

Una ensoñación efímera de M. Verne (1888-1906)

M. Verne's little reverie (1888-1906)

MARÍA-LOURDES CADENA
Universidad de Zaragoza
mlcadena@unizar.es

Abstract

In this paper we intend to trace the various changes and vicissitudes experienced by *Un express de l'avenir* through the French, Spanish, British and American press, between 1888 and 1906. This *nouvelle* has long been attributed to Jules Verne and continues to be so. Our research is based on a documentary search in the digital archives of newspapers of the Spanish and French national libraries, presents an analysis and a comparative approach. These different translations/adaptations offer a perspective on the influence of the name Verne at the time.

Key words

An Express of the Future, Michel Verne, Jules Verne, press, translation.

Resumé

Dans cet article dont le titre en français “La petite rêverie de M. Verne”, nous voulons montrer le chemin parcouru par *Un express de l'avenir* à travers la presse française, espagnole, britannique et américaine, entre 1888 et 1906. Ce petit texte a longtemps été attribué à Jules Verne et continue de l'être. Nous réalisons une recherche documentaire dans les hémérothèques des bibliothèques nationales espagnole et française, une analyse et une étude comparative. Ce sont des traductions /adaptations différentes qui offrent une perspective de l'influence du nom Verne à l'époque.

Mots-clés

Un express de l'avenir, Michel Verne, Jules Verne, presse, traduction.

1. Introducción

“Lean los lectores de *El Museo Canario*, uno de los capítulos de esta obra póstuma de Julio Verne, uno de los más interesantes que ha publicado la prensa francesa y han traducido los periódicos de todo el mundo”. Con estas palabras, la revista mensual *El Museo Canario*, establecida en Las Palmas, introducía en la página 327 el relato *30 millas por minuto*, publicado en agosto de 1905. La frase es periodísticamente impactante, pero contiene varias inexactitudes. Lo que sí deja bien claro esta presentación es la influencia en su época de Jules Verne, “archétype populaire, une icône de la conscience collective” (Margot, 2014: 81), calificado como “un *referente* para todo aquello que implicara o supusiera una innovación, una osadía, un invento, una fantasía, un hecho científico [...]” (Tresaco, 2014: 138), repercusión que se prolonga en la actualidad y que en español lo hace merecedor de una entrada (*Jules Verne*) en el *Diccionario histórico de la traducción en España (DHTE)*, en el Portal Digital de Historia de la Traducción en España (2023), dirigido por F. Lafarga y L. Pegenaute.

30 millas por minuto no es un capítulo de ninguna obra póstuma de Jules Verne. Tampoco se ha encontrado publicada en la prensa francesa de finales del siglo XIX y principios del XX. Además, el afirmar que existen traducciones en los periódicos de todo el mundo constituye una exageración periodística. Sin embargo, parece que se trata de la traducción de una adaptación de *Un express de l’avenir*, realizada tal vez por un autor americano que desconocemos y que tradujeron al español desde el inglés.

Nos proponemos mostrar el camino recorrido por este corto relato, de apenas mil quinientas palabras, a través de la prensa francesa, española, británica y americana entre el 1 de septiembre de 1888, fecha de la publicación de la edición “preoriginal” y enero de 1906, diez meses después de la muerte de Jules Verne.

Una *rêverie*, como acertadamente califica Daniel Compère (2005: 152) a esta *nouvelle*, es un término definido por el Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL, 2012), en su acepción B.1., como un estado de conciencia pasivo y agradable en el que la mente queda cautivada por una impresión, un recuerdo, un pensamiento y deja volar su imaginación con asociaciones de ideas¹.

Para el diccionario de la Real Academia Española (actualización 2022), una ensoñación, un ensueño, tiene que ver con la ilusión, la representación fantástica de quien duerme. El adjetivo “efímero” se relaciona con lo pasajero, lo momentáneo y de corta duración. “Una ensoñación efímera / La petite rêverie” refleja fielmente el argumento de *Un express de l’avenir*, en el que un Verne futurista es cautivado por un recuerdo, por un reportaje que ha leído en un periódico norteamericano. En esa crónica el reportero describía la idea de la

1 Rêverie: “B.-1. État de conscience passif et généralement agréable dans lequel l’esprit se laisse captiver par une impression, un souvenir, un sentiment, une pensée et laisse aller son imagination au hasard des associations d’idées”. <<https://www.cnrtl.fr/definition/rêverie>> [09/05/2023]. La traducción es nuestra.

unión entre Estados Unidos y Europa, entre Boston y Liverpool, utilizando tubos neumáticos submarinos para el transporte de personas.

