajeros y mercancías por vías fluviales y marítimas, pero su expansión comercial estaba coartada por la dependencia de los medios de propulsión tradicionales: el esfuerzo humano, el tiro animal, la corriente y fundamentalmente el viento.

Hacia 1820 la máquina de vapor era capaz de proporcionar, de forma práctica, la energía necesaria para que los barcos pudieran avanzar de manera autónoma sin depender de las fuerzas naturales, del modo en que lo hacía ya en la industria y en los primeros ferrocarriles. La revolución de la navegación a vapor comienza en las aguas interiores: ríos, lagos, canales. Las ruedas de palas, que fueron el primitivo sistema de transmisión, se adecuan perfectamente a las aguas tranquilas pero tienen grandes problemas en mar abierto, los buques de alta mar rompen con frecuencia las ruedas en los temporales y tienen que seguir confiando en aparejos de velas, y además se inician las pruebas con hélices sumergidas permanentemente siendo un éxito. En la segunda mitad del siglo XIX, el vapor comienza a competir realmente con la vela en las travesías oceánicas.

¹ Cofinanciado por el Gobierno de Aragón (Departamento de Industria e Innovación) y por el Fondo Social Europeo: Construyendo Europa desde Aragón.

Los nuevos vapores permiten luchar contra los elementos: ir contra el viento sin dar largos bordos, trazar nuevas rutas, hacer travesías en tiempos breves y predecibles, aumentar el tamaño de los barcos, dotar de comodidades al pasaje y tripulación así como mejorar la seguridad. La propulsión mecánica exige nuevas habilidades a los tripulantes lo que origina un cambio en los oficios del mar, un consumo enorme de combustible a la vez que se requiere grandes inversiones y, además, la rentabilidad marca usos específicos: correo, pasajeros, mercancías de alto valor. Por su lado, la marina de vela lucha, simplifica los barcos, los hace más grandes, afina sus líneas par obtener más velocidad, instala maquinillas a vapor para auxiliar a la maniobra, emplea los nuevos remolcadores a vapor para salir y entrar de los puertos o alcanzar vientos en alta mar y se ocupa de cargas de menos valor, en las que la velocidad no tiene gran importancia. Igualmente auxilia a los vapores en el suministro de carbón y llega donde la máquina no alcanza por consumo o rentabilidad. Todo ello hace que se considere a este periodo la edad de oro de la vela, sin embargo los grandes canales interoceánicos, Suez (1869) y Panamá (1914), los progresos mecánicos de comienzos del siglo xx y la Gran Guerra determinarán la desaparición de la marina de vela.

Las novelas de Verne hablan mucho y con precisión de grandes paquebotes, pequeños vapores, embarcaciones fluviales a vapor, remolcadores, lujos, consumos, Suez, los nuevos astilleros pero también de la vela de largo recorrido, de los pequeños veleros, de los riesgos e incomodidades. En suma, se puede conocer la historia precisa de la transición de la vela al vapor leyendo su obra.

El uso, la climatología, la batimetría, las grandes mareas, los puertos naturales, las infraestructuras determinan las formas del barco, su aparejo, la potencia de su maquina o los medios de fondeo. Una barca de vela para la pesca de palangre en el Mediterráneo puede ser sustancialmente distinta a otra de la misma especialidad que trabaje tan solo a unas millas de distancia. El tener un pequeño resguardo donde fondear seguro puede cambiar totalmente la forma de los fondos de una embarcación respecto a la que tiene que varar en una playa. El nombre del mismo tipo de embarcación también varía con frecuencia de un lugar a otro. Todos estos conocimientos en relación directa con el mar suscitaban un gran interés en Jules Verne. «Je reviendrai par mer, en faisant le tour de la Bretagne.

Pas de voyage sans un bout de traversée» (carta a P.-J. Hetzel, Le Crotoy, 12-IX-1864) con estas palabras Verne define lo que para él significa el mar y por consiguiente los barcos. Sus biógrafos nos reiteran esa pasión plasmada en toda su obra pero también en su vida ya desde su infancia (J. J. Verne, 1973:29; Vierne, 1986:35-36; Dekiss, 2002:14; Dehs, 2005:21). Verne y mar son dos palabras indisolubles que irán aparejadas a lo largo de todo el recorrido de los *Viajes extraordinarios*. Su nieto Jean-Jules Verne (1973:187) manifiesta que «Pour chanter la mer et en comprendre sa poésie, n'était-il rien de mieux que d'être en contact constant avec elle?» Por su parte Dekiss (2002:117) afirma que «La mer devient sa véritable inspiratrice et le restera pendant vingt ans. Sur son bateau, Jules Verne prend des notes, construit, pense en infini la grande aventure humaine, [...]». No había podido ser marino pero sí su hermano Paul y este se convirtió en su gran asesor, en lo que hoy denominaríamos un documentalista experto en el mar y su entorno.

El mar y especialmente los barcos son un contexto donde Verne se siente cómodo y por ello lo trasmite con minuciosidad; como recoge Vidal (1984:69) «Les parties du navire, les éléments du gréement, les instruments de navigation, sont dénommés avec une exactitude sans faille [...]». Un barco no es solo una palabra que designa algo útil para desplazarse ya sea por mar y cualquier otro entorno de agua, un barco es un genérico que engloba una inmensa variedad de posibles transportes y con unas particularidades que se deben distinguir y emplear conforme a lo que se precisa en cada medio y situación. Creía que todos los marineros tenían que ser buenos profesionales y así lo expresa por medio del Capitán Hull en *Un capitaine de quinze ans* (1878):² «Il faut que tout devienne leçon, et, par la suite, que tout soit en même temps instinctif et raisonné chez l'homme de mer, —la résolution à prendre aussi bien que la manœuvre à exécuter» (C.5) y por consiguiente, él, como profesional de la pluma también debía y tenía que ser preciso para que sus personajes estuvieran en el entorno adecuado.