En esta *petite rêverie* el autor combina realidad y fantasía alrededor de una invención que, en el último tercio del siglo XIX, estaba en fase experimental. Se trataba del transporte neumático, tanto de personas² como para el servicio postal. En el interior de cápsulas cilíndricas y a través de tubos, el invento permitía, gracias a la propulsión por aire comprimido, enviar documentos e incluso dinero entre el centro y el extrarradio de grandes ciudades como París, Londres o Praga.

Nuestra investigación reposa sobre tres pilares. Por un lado, hemos llevado a cabo un rastreo documental en las hemerotecas de las bibliotecas nacionales, española y francesa, lo que nos ha permitido descubrir traducciones de la *nouvelle* en castellano. En segundo lugar, se han analizado los textos origen de *Un express de l'avenir*, para finalmente estudiar las versiones, compararlas y poner en evidencia sus cambios y vicisitudes.

1. Cronología de *Un express de l'avenir* entre 1888 et 1906

La ordenación en el tiempo permite clarificar el contexto en el que se insertan los cambios y modificaciones sufridas por esta *nouvelle* en su recorrido.

En el tomo II de su *Bibliografía*, Gondolo della Riva (1985: 128-129) describe las ediciones de *Un express de l'avenir*. Años más tarde, en 1993, la *Société Jules Verne* expone las reediciones realizadas y reproduce el texto de la edición preoriginal, la publicada en 1888 en *Le Figaro. Supplément littéraire*: “Sa réimpression permet d’offrir à nos lecteurs, en un seul Bulletin, tous les articles de Michel Verne” (Verne, M. 1993: 35, nota 1).

Se recogen a continuación estos datos y se completan con los hallazgos encontrados. Daremos el título, la fecha de publicación, el lugar y el periódico o revista donde se localizan.

- a. *Zigzags à travers la science. Un express de l'avenir*: 01/09/1888. París. *Le Figaro. Supplément littéraire*, año 14º, nº 35, pp. 138-139.
- b. *Pages oubliées. Un express de l'avenir*: 27/08/1893. París. *Les Annales politiques et littéraires*, año 11º, nº 531, pp. 139-140.
- c. *Un express de l'avenir*: 22/10/1893. Metz. *Le Lorrain. Écho de Metz & d'Alsace Lorraine*. Suplemento al nº 275, año 12º, nº 275.
- d. *Un “Express” de l'avenir*: 04/08/1895. París. *Le Petit Parisien. Supplément littéraire illustré*, año 7º, nº 339, pp. 243-244.
- e. *An Express of the Future*: nov. 1895. Londres. *The Strand Magazine. An Illustrated Monthly*, vol. 10 (julio-diciembre 1895), pp. 638-640. Se trata de la primera edición británica, “from the French of Jules Verne”. Contiene tres ilustraciones atribuidas a A. J. Johnson.

2 Por ejemplo, el Beach Pneumatic Transport fue el primer ensayo de construcción de un transporte subterráneo en Nueva York, aunque solo estuvo operativo tres años.

- f. *Un expreso del porvenir*: 23/01/1899. Barcelona. *La Hormiga de Oro*, año XVI, nº 3, p. 39 y 42. Primera y única traducción española encontrada de *Un express de l'avenir*.

Las cuatro primeras ediciones (letras *a.*, *b.*, *c.* y *d.*) están disponibles en Gallica, la biblioteca digital de la Bibliothèque nationale de France; ninguna de ellas contiene ilustraciones y solamente la *b.* presenta una breve introducción que se reproduce en la *c.*

Voici qu'une nouvelle invraisemblable nous arrive d'Amérique. Les journaux de New-York affirment que, par suite d'un mode ingénieux de locomotion, la durée du trajet d'Europe aux Etats-Unis serait abrégée de plus de moitié. Est-ce une mauvaise plaisanterie? Est-ce un projet sérieux? Nous serions presque tentés de le croire, en lisant la page suivante que nous soumettons aux réflexions de nos abonnés (*Les Annales politiques et littéraires*, 1893: 139).

Un expreso del porvenir (*f.*) puede consultarse de manera incompleta en la Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional de España. En el índice de este número de *La Hormiga de Oro* aparece bajo el epígrafe "NARRACIONES, FANTASÍAS Y APÓLOGOS, *Un expreso del porvenir*, por J. Verne, pág 39". Sin embargo, las páginas 38 y 39 no se han incluido en el ejemplar digitalizado correspondiente a esa fecha. La historia acaba en la página 42, que sí está. Las páginas 40 y 41 son una ilustración y dos fotografías que nada tienen que ver con el relato. Quizá sea una de las razones por las cuales no se tenía conocimiento de esta traducción. No contiene ilustraciones ni presentación introductoria.

En 1987 en la Serie Julio Verne, la editorial Orbis de Barcelona publica el nº 67 que incluye tres relatos: *Un billete de lotería*, *Frritt-Flacc* y *Un expreso del futuro*. El texto, incorporado entre las páginas 211 a 215, fue traducido desde el inglés por Domingo Santos. Se ha comprobado que esta traducción del siglo XX corresponde a la edición de 1895 de *The Strand Magazine*. En la *Nota del editor* escrita por Virgilio Ortega, entre otras inexactitudes, se dice que "apareció originariamente en inglés".

Gondolo della Riva (1985: 129) incluye como quinta edición de *Un express de l'avenir* bajo el nombre de Jules Verne, el título *30 miles a Minute*. Creemos más bien que se trata de una adaptación ampliada y modificada de la *nouvelle* en francés o de su traducción en inglés. Podemos desarrollar esta información con las siguientes publicaciones,

- g. *30 miles a Minute! The last and Most Marvellous of All His Scientific Conceptions*: 30/04/1905. New York. *American*. Se considera la primera edición norteamericana. Posee una ilustración y presentación introductoria.
- h. *30 millas por minuto*. Una narración inédita de Julio Verne. 30/07/1905 (1ª parte) y 02/08/1905 (2ª parte). Santander. *La Atalaya*. Diario de la mañana, año XIII, nº 4918, p. 1 (1ª parte), nº 4921, pp. 1-2 (2ª parte).
- i. *30 millas por minuto*. Páginas póstumas de Julio Verne: agosto 1905. Las Pal-

- mas. *El Museo Canario* (revista mensual), tomo XVI, nº 192, cuaderno 8, pp. 327-332.
- j. *30 millas por minuto*: 05/09/1905. La Habana. *Diario de la Marina: periódico oficial del apostadero de La Habana*. Edición de la mañana. Año LXVI, nº 210, pp. 5-6.
- k. *30 millas por minuto*: 08/12/1905 (1ª parte) y 13/12/1905 (conclusión). Salamanca. *El Adelanto. Diario político de Salamanca*. 2ª época, año XXI, nº 6638, pp. 1 y 4 (1ª parte) y nº 6642, pp. 1 y 4 (conclusión).

El texto de esta traducción española es el mismo en todos los periódicos y solo hemos detectado algunas variaciones ortográficas y de puntuación, junto con algún error tipográfico. Se encuentran digitalizados en la Biblioteca Virtual de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura y Deporte de España. No contienen ilustraciones. Incluyen presentaciones introductorias similares, salvo en *El Adelanto*, donde solo figura una nota. El texto de partida es siempre la versión americana de abril de 1905.

Aunque muy posterior, no podemos obviar una versión en inglés muy reducida (unas quinientas palabras) de *30 miles a Minute*, titulada *A great transatlantic subway*, publicada en Nueva York el 19 de junio de 1955 en el suplemento dominical del *New York Journal and American*. Incluye una ilustración; sin introducción. El texto, que solo mantiene el 34,5% del relato original, está disponible en el sitio web canadiense Jules Verne³.

2. Verne, padre e hijo

Las relaciones paterno-filiales de los Verne no siempre fueron un ejemplo de concordia. El comportamiento rebelde de Michel causó no pocas tensiones entre los dos, si bien es cierto que el padre nunca dejó de sostener económicamente al hijo ni de preocuparse por él.

Se trata de dos figuras que comparten como escritores la firma Jules Verne. Por un lado, el padre, Jules-Gabriel Verne, fallecido en 1905, y por otro, su único hijo, Michel Jean Pierre Verne (1861-1925), escritor y cineasta, quien en palabras de Joëlle Dusseau (2012: 1-2) fue, “Fils révolté, accumulant les échecs, finalement condamné à être le nègre posthume de Jules Verne, Michel Verne illustre la difficulté de *porter* –à tous les sens du terme– le nom du père.”

Gracias al trabajo llevado a cabo por la *Société Jules Verne* y en especial por Piero Gondolo della Riva y Olivier Dumas (1992: 8), se ha demostrado que Michel escribió o reescribió, bajo la firma del padre, varias *nouvelles* y siete novelas acogidas por el editor Louis-Jules Hetzel dentro de la colección *Voyages extraordinaires*.