Angelier (2006:866-876) recoge en su diccionario, en el epígrafe «Navires, Embarcations» gran número de los navíos descritos y utilizados

2 Se indica la fecha de publicación teniendo en cuenta tanto la edición pre-original en los periódicos como en *in-8º*.

en los *Viajes extraordinarios* organizados en función de su construcción. Pierre Vidal (1984:72-87) enumera 259 «Navires» de los que describe sus principales características. En este trabajo, queremos establecer unas características comunes, entre los barcos citados por Verne, que nos permitan clasificarlo no según su tipo o clase sino en relación a su función e importancia dentro de la obra. Asimismo, analizaremos si se ha respetado la precisión verniana en la descripción o por si el contrario se ha buscado la traducción fácil y por tanto, en muchos casos, inexacta. La terminología náutica³ es muy amplia y con matices muy concretos a la par que complejos por lo que, si el traductor no está en contacto directo con este léxico, las equivocaciones pueden acumularse. Únicamente comentaremos aquellas traducciones que por cualquier motivo, errores, interpretaciones, omisiones o añadidos no corresponden a lo expresado en el texto francés. Para el estudio de la traducción nos basaremos, por cuestión de espacio, exclusivamente en las presentaciones de los barcos, obviando tanto las maniobras, como los tripulantes, la vida a bordo o las comparaciones.

En estos últimos años, en España, se han hecho numerosas ediciones de novelas de Verne pero solo la de RBA comprende toda la obra completa. Hemos consultado la publicada en 2008 y 2009 y donde se encuentran recopiladas todas las novelas de los *Viajes extraordinarios*. En ellas no se recoge el nombre del traductor o traductores. En muchos casos son prácticamente las mismas traducciones que las realizadas en las primeras ediciones españolas, como *Viaje al centro de la Tierra* (Tresaco, 2011).

Hemos comentado que en la segunda mitad del siglo XIX la variedad de barcos existente era muy amplia y dependía de las necesidades que el entorno y función exigían. Para recorrer las numerosas embarcaciones que aparecen en las novelas partimos de la diferencia que Verne hace entre las que distingue con nombre propio y el resto. El autor quiere que se conozcan con precisión los barcos y por ello los bautiza, de modo que asociemos un nombre a un barco de una novela concreta.

En esta ocasión analizaremos solamente los barcos que tienen nombre propio aunque no comentaremos las particularidades de los fluviales aun

3 Mi agradecimiento a Luis del Val Sánchez, capitán de yate, cuya ayuda ha sido imprescindible para poder verificar la terminología náutica de las traducciones.

siendo tan importantes como el *Saint-John* o el *Dean-Richmond* de *Une ville flottante* (1871), —el *Dean-Richmond* vuelve a aparecer en *Le testament d'un exentrique* (1899)—, el *Queen and Tzar* de *Aventures de trois Russes et trois Anglais dans l'Afrique australe* (1871/72) o los nombrados en *La jangada* (1881) o *Le superbe Orénoque* (1898) aun sabiendo que este transporte fluvial propició el auge del vapor. Dejamos para trabajos posteriores los barcos sin nombre pero no por ello menos significativos e interesantes como puede ser el barco desmontable utilizado en *Aventures de trois Russes et de trois Anglais dans l'Afrique australe*, los hombres-barco de *Les tribulations d'un Chinois en Chine* (1879) o las preciosas descripciones de la embarcaciones que surcan el Mediterráneo en *Mirifiques aventures de Maître Antifer* (1894), así como las balsas, los omnipresentes *radeaux*.

En los apartados, en que hemos dividido estos barcos con nombre, únicamente citamos los que consideramos más representativos o conocidos. Estos navegan a través de la obra verniana por causas y con fines muy diferentes. Su importancia varía pasando de ser una pieza indispensable en la trama a ser un elemento más de una enumeración, pero finalmente su nombre será lo que los convierta en especiales y únicos.

Es indiscutible que la función de todos los barcos es la de transportar a alguien y/o algo de un lugar a otro. Aunque es muy complicado delimitar con precisión el ámbito de actuación o de aparición de cada barco sin embargo podemos destacar particularidades que los diferencian entre sí asociándolos a un grupo concreto. Dentro de los *Viajes extraordinarios*, analizando exclusivamente los barcos con nombre, hemos establecido la siguiente división:

- **PROTAGONISTAS**, engloban a aquellos que desempeñan una función primordial en el desarrollo de la novela, conforman una unidad indisoluble con los personajes y son esenciales para que la acción se encuadre en el contexto adecuado.
- **SECUNDARIOS**, cuyo papel ya no es fundamental aunque tienen importancia en el devenir de la obra.
- **DE COMPLEMENTO**, el novelista los utiliza para explicar, completar o desarrollar una acción concreta.

Centrándonos en los barcos con nombre propio, el primer gran apartado engloba a los barcos que son **PROTAGONISTAS**. Los dos primeros

barcos con protagonismo total, en esta época del paso de la vela al vapor, son un submarino, el *Nautilus* y un *steamship* o *paquebot*, el *Great Eastern*. Dos barcos que no tienen nada en común en cuanto a su construcción y particularidades, pero se asemejan en la extensión y minuciosidad con las que Verne los describe. Comparten además la condición de estar presentes a lo largo de toda la novela.

Los antecedentes del *Nautilus* fueron modelos elementales de propulsión humana y es famoso el *Tortuga* (1776) en EE. UU., así como El *Nautilus* de Robert Fulton (1800), evolución bonapartista del *Tortuga*, y que dio nombre al de Verne. Los prototipos de la época de *Veinte mil leguas de viaje submarino* eran modelos más sofisticados con propulsión mecánica entre otros el francés *Plongeur* de Bourgois et Brun de aire comprimido (1863) o el *American Diver* de electricidad (1863) de EE. UU.

Vingt mille lieues sous les mers (1869/70) novela donde un barco, el *Nautilus*, comparte protagonismo con el capitán Nemo conformando los dos ejes de la acción y ello se refleja en las veces que uno y otro son nombrados. A lo largo de los 43 capítulos de la novela, la palabra *Nautilus* aparece 637 veces frente a las 480 de *Nemo*, el barco adquiere más relevancia que el personaje, El submarino es el centro y eje de la novela. La descripción del *Nautilus* es un ejemplo de la característica precisión verniana, el más mínimo detalle está retratado con minuciosidad, sin embargo en la obra no hay ninguna ilustración completa del mismo. El *Nautilus* de Jules Verne era un buque premonitorio además de inédito. No existía la posibilidad de compararlo con nada ya que no se conocía ningún submarino eléctrico pero esto no impide al traductor hacer su interpretación al eliminar «y de veinticinco centímetros de anchura», al traducir mal *cloisons* (los mamparos) omitiendo citar que son de madera y los *étrésillons* (los puntales o cadenas). Finalmente el traductor reduce *aux trois cent quatre-vingt-quatorze tonneaux et quatre-vingt-seize centièmes* a un simple «las otras»,

La seconde enveloppe, la quille, haute de cinquante centimètres et large de vingt-cinq, pesant, à elle seule, soixante-deux tonneaux, la machine, le lest, les divers accessoires et aménagements, les cloisons et les étrésillons intérieurs, ont un poids de neuf cent soixante et un tonneaux soixante-deux centièmes, qui, ajoutés aux trois cent quatre-vingt-quatorze tonneaux et quatre-vingt-seize centièmes, forment le total exigé de treize cent cinquante-six tonneaux et quarante-huit centièmes. Est-ce entendu? (P1: C.XIII)

El segundo, la quilla, de cincuenta centímetros de espesor, y pesa por sí sola sesenta y dos toneladas; la máquina, el lastre, los diversos accesorios y mueblaje, los tabiques de madera y los apoyos de las vergas interiores pesan novecientos sesenta y una toneladas sesenta y dos centésimas, que, agregadas a las otras, forman el total exigido de mil trescientas cincuenta y seis toneladas cuarenta y ocho centésimas. ¿Lo ha entendido?

En *Une ville flotante*, Verne nombra a una gran cantidad de barcos pero únicamente uno, donde la acción se va a centrar y que va a permitir al autor contextualizar la intriga del argumento, alcanza la categoría de protagonista: es el *Great Eastern*. «Paquebot géant, “Léviathan des mers” œuvre de l’ingénieur Brunel, ce fut la plus grande réalisation nautique de l’époque [...] JV effectua une traversée de l’Atlantique à son bord en compagnie de son frère» (Angelier, 2006:620), viaje que sirvió de inspiración a Verne para escribir esta novela.

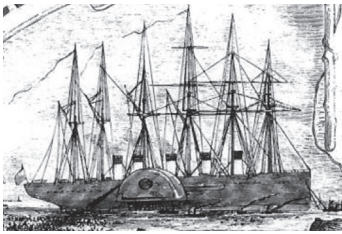


Imagen I

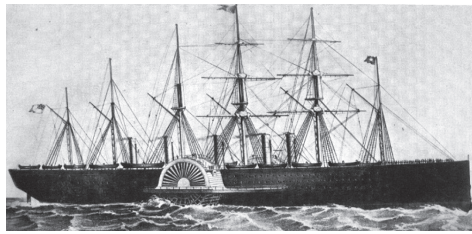


Imagen II

La ilustración realizada por Jules Descartes Férat, (Imagen I) es una copia del verdadero barco (Imagen II) y como siempre, el escritor quiso que las ilustraciones respetasen al máximo la realidad al igual que la descripción. Así una vez explicadas las características del barco (C.I-II) con solo escribir *Great Eastern* las identificaciones posteriores adquieren un valor secundario: steamship / buque de vapor / coloso, vaisseau / barco, navire / buque. El nombre del barco alcanza en sí mismo una significación inequívoca y se convierte en el máximo actor contextual. Verne vuelve a nombrarlo en *L’île à hélice* (1895) cuando lo compara a la *Standard-Island*, «Et cette Standard-Island, est-ce donc autre chose qu’un *Great-Eastern* modernisé [...]» (PI CV).

No podemos dejar de referirnos a otros dos barcos de la novela *L'Archipel en feu* (1884), el *Karysta*, barco del pirata Nicolas Starkos, y el *Syphanta* embarcación que Starkos quiere y logra abordar, aunque con nefastas consecuencias para él, ya que le acarreará la muerte. Toda la acción de la novela tiene lugar en estos dos navíos. Una muestra de su relevancia es el número de ocasiones en que son citados por sus propios nombres: 84 y 152 veces respectivamente. Con relación a su traducción hay que resaltar que se suprime lo siguiente de la descripción del *Syphanta* «Ne fatigant pas, sous n'importe quelle allure, douce au roulis, marchant admirablement au plus près comme tous les bons voiliers, elle n'eût pas été gênée de tenir, par des brises à un ris, jusqu'à ses cacatois. Son commandant, si c'était un hardi marin, pouvait faire de la toile sans rien craindre.» (C.X).