Del mismo modo, sabemos desde hace ya mucho tiempo que *Un express de l'avenir*

3 <<http://www.julesverne.ca/vernebooks/jvexpress.html#express>> [08/05/2023].

fue escrita por Michel, aunque no pueda excluirse que su padre participara o ayudara a su hijo en la publicación de esta *nouvelle*. Forma parte de una serie de nueve artículos, *Zigzags à travers la science*, con la firma Michel Jules Verne, que vieron la luz en 1888 en *Le Figaro-Supplément littéraire*.

Es en la edición de *Les Annales politiques et littéraires* (agosto de 1893) cuando encontramos la firma Jules Verne precedida de la inicial M.

Francis Lacassin, en la presentación de *Un express de l'avenir*, incluido en su recopilación de *textes oubliés*, afirma lo siguiente,

L'initiale M. ne peut en aucun cas signifier Monsieur. Il n'est pas d'usage de faire précéder de cette qualité les signatures de bas d'articles. Ce n'était, en tout cas, pas l'usage aux *Annales Politiques et Littéraires*, comme nous l'avons vérifié en consultant la collection de ce journal (Verne, 1979: 283-284).

Entre 1888 y 1906, periodo de nuestra investigación, salvo en estos dos casos (en la edición preoriginal de 1888 y la de los *Annales politiques et littéraires* de 1893), la *nouvelle* es atribuida a Jules y no a Michel en todo el mundo, incluso en reproducciones de este texto encontrados en otros periódicos franceses que existieron en el mismo tiempo (letras *c.* y *d.*). Además, como afirma Gondolo della Riva (1985: 128), se publicaron en Rusia tres ediciones de la traducción al ruso bajo la autoría del padre.

3. *Un express de l'avenir* y *30 miles a Minute*

Si comparamos la *nouvelle* francesa (1888) y sus traducciones inglesas (1895) y española (1899) con el relato *30 miles a Minute* publicado en Nueva York en 1905, nos damos cuenta de que esta es una adaptación realizada por un autor no identificado, destinado a otro público lector, de título diferente y atribuido a Jules Verne.

El texto, subtítulo "The Last and Most Marvellous of All His Scientific Conceptions", es un 40% más largo que la traducción británica y, aunque la intriga sea la misma, existen bastantes diferencias con respecto a *Un express de l'avenir*.

Por una parte, *Un express de l'avenir* y sus traducciones coinciden en la comprensión del relato original, es decir en la historia, en la estructura y en la técnica. En cuanto a la historia, comprobamos que el título, la intriga, los personajes, el contexto y la trama son similares al relato de partida. Lo mismo ocurre si cotejamos la estructura, es decir, la composición, el plan seguido por el autor francés. Por último, la técnica narrativa, tanto el punto de vista como los centros de interés o el registro literario son semejantes. Lo mismo ocurre con el mantenimiento de las partes principales de la *nouvelle*, introducción, nudo y desenlace. Estamos ante una *réverie*, una ensoñación del autor, y ante el sueño, la fantasía del coronel Pierce.

Las etapas, perfectamente establecidas, y los personajes principales son los siguientes:

En primer lugar, se presenta el proceso de ensoñación, la *rêverie*, el sueño del narrador que, entrando en una sala iluminada por una luz cegadora, se autointerpela sin encontrar respuesta: “Où étais-je? Que venais-je faire là? Quel était ce guide mystérieux?”.

A continuación, cuando parece comprender la situación, el narrador recuerda un artículo leído en un periódico americano. En la noticia, a través del reportero, segundo personaje del relato, se describe ese fantástico y veloz medio de locomoción junto con sus múltiples ventajas para el transporte de personas de una parte a otra del mundo. Esta etapa se da por terminada con “Tout cela me revenait à l’esprit maintenant”.

Se inicia después la secuencia de la realidad dentro del sueño, aunque sigue la duda en la mente del narrador. En esta fase, el coronel Pierce es el personaje encargado de las descripciones científicas y de lo relativo al trayecto entre Boston y Liverpool.

Posteriormente, la prueba práctica comienza con la frase pronunciada por este mismo personaje: “D’ailleurs, à quoi bon ces explications? L’expérience ne vaut-elle pas cent fois mieux?”.

La última etapa está marcada por el despertar del narrador “quand une subite fraîcheur au front vint tout à coup me tirer de la torpeur où je glissai par degrés”, que traslada al lector a la conclusión de la *nouvelle* en el párrafo final: “Je m’étais tout simplement endormi en lisant cet article [...]”.

El narrador, mientras dormía, se ha dejado cautivar por un recuerdo, por una sucesión de imágenes que han creado una ilusión, transcurriendo apenas una hora entre el inicio y el final del relato.

En contraposición a esa ensoñación (la *rêverie*) presente en *Un express de l’avenir*, la adaptación americana *30 miles a Minute* se caracteriza por la realidad, es decir, por la descripción de lo que efectivamente existe y que no es únicamente una invención o una apariencia.

Aunque la intriga, el argumento y las peripecias sean similares, el tema central y su presentación se alejan de la *nouvelle* original.

En primer lugar, el título ha sido modificado, tal vez por razones publicitarias o periodísticas. Las 30 millas por minuto, velocidad que alcanza el expreso americano, equivalen a 1 800 millas por hora⁴, mientras que en el texto francés y en la traducción inglesa de 1895 el invento transatlántico viaja a 1 800 km por hora, rapidez “presque celle d’un boulet de canon!”. Así pues, la versión americana ha calcado los kilómetros por hora en millas por hora; posteriormente las 1 800 mph (*eighteen hundred miles per hour/ one thousand eight hundred miles per hour* ¡era un título demasiado largo!) se han convertido en 30 mi/min, título que recoge la celeridad del artefacto.

Además, los personajes se simplifican, eliminando al periodista y, por consiguiente, también la noticia. El coronel Pierce tiene más presencia en esta versión pues aporta las

4 Aunque en el relato se nos habla de 1 720 millas por hora: “-And as to velocity, are you satisfied with what you have accomplished in that regard, Colonel? / -Fairly. We make a trifle over 1,720 miles an hour”.

descripciones científicas y las informaciones. Su relación con el narrador es de preeminencia, frente al equilibrio existente entre los dos en el original francés. A pesar de la velocidad (30 millas por minuto, o sea 2 897 kilómetros por hora), y de que se hace hincapié en la rapidez del viaje, la acción de la adaptación americana está ralentizada y la sucesión de los escenarios no es equivalente.

En *Un express de l'avenir*, y en sus traducciones inglesa y española, la acción se desarrolla en tres ambientes físicos: la estación de la compañía de Tubos Neumáticos Boston-Liverpool, que ocupa el 74% de la *nouvelle*, el interior del vagón, el 22,5%, y el jardín, el 3,5% restante. Sin embargo, en *30 miles a Minute*, los espacios son cuatro: el vestíbulo de la compañía, que ocupa el 7,9 % del total del relato, la sala de espera de la estación de Boston (32%), el vagón individualizado, el más extenso (53%) y la estación de Liverpool final de trayecto (7,1%).

Finalmente, desde el punto de vista estructural, esta adaptación destruye la ensoñación, destroza la estructura del texto original e incluye subtítulos en su composición, como si se tratara de un ensayo y no de una *nouvelle*⁵.

4. *Un express de l'avenir* y *30 miles a Minute*: sus traducciones

El método Verne, “*méthode de travail*” explicado por él mismo en una entrevista concedida en 1893 a Robert Sherard (Compère & Margot, 1998: 83-97), perfectamente detallado entre otros por Philippe Scheinhardt (2011: 179) y utilizado por el escritor para dar vida a su universo literario, se apoya en la creatividad, pero también en una escritura rigurosa y en sólidos conocimientos científicos. Justamente este es el gancho que utilizan los publicistas de la época para atraer la atención del público lector hacia su obra.

Resulta ilustrativa la lectura de las presentaciones americana y española que introducen la adaptación de este relato,

[...] the sketch is interesting for the insight it gives into Jules Verne's method of fixing both his scientific ideal and the style of his narrative in one brief outline. There is evidence of the same scrupulous exactness in dealing with figures and natural phenomena that made Jules Verne almost the only writer of this sort of fiction who enjoyed the respect of scientists (*30 miles a Minute*, 1905).

En *El Museo Canario*⁶ la traducción refiere lo mismo de esta manera,

5 Estos son los cinco títulos secundarios que aparecen en *30 miles a Minute*: Boston-Liverpool Pneumatic Tubes Company / Twin Tubes of Steel Under the Ocean / In the Bessemer Steel Car / Speed of a cannon Ball / Two Hours Less than No Time.

6 La misma traducción se encuentra en *La Atalaya* de Santander (1905: 1, parte primera) y en el *Diario de la Marina* de la Habana (1905: 5). En esta presentación la “*escrupulosa exactitud*” se ha convertido en la “*escrupulosa actitud*”.

Al interés del tema se une en este caso el del relato mismo, porque el bosquejo en cuestión es una buena muestra del método especial que seguía Julio Verne para dar forma a sus ideales científicos, y también del brillante estilo de su narrativa. Se advierte en él esa escrupulosa exactitud en el manejo de cifras y en la exposición de fenómenos naturales que ha hecho de Julio Verne casi el único escritor, entre los de su género, dignos de respeto de los hombres de ciencia (*30 millas por minuto*, 1905: 327).