Si se estableciera un ranking en función del nombre, el primer puesto sería para el *Chancellor* (1875) ya que es el único caso en que el título de la novela coincide con el nombre de un barco. «[...] beau trois mâts carré de neuf cents tonneaux. Ce solide et fin bâtiment, [...]» (C.I). Las ilustraciones las realizó Édouard Riou. Sin embargo en el devenir de la obra *El Chancellor* desaparece de la acción hacia la mitad de la novela y si al inicio se nos describía un «solide et fin bâtiment» tras el naufragio únicamente nos encontramos con unos desechos,



Voici ce qui reste uniquement du *Chancellor* [...] réunis seulement par l'étroit cadre des bastingages. Quant au pont, il est complètement immergé. (C.XXVI)

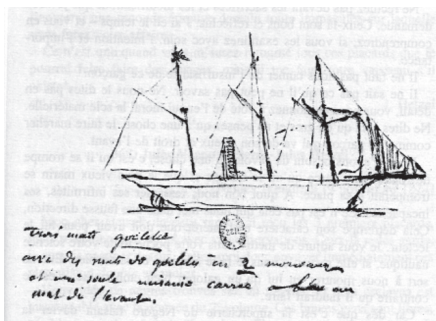
Lo único que queda del *Chancellor*, [...] por los filaretas. En cuanto a la bodega, está sumergida por completo.

En esta descripción aparece el término *bastingages* traducido por *filaretas*, es decir, los parapetos que se formaban en las bordas de los buques de guerra para defenderse de la fusilería enemiga. Es significativo destacar que el traductor usa *filaretas*, término recogido en el diccionario de la Academia de Autoridades en 1732 (751,2) y posteriormente en 1780 y 1783 por el diccionario usual de la Real Academia Española. Desaparece en el siglo XIX, hasta 1925 donde se vuelve a citar, pero solo en las ediciones usuales. Sin embargo el término *empalleteado* que tiene la misma significación surge en 1803 (920,1) en el suplemento del diccionario de la Academia y se mantiene tanto en la versión manual como usual hasta nuestros días. Por otra parte, en la última frase se comete un grave error ya que Verne dice que lo que estaba sumergido era la cubierta y no la bodega lo que implica un grado muy diferente de naufragio.

No obstante será en otro barco, del que solo nos dirán el nombre, en el que regresarán. Cabe destacar que en este caso, el traductor no ha mantenido el nombre original del barco ya que lo ha traducido, algo sorprendente al ser el único nombre propio, no geográfico, que ha variado a lo largo de toda la novela, «Un navire nous a conduits à Cayenne, et [...] dont le steamer *Ville-de-Saint-Nazaire* nous reconduira en Europe. (C.LVII) / Un buque nos ha conducido a Cayena [...] proponiéndonos pasar a Europa en el vapor *Ciudad de San Nazario* [...]»

El mismo trágico devenir le espera al brick-goëlette *Pilgrim* de *Un capitaine de quinze ans* (1878). El joven Dick Sand, a sus quince años, debe asumir el mando, estamos ante otro ejemplo de un barco protagonista ya que en él tienen lugar las intrigas base del argumento de la novela. En este caso podemos, además, seguir la evolución de su gestación, Verne pide a su hermano Paul, marino de profesión y además su gran asesor en materia náutica, «[...] il faut que mon frère les lise, la chose étant très maritime [...]» (Verne, 2001:209), que le describa cómo podía ser ese barco y éste le envía un boceto con las anotaciones pertinentes para el ilustrador, Jules-Descartes Férat, tal y como queda reflejado en la carta que el autor envió a Hetzel donde le comentaba que «Je n'ai pu

trouver de brick-goélette. Mais voici un croquis très exact que Paul m'a fait. Le dessinateur n'a qu'à s'y conformer de tous points». (Verne, 2001:210-211). El autor, ya desde el manuscrito, lo describe al inicio del capítulo x con gran precisión hecho que se recoge y mantiene en la traducción.



Pilgrim [...] Dans un brick-goëlette, le mât de misaine porte quatre voiles carrées: la misaine, sur le bas-mât; au-dessus, le hunier, sur le mât d'hune; puis, sur le mât de perroquet, un perroquet et un cacatois. Le grand mât, au contraire, est moins chargé de voilure. Il ne porte au bas-mât qu'une brigantine, et au-dessus une voile de flèche.

Entre ces deux mâts, sur les étais qui les soutiennent par l'avant, on peut encore établir un triple étage dévoiles triangulaires.

Enfin, à l'avant, sur le beaupré et son bout-dehors, s'amurent les trois focs.

Les focs, la brigantine, le flèche, les voiles d'étais sont facilement maniables. Ils peuvent être hissés du pont, sans qu'il soit nécessaire de monter dans la mâture, puisqu'ils ne sont pas serrés sur les vergues au moyen de rabans qu'il faut préalablement larguer. (PI: C.X)

En noviembre de 1877 se cruzan cartas entre Verne y Hetzel. El escritor acababa de comprarse su tercer yate, el *Saint-Michel III*, y a la vez que se lo comunicaba, le comenta que aunque todavía no le ha enviado nada de *Un Capitaine de quinze ans* lo hará próximamente (Verne, 2001:203). El editor teme que el marino se apodere del escritor, recela de que el novelista abandone un poco su trabajo y no acabe a tiempo la obra y le pide que no se deje llevar por su mayor pasión, la navegación,

Vous m'annoncez le tiers du 1^{er} volume du *Capitaine de 15 ans*. [...] Nous avons habitué nos abonnés à ne pas se passer de vous. J'ai une peur terrible de payer les pots cassés de votre absence momentanée; aussi, si par un effort surhumain, maintenant que l'affaire du yacht est faite, vous parveniez à m'envoyer le volume complet, par exemple d'ici le 15, je crois que cela me ferait autant de plaisir qu'à vous la prise de possession de votre yacht. (Verne, 2001:206).