El tercer objetivo de nuestro trabajo ha consistido en el análisis de estas traducciones y en poner de manifiesto su exactitud o, por el contrario, su imprecisión.

La primera traducción inglesa, *An Express of the Future*, citada con la letra *e.*, contiene errores sobre todo en las cifras y, lo que es más significativo, se han suprimido ciento cincuenta palabras del texto original francés relativas a la explicación de la velocidad del movimiento de rotación de la Tierra, quedando resumida en solo dieciséis. Esta traducción resulta interesante porque es el texto de partida de todas las traducciones españolas que podemos encontrar en cualquier formato físico (libro, audio-libro, vídeo), en línea en Internet y que llevan por título *Un expreso del futuro*.

La primera y única traducción en español de la *nouvelle*, hallada hasta la fecha, *Un expreso del porvenir (f.)*, fue publicada en la revista *La Hormiga de Oro* diez años después que el texto preoriginal. Contiene también errores e inexactitudes en las cifras, en las unidades de medida y en los horarios, así como algún añadido superfluo e incorrecto.

En figura 1 hemos resumido las particularidades de las traducciones inglesa y españolas⁷. Los títulos en negrita pertenecen al texto de partida francés, *Un express de l'avenir* y a la adaptación americana, *30 miles a Minute*. Las otras columnas son las traducciones españolas y británica. Las coincidencias se han resaltado en gris y pasaremos a detallar divergencias, algunas de ellas marcadas con asterisco.

7 En la tabla se recogen solo cinco relatos, cuyas ediciones se han citado antes mediante letras. Debe entenderse que el texto de la de 1888 (*a.*) es idéntico al *b.*, *c.* y *d.* y que el texto de la traducción española de 1905 (*i.*) es el mismo que el de *h.*, *j.* y *k.*

	<i>Un express de l'avenir</i> 1888 (a.)	<i>Un expreso del porvenir</i> 1899 (f.)	<i>An Express of the Future</i> 1895 (e.)	<i>30 miles a Minute!</i> 1905 (g.)	<i>30 millas por minuto</i> 1905 (i.)
UNIDADES DE MEDIDA	seize cent mille m ³ de fer pesant treize millions de tonnes	Mucho hierro; más de 600,000 m ³ con un peso de 23.000,000 de toneladas	3.000 miles of iron tubes (4 828 km) weighing over 13,000,000 tons	five million square feet of steel (464 515 m ²) total weight, thirteen millions of tons	Cinco millones de pies cuadrados de acero con un peso de trece millones de toneladas
NÚMERO DE NAVÍOS	200 bâtiments de 2 000 tonneaux	200 vapores de 2,000 toneladas	200 ships of 2,000 tons	two thousand vessels [2 000] Each section [del tubo] 10 feet long	Dos mil buques. Cada sección tiene diez pies de largo
NÚMERO DE VIAJES	33	30	33	33	33
VELOCIDAD DE ROTACIÓN DE LA TIERRA	seize-cent-soixante-six km/h (1 666 km/h)	676,000 km/h	Sustitución de 105 palabras del texto de partida por 16.	Supresión de 105 palabras del texto original	Supresión de 105 palabras del texto original
VELOCIDAD del MEDIO DE TRANSPORTE	1 800 km/h	1 800 km/h	1 800 km/h	1 720 mph (2 768 km/h)	1 729 mph (2 897 km/h)
DURACIÓN DEL TRAYECTO	2 h 14 min	2 h 14 min 2 h 29 min*	2 h 40 min**	2 h	2 h 2 h 40 min***
DISTANCIA BOSTON-LIVERPOOL	4 000 km	4 000 km	-----	3,500 statute miles (5.632 km)	3.500 millas (5.632 km)
DIFERENCIA HORARIA	4 h 40 min	4 h 40 min	4 h 40 min	4 h 40 min	4 h 40 min
SALIDA de Boston	9:00 a. m.	9:00 a. m.	9:00 a. m.	9:00 a. m.	9:00 a. m.
LLEGADA a Liverpool	3:54 p. m.	3:53 p. m.	3:53 p. m.** (4:20 p. m.)	3:40 p. m.	3:40 p. m.
SALIDA de Liverpool	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00
LLEGADA a Boston	9:34 a. m.	9:34 a. m.*	9:34 a. m.** (10:00 a. m.)	9:20 a. m.	9:20 a. m.