De similares características, puesto que el barco se convierte en el escenario de las acciones principales, tenemos al *Forward* de la novela *Voyages et aventures du capitaine Hatteras* (1866) dándose la paradoja de que, en los tres casos *Chancellor*, *Pilgrim* y *Forward*, Verne los describe como barcos de gran solidez pero sin embargo ninguno consigue volver a puerto: todos naufragan después de haber sido el centro de la obra.

Esta situación de un barco unido a una novela se repite en *Les enfants du capitaine Grant* (1867/68) donde el *Duncan*, aun no siendo el escenario único de la acción tiene una presencia indiscutible en la obra, ya que en él los hijos del capitán Grant recorren mares y océanos en busca de su padre y del *Britannia*. Con relación a la traducción observamos que no se distinguen los diferentes tipos de velas ya que en la mayor lleva una mesana y una vela de galope, además de una trinqueta, un gran foque, un pequeño foque y velas de estay; el traductor por su parte se inventa las alas y las arrastraderas.

Le Duncan avait deux mâts: un mât de misaine avec misaine, goélette-misaine, petit hunier et petit perroquet, un grand mât portant brigantine et flèche; de plus, une trinquette, un grand foc, un petit foc et des voiles d'étai. (P1: C.V)

El *Duncan* tenía dos palos; el trinquete, con su mayor, velacho, juanete y sobrejuanete, y el mayor, con mesana y balastrilla, y además, el correspondiente bauprés con sus foques, petifoques, sin contar las alas y arrastraderas con que se podían prolongar las velas en caso necesario.

Por último dentro de este apartado citaremos un barco que navega al inicio de la novela para luego desaparecer y posteriormente resurgir con fuerza: nos referimos al *Dobryna* en el que *Hector Servadac* (1877) logra, junto con sus acompañantes, salvarse del cataclismo. Esta excelente embarcación goza del protagonismo de ser el único medio donde sobrevivir y de ser el nexo de unión entre los protagonistas.

Sin embargo no todos los barcos tienen el protagonismo de los ya señalados pero no por ello dejan de tener relevancia. En el segundo gran

bloque citamos aquellos con nombre que hemos catalogado de SECUNDARIOS. Por un lado lo conforman los barcos cuya función es LLEVAR O/Y TRAER a los diferentes personajes desde sus lugares de origen a los destinos o viceversa, como el *Ville-de-Saint-Nazaire* ya citado o el *Macquarie*. Tras la pérdida momentánea del *Duncan*, John Mangles junto con el resto de los supervivientes, con el anhelo de encontrar al capitán Harry Grant, se embarcan en el *Macquarie* que desgraciadamente también naufraga al norte de Auckland. El *Macquarie* no ofrecía ni las mismas comodidades ni tenía el navegar del *Duncan*; pero contrariamente a lo que sucede con resto de los barcos secundarios que analizaremos posteriormente, este se describe con precisión aunque en la traducción falta matizar que el barco estaba amurado a babor, es decir, recibiendo el viento por babor. Además confunde la sentina por el fondo del casco y traduce literalmente *sabot* «bateau mal taillé, qui n'avance pas et ne gagne pas au vent» (Merrien, 2001:743-744) por *zapato* que en español designa peyorativamente a un buque pequeño y no a un mal andador, (Amich, 1983:480).

Le *Macquarie* courut grand largue, bâbord amure, sous ses basses voiles, ses huniers, ses perroquets, sa brigantine et ses focs. [...] Ses formes renflées de l'avant, l'évasement de ses fonds, la lourdeur de son arrière, en faisaient un mauvais marcheur, le type parfait du «sabot» (P3: C.II).

El *Macquarie* navegó a un largo, con mayores, gavias, juanetes, cangreja y focos, [...] Su abultada proa, la anchura de su sentina y la pesadez de su proa, le hacían un mal andador y el más perfecto tipo de *zapato*.

El *Duncan* vuelve a tener su importancia en *L'île mystérieuse* (1874/75) al ser el navío que salvará a los habitantes de la isla de una muerte segura y los devolverá a su hogar (P3: C.XX). No podemos dejar de citar al *Abraham Lincoln*, fragata fletada para hacer frente al monstruo marino que estaba arruinando el comercio marítimo y que accidentalmente se convertirá en el transporte para acceder al *Nautilus*.

Como sucede muy a menudo con los barcos que navegan en las novelas vernianas, en *L'École des Robinsons* (1882) el *Dream* que arrumbaba sin incidentes (C.VII) naufraga, o por lo menos eso creen Godfrey y Tartelett, pero reaparece al final para recogerlos tras su aprendizaje de robinsones y llevarlos de regreso a casa. (C.XXII). El *Sloughi* transporta a los jóvenes de *Deux ans de vacances* (1888) pero, siguiendo con una constante de las novelas vernianas, este barco también naufraga y serán rescatados por un steamer, el *Grafton*.

Hasta ahora todos los barcos nombrados se enmarcan en novelas que se contextualizan en un entorno marítimo, pero no siempre sucede así. En *Cinq semaines en ballon* (1863), *Voyage au centre de la terre* (1864), *De la Terre à la Lune* (1865), *Autour de la Lune* (1869/70), *Aventures de trois Russes et trois Anglais dans l'Afrique australe* o *Les Indes noires* (1877) nada indica que se precise de un barco para el devenir de la novela. No obstante, si existe la posibilidad de hacer un trayecto en barco, siempre se escoge esta opción por ser la mejor alternativa y sobre todo el contexto preferido de nuestro autor. En todas ellas se da la misma circunstancia: es un barco el que transporta a los protagonistas a su destino y otro diferente el que los trae de nuevo a casa o bien solo hay un barco pues únicamente se recorre uno de los dos trayectos. La diferencia principal entre los barcos de ida y los de vuelta son las definiciones que Verne hace de ellos. Los primeros están siempre mucho mejor descritos que los segundos, las características de estos últimos apenas sí están esbozadas.

En *Cinq semaines en ballon* el Dr. Fergusson y sus compañeros se desplazan a Zanzibar a bordo del *Resolute* «Le 16 février, le *Resolute* [...]. C'était un navire à hélice du port de huit cents tonneaux, bon marcheur, [...]» (C.VIII). Pero vuelven, triunfantes, en una fragata, que ni siquiera tiene nombre, «Une frégate anglaise était en partance; [...]» (C.XLIV).

Por su lado en *Voyage au centre de la terre* el Profesor Lidenbrock, Axel y Hans precisan de dos embarcaciones para llegar, así se embarcan en el *Ellenora* hasta Copenhague «Le steamer l'*Ellenora*, [...]» (C.VIII) y posteriormente en el *Valkyrie* para desembarcar en Reykiavik «[...] la *Valkyrie*. [...] la goélette, sous sa misaine, sa brigantine, son hunier et son perroquet, appareilla et donna à pleine toile dans le détroit» (C.IX). Sin embargo tras el éxito de la expedición, lo que realmente interesa destacar es la vuelta, y no tanto las características de los dos barcos que los traen a casa «[...] le 31 août, un petit speronare nous conduisit à Messine, [...] nous nous embarquions à bord du *Volturne*, l'un des paquebots-postes des messageries impériales de France» (C.XLV). En cuanto a la traducción lo único destacable es que el traductor mantiene el tipo de barco pero utiliza la cursiva para *speronare*.

A veces solo se hace un trayecto, Barbicane y sus acompañantes, en *De la Terre à la Lune*, para poder llegar a la luna necesitan primero embarcarse, «[...] Là ils s'embarquèrent immédiatement sur le —Tampico— aviso de la marine fédérale» (C.XIII). Y es otro barco, el *Susquehanna*, el

que los recoge a la vuelta en *Autour de la Lune*. Por su parte James Starr en *Les Indes noires* recurre a un barco para llegar a las minas de Aberfoyle, «En ce moment, la cheminée du *Prince de Galles* vomissait des tourbillons de fumée noire, et sa chaudière ronflait sourdement. [...] Bientôt, le steam-boat [...]» (C.II).

Cuando Verne se enfrenta a un barco que considera puede ser desconocido para el lector, lo describe al detalle como en el caso del junco *Sam-Yep* en el que Kin-Fo y sus compañeros, en *Les tribulations d'un Chinois en Chine*, se embarcan aún sabiendo que en él se transportaba 250 ataúdes de chinos difuntos que volvían de América para descansar en su tierra natal. Una buena traducción salvo la frase, «No tenía clavos ni clavijas de bambúes» ya que Verne lo describe como «ni clavado, ni empernado, hecho con bambú cosido».

La Sam-Yep était une jonque de mer, jaugeant environ trois cents tonneaux [...] Ni clouée ni chevillée, faite de bambous cousus, [...]. (C.XVII)

El *Sam-Yep* era un junco de mar de unas 300 toneladas de arqueo. [...] No tenía clavos ni clavijas de bambúes. [...].

Siguiendo con los SECUNDARIOS hemos establecido otro apartado para encuadrar un número importante de barcos cuya finalidad es la de recorrer trayectos parciales y concretos y que son partes del viaje que debe desarrollar el protagonista para lograr ganar una APUESTA. Los barcos son uno de los medios de transporte que Verne pone a disposición del o de los protagonista/s para conseguir su objetivo. El *Mongolia*, el *Rangoon*, el *Carnatic*, el *Tankadère*, el *Général Grant* y el *Henrietta* son los barcos de los que Phileas Fogg debe servirse para lograr dar la vuelta al mundo en 80 días. En la traducción los tres últimos aparecen como *Tankadera*, *General Grant* y *Enriqueta*.

Siguiendo con las apuestas, en *Le testament d'un excentrique* Hodge Urrican para poder seguir jugando se embarca en el *Chicola* (PI: CXIV) aunque naufraga a pocas millas de su destino y Tom Crabbe por su parte lo hace en el *Shermam* (PI: VIII). Los barcos «Les *Boadicee*, les *Gaetana*, les *Mordon* du Royaume-Uni n'auraient pu lui tenir tête dans un match international» aparecen para ensalzar, en caso de apuesta, al *Savarèna* de *Mathias Sandorf* (1885) «Ce yacht, il importe de le connaître au dedans comme au dehors, puisque, en fin de compte, il était la demeure flottante du mystérieux personnage, qui va être le héros de cette histoire» (PII: CIII).

Si consideramos que Kamylyk-Pacha juega con Maître Antifer en la búsqueda del islote del tesoro, los diferentes barcos en los que se embarca deben ser considerados como parte de la apuesta. La *Charmante Amélie*, l'*Oxus*, le *Catalan*, le *Steersman*, le *Cintra*, le *Portalègre*, le *Viken*, le *Kroon*, et le *Providenza* permiten a los protagonistas lanzarse mar adentro. La traducción de los nombres se decanta por la *Encantadora Amalia*, el *Catalán* y el *Portalegre*.