Fig. 1 Las cifras en el viaje entre Boston y Liverpool

Por una parte, las unidades de medida plantean problemas a los traductores; por ejemplo, el sistema vigesimal francés suele provocar errores en las transcripciones españolas debido a una lectura incorrecta. Citaremos inicialmente dos fragmentos de la *nouvelle* original⁸ y los compararemos con las distintas versiones.

8 Las páginas corresponden a la edición preoriginal (a.), publicada en 1888 en *Le Figaro. Supplément littéraire*.

El primero es el relativo a la velocidad de rotación de la Tierra, texto eliminado en *30 miles a Minute*, en sus traducciones españolas de 1905 y también en la traducción británica de 1895,

Et, à ce sujet, oubliant qu'en dépit des seize cent soixante-six kilomètres que la rotation diurne leur fait parcourir à l'heure, les corps situés à l'Equateur sont encore soumis aux lois de la gravité, [...] (p. 138).

El traductor de *Un expreso del porvenir* de 1899 convierte los mil seiscientos sesenta y seis kilómetros por hora, velocidad de rotación, en seiscientos setenta y seis mil,

Y á propósito de esto; olvidando que no obstante los 676,000 kilómetros⁹ que el movimiento de rotación diario les hace recorrer por hora, los cuerpos colocados en el ecuador están sometidos además á las leyes de la gravedad; [...] (p. 39).

En el segundo ejemplo las medidas de longitud, de superficie, de volumen y de peso se entremezclan y conllevan imprecisiones muy alejadas de la precisión y rigor del “método Verne”,

Je relisais en pensée l'article du journal.
Complaisamment, le reporter entrait dans le détail de l'entreprise. Il disait ce qu'il fallait de fer: –plus de seize cent mille mètres cubes pesant treize millions de tonnes, –et le nombre de navires nécessaires au transport de ce matériel: –deux cents bâtiments de deux mille tonneaux faisant chacun trente-trois voyages (p. 138).

De este modo, la unidad de volumen original (m³) se convierte en unidad de longitud o de superficie: mile (e.), square feet (g.), pies cuadrados (i.). Y de nuevo, el traductor de *Un expreso del porvenir* tiene problemas con el sistema vigesimal y con el peso en toneladas: Los “seize cent mille mètres cubes [un millón seiscientos mil m³] pesant treize millions de tonnes” se convierten en español en seiscientos mil m³ con un peso de veintitrés millones de toneladas,

Decía que se necesitaba mucho hierro; más de 600,000 metros cúbicos, con un peso de 23.000,000 de toneladas, y el número de los buques que se precisarían para efectuar el transporte de todo ese material alcanzaría á 200 vapores de 2,000 toneladas que harían 30 viajes cada uno (p. 39).

Referido también a ese segundo fragmento, resaltamos la traducción de dos términos diferentes utilizados en el relato francés: *tonne*, unidad de peso, y *tonneau*, unidad de volumen, que se han trasladado como “tonelada” y “ton”. En inglés se ha preferido utilizar

9 Hemos cotejado los artículos publicados en *la Hormiga de Oro* con otros artículos en distintos periódicos y comprobado que esa revista utiliza las comas en las cifras para indicar las unidades de millar y el punto para el millón.

la medida de masa en lugar de *tun*, unidad de volumen, equivalente a *tonneau* (“contenu du tonneau”): *one tun* es un metro cúbico de agua dulce. Así los “deux cents bâtimens de deux mille tonneaux faisant chacun trente-trois voyages” (a.) son “200 vapores de 2,000 toneladas [Moorson¹⁰] que harían 30 viajes cada uno” (f.), y “200 ships of 2,000 tons” (e.) haciendo los mismos 33 viajes. En la adaptación americana (g.) y en su traducción española (i.), desaparecen los dos mil *tonneaux* y aumentan de doscientos a dos mil el número de buques necesarios para transportar el material, haciendo treinta y tres veces el viaje transatlántico: “As carriers for this enormous mass of steel two thousand vessels traveled thirty-three times between Europe and the United States.”

El autor de *30 miles a Minute* utiliza unidades de medida anglosajonas, lo que no ocurre en la traducción británica, y las adapta a los lectores del otro lado del Atlántico; como se puede comprobar en la figura 1, este hecho da lugar a resultados extraños en la velocidad alcanzada por el expreso, en la distancia entre las dos ciudades o en el traspaso de m³ originales en pies cuadrados o m².

Por otro lado, existe también disparidad en cuanto a explicación sobre los horarios de salida y de llegada entre las dos capitales. Para que la justificación sea correcta es preciso tener en cuenta la distancia entre Boston y Liverpool, pero también la hora de salida, la duración del trayecto y la diferencia horaria entre las dos ciudades. En la *nouvelle* verniana, caracterizada por la exactitud y la precisión en los datos, todo encaja perfectamente. En la adaptación americana el viaje dura dos horas, catorce minutos menos, y aunque las horas de salida y de llegada sean diferentes al texto francés, estas siguen siendo verosímiles.