Otro apartado lo componen los que hemos clasificado DE COMPLEMENTO. No son parte esencial y si desaparecieran el argumento no variaría sustancialmente pero perdería matizaciones. El novelista utiliza estos barcos con fines diferentes: así, sirven para la DIVULGACIÓN porque la única función que tienen dentro de la obra es la dar a conocer al lector los barcos que navegaban en aquella época. Verne usa los conocimientos adquiridos, fruto de su pasión por el mar, para difundirlos. Es un procedimiento que se repite en muchas novelas y que demuestra la ingente cantidad de reseñas que sobre barcos manejaba. Abundan los nombres extranjeros y el empleo de estos términos tiene como finalidad aportar una información más precisa, «Le texte vernien apparaît donc comme le lieu de rassemblement non seulement des connaissances de l'époque sur le monde, mais aussi des langages qui véhiculent ces savoirs.» (Compère, 1991:44). Recorriendo el primer capítulo de *Vingt mille lieues sous les mers* surgen una serie de barcos que han tenido diferentes percances, así en el primer capítulo de la novela se cita una larga relación de barcos y las compañías a las pertenecían. El traductor ha decidido, de manera totalmente arbitraria, traducir alguno de los nombres de las compañías, lo que supone una distorsión de la precisa referencia que Verne quería transmitir al mantener el nombre original. Es muy significativa la traducción de los barcos con nombre de origen español o la variación o error de la línea Inman que se convierte en Iseman,

[...] le steamer *Governor-Higginson*, de *Calcutta and Burnach steam navigation Company*, [...] dans les mers du Pacifique, par le *Cristobal-Colon*, de *West India and Pacific steam navigation Company*. [...] l'*Helvetia*, de la *Compagnie Nationale*, et le *Shannon*, du *Royal-Mail*, [...] à bord du transatlantique le *Pereire*, un abordage entre l'*Etna*, de la ligne Inman, , [...] la frégate française la *Normandie*, [...] du *Lord-Clyde*, [...], du *Castillan*, [...] le *Constitutionnel*, [...] le *Moravian*, de *Montréal Océan Company* [...], l'*Arabia*, le *Persia*, le *China*, le *Scotia*, le *Java*, le *Russia*, [...] le *Great-Eastern* [...] (PI: C.I)

[...] el vapor *Governor-Higginson*, de la Compañía de navegación a vapor de Calcuta y Burnach [...] en aguas del Pacífico, por el *Cristóbal-Colón*, de la Compañía de navegación a vapor de la India Occidental y del Pacífico; [...] el *Helvetia*, de la Compagnie Nationale, y el *Shannon*, de la Royal Mail, [...] el *Pereire*, un abordaje entre el *Etna*, de la línea Iseman, [...] la fragata francesa la *Normandie*, [...] del *Lord-Clyde*, [...] del *Castellano*, [...] el *Moravian*, de la Compañía Oceánica de Montreal [...] el *Arabia*, el *Persia*, el *China*, el *Scotia*, el *Java* y el *Rusia*, [...] el *Great Eastern* [...]

En estos últimos solo ha variado el nombre del *Russia* que ha perdido una «s» y el *Great Eastern* que aparece sin guión.

Podemos encontrar también otra lista de barcos, todos bien definidos, en *Une ville flottante* pero en este caso la descripción viene originada por la enumeración de los barcos que encuentra o se cruzan con el *Great-Eastern* y que coinciden en todos los casos con la traducción española,

C'était le Propontis, faisant route sur New York, [...] (C.VI). [...], le nom de *Lerida*; [...]. (C.IX). C'était un Américain, l'Illinois, faisant route pour l'Angleterre. (C.XVIII). [...] C'était le City of Limerik, [...] C'était l'Atlanta, un de ces grands bâtiments. (C.XX). [...] l'Australasian, paquebot de la compagnie Cunard, (C.XXIII). [...] le City of Paris, [...]; Saxonía, de Steam National Company [...] C'était sans doute le City of Paris. [...] troisième navire, Philadelphia, de la ligne Inman, [...] l'Europe, [...] appartient à la Compagnie Transatlantique. (C.XXVIII).

Finalmente citaremos los que hemos agrupado como MARCO para una acción única y precisa que el novelista quiere introducir en la trama del argumento. Así Verne nombra en *Une île à hélice* al *Glen* y al *Herald* (P2. CIV) el primero por ser el barco abordado y el segundo por ser el rescatador, dando lugar a las demandas y reclamaciones contra *Standard-Island Company limited*. Otra acción concreta, esta vez de matiz humanitario se desarrolla entre el *Albatros* de *Robur-le-conquérant* (1886) y la *Jeannette* —cuyo equipaje estaba en peligro «Il était venu à temps, ce secours du ciel, pour les naufragés de la *Jeannette*, et ils avaient bien le droit de croire que leur sauvetage tenait du miracle!» (C14). El traductor mantiene el nombre francés frente a la tónica general de traducirlo, en este caso hubiera sido *Juanita*.

En esta misma obra el traductor decide que un tipo de barco el *trabacolo* «[...] c'était la mise à l'eau d'un trabacolo, sorte de bâtiment particulier à l'Adriatique,» (PII: CI) se convierta en el *Trabacolo*, donde el tipo de barco se convierte en el nombre de barco.

Queremos concluir diciendo que en este trabajo hemos querido señalar la trascendencia de los barcos en la obra verniana, no en función de la cantidad o del tipo, sino destacando la importancia que tienen para el desarrollo de la novela en su conjunto

Por ello hemos considerado que había que clasificar a los barcos por el papel desempeñado en el interior de la obra y otorgarles unas categorías que, hasta ahora, sólo se concedían a los personajes cuando en algunos casos el protagonismo que adquiere el barco, el *Nautilus*, no lo supera ni el personaje principal, el *Capitán Nemo*.

En cuanto a las traducciones de las descripciones de los barcos no se producen grandes errores. Cabe destacar el hecho de que el traductor siempre que considera que el nombre del barco tiene su correspondiente nombre en español lo traduce aunque deje el resto con la grafía original. En muy pocos casos se realizan supresiones o añadidos, y estos pensamos que están originados porque el traductor considera que de esta manera se simplifica o completa la comprensión del texto verniano. Aun teniendo en cuenta la dificultad que comporta toda la terminología náutica podemos afirmar que las traducciones no tergiversan las descripciones ni las precisiones que Jules Verne quiso trasladar a sus lectores.

Bibliographie

- AMICH, J. (1983 [1956]): *Diccionario marítimo*. Barcelona, Juventud.
- ANGELIER, F. 2006: *Dictionnaire Jules Verne. Entourage, personnages, lieux, œuvres*. Paris, Pygmalion.
- COMPÈRE, D. (1991): *Jules Verne. Écrivain*. Genève, DROZ.
- DEHS, V. (2005): *Jules Verne*, Madrid, EDAF.
- DEKISS, J.-P. (2002): *Jules Verne l'Enchanteur*. Le Félin Poche. Paris, Éd. du Félin Kiron.
- DUMAS O.; GONDOLO DELLA RIVA, P.; DEHS, V. (2000, 2001, 2002): *Correspondance inédite de Jules Verne avec l'éditeur Pierre-Jules Hetzel (1863-1886)*. Genève, Slatkine, 3 t.
- MERRIEN, J. (2001): *Dictionnaire de la mer*. Paris, Omnibus.
- TRESACO, M. P. (2011): «Viaje al centro de la Tierra: las ediciones españolas del siglo XIX». En M. P. Tresaco (2011): *Alrededor de la obra de Julio Verne. Escribir y describir el mundo en el siglo XIX*. Zaragoza, Prensas Universitarias e IEA, pp. 145 171.

- VERNE, J. J. (1973): *Jules Verne*. Paris, Hachette.
- VIDAL, P. (1984): «Les navires des Voyages Extraordinaires». En: *La Nouvelle Revue maritime*, numéro spécial 386-387, mai-juin, consacré à Jules Verne et la mer, pp. 66-87.
- VIERNE, S. (1986): *Jules Verne*. Paris, Balland.
- VERNE, J. (2000 [1871]): *Une ville flottante*. Librio, Paris.
- (2004 [1867/68]): *Les enfants du capitaine Grant*, 01e éd, L.P. 16088, Paris, Librairie G Française.
- (2004 [1894]): *Mirifiques aventures de maître Antifer*. Nantes, Actes du Sud.
- (2005 [1863]): *Cinq semaines en ballon*. Paris, EDL.
- (2005 [1864]): *Voyage au centre de la Terre*, 37e éd, L.P. 2029, Paris, Librairie Générale Française.
- (2005 [1866]): *Voyages et aventures du capitaine Hatteras*. Nantes, Actes du Sud.
- (2005 [1869/70]): *Vingt mille lieues sous les mers*, 34e éd, L. P. 2033, Paris, Librairie Générale Française.
- (2005 [1870]): *Autour de la Lune*. Paris, EDL.
- (2005 [1871/72]): *Aventures de trois russes et trois anglais dans l'Afrique australe*. Monaco, Paris, Le Serpent à Plumes.
- (2005 [1872]): *Le Tour du monde en 80 jours*. 43e éd, L. P. 2025, Paris, Librairie Générale Française.
- (2005 [1874/75]): *L'île mystérieuse*. Nantes, Actes du Sud.
- (2005 [1879]): *Les tribulations d'un Chinois un Chine*. Paris, EDL.
- (2005 [1881]): *La Jangada*. Monaco, Paris, Le Serpent à Plumes.
- (2005 [1882]): *Le Rayon vert*. 02e éd, L. P. 2060, Paris, Librairie Générale Française.
- (2005 [1898]): *Le superbe Orénoque*. Monaco, Paris, Le Serpent à Plumes.
- (2008 [1875]): *Le Chancellor*. Paris, L. P. 31144, Librairie Générale Française.
- (2008 [1878]): *Un capitaine de quinze ans*. 03e éd, L. P. 2041, Paris, Librairie Générale Française.
- (2009 [1865]): *De la Terre à la Lune: Trajet direct en 97 heures 20 minutes*. 35e éd., L. P. 2026, Paris, Librairie Générale Française.
- (2009 [1877]): *Les Indes noires*. 20e éd, Paris, Librairie Générale Française.
- (2009 [1888]): *Deux ans de vacances*. L. P. 2044, Paris, Librairie Générale Française.
- (1877): *Hector Servadac*. En: [<http://jv.gilead.org/il/zydorczak/ser00.html>].
- (1882): *L'École des Robinsons*. En: [<http://jv.gilead.org/il/zydorczak/LeRo00.html>].
- (1884): *L'Archipel en feu*. En: [<http://jv.gilead.org/il/zydorczak/arch00.html>].

- (1885): *Mathias Sandorf*. En: [<http://jv.gilead.org.il/zydorczak/sand00.html>].
- (1886): *Robur le Conquérant*. En: [<http://jv.gilead.org.il/tauchmann/robur/>].
- (1895): *L'Île à hélice*. En: [<http://jv.gilead.org.il/zydorczak/Helice00.html>].
- (1896): *Face au drapeau*. En: [<http://jv.gilead.org.il/zydorczak/face00.html>].
- (1899): *Le testament d'un excentrique*. En: [[http://jv.gilead.org.il/jo/Le%20testament % 20 d'un %20excentrique/](http://jv.gilead.org.il/jo/Le%20testament%20d'un%20excentrique/)].

*** Todas las novelas anteriores se han consultado en español en las ediciones de RBA, publicadas en Barcelona, en 2008 y 2009.



Prensas de la Universidad
Universidad Zaragoza




De Julio Verne a la actualidad:
la palabra y la tierra

M.^a Pilar Tresaco
Javier Vicente
M.^a Lourdes Cadena
(Coordinadores)

PUZ

M.^a PILAR TRESACO
JAVIER VICENTE
M.^a LOURDES CADENA
(Coordinadores)

De Julio Verne a la actualidad: *la palabra y la tierra*


Julio Verne
Grupo de investigación AXEL
Universidad de Zaragoza