En cambio, en *Un expreso del porvenir* y en *30 millas por minuto*, los traductores españoles introducen explicaciones erróneas. En la primera, inicialmente se dice “nuestros vagones y nuestros viajeros devorarán así en dos horas y catorce minutos los cuatro mil kilómetros que median entre Boston y Liverpool” (p. 39). Sin embargo, unas líneas después, el traductor se contradice al introducir un añadido innecesario e inexacto: “[...] saliendo de Liverpool a medio día, por ejemplo, se llegará á esta estación en que nos encontramos nosotros ahora á las 9’34 de la mañana, lo que equivale á decir 2 horas y 29 minutos antes de haber salido...” (p. 42), cuando sabemos que el trayecto dura dos horas y catorce minutos.

En *30 millas por minuto*, el tren sale de Boston a la misma hora, a las nueve de la mañana. Como el viaje en la adaptación se reduce a dos horas, se llega a Liverpool a las tres y cuarenta de la tarde. En el otro sentido, si sale de Liverpool a las 12 h del mediodía (es decir a las 7:20 h en Boston) y si el trayecto dura dos horas, llegará a su destino a las 9:20 de la mañana, hora de Boston; es decir, en esa ciudad, faltan dos horas y cuarenta minutos para el mediodía. Y es aquí donde el traductor español malinterpreta el texto de partida, confundiendo las dos horas y cuarenta minutos que faltan para el mediodía con la duración del viaje,

10 La tonelada Moorson, tonelada de registro o de volumen, mide el arqueado de registro de una embarcación.

Now note what happens if we took the noon train from Liverpool. We are running a race with the sun, and are so much faster than he is that although we are two full hours on the road we reach Boston, passing him on the way, at 9:20 a. m., *apparently two hours and forty minutes less than no time!* We have to wait two hours and forty minutes for the sun to catch up with us, after giving him an even start. (*30 miles a Minute*).

Vea ahora lo que sucede cuando tomamos en Liverpool el tren de las doce del día. Entonces corremos una carrera con el sol, y nuestra velocidad es tan superior á la de él que, aun cuando empleamos dos horas enteras en el viaje, llegamos á Boston, pasándolo á él por el camino, a las nueve y veinte minutos de la mañana; *es decir, hacemos el viaje en dos horas y cuarenta minutos menos que cero*. Tenemos que esperar allí dos horas y cuarenta minutos para que nos alcance el sol, y eso que hemos salido parejos... (*30 millas por minuto*, p. 330-331).

Finalmente, en *An Express of the Future* (1895), se observan otras inexactitudes. En el texto original, para realizar el trayecto se necesitan dos horas y catorce minutos, pero en esta traducción se emplean dos horas y cuarenta minutos. Sin embargo, la hora de llegada a Liverpool es de solo un minuto menos, 3:53 p. m., que la del texto de partida, 3:54 de la tarde. Para que el horario y la distancia mantuvieran una coherencia, los pasajeros de la traducción británica deberían desembarcar en Liverpool a las 4:20 de la tarde y no a las 3:53. Y cuando el viaje se hace en sentido contrario, la hora de llegada a Boston coincide con la *nouvelle*, pero el fin de trayecto debería ser a las diez de la mañana y no a las nueve y treinta y cuatro.

Estos mismos errores se trasladan a todas las versiones en español de *Un expreso del futuro* que hemos consultado, incluso las que figuran por Internet, puesto que como hemos afirmado, el texto de partida de todas ellas no es el francés sino esta traducción inglesa.

5. Conclusión

Hemos trazado el camino recorrido entre 1888 y 1906 por *Un expreso de l'avenir*, una *nouvelle* de 1 527 palabras, firmada por Michel Verne, atribuida a su padre, publicada en un periódico, traducida en ruso, en polaco, en inglés, y sabemos ahora que también fue traducida al español a finales del siglo XIX. Salvo esta publicada en *La Hormiga de Oro* (1899), todas las traducciones españolas tienen como texto origen la traducción británica de 1895 y contienen sus mismos errores.

A la muerte de Jules Verne en 1905, una adaptación, *30 miles a Minute*, fue publicada en Nueva York bajo el nombre de Jules. En este trabajo hemos sacado a la luz su traducción en español, reproducida en varios periódicos entre agosto y diciembre de 1905.

En definitiva, *Un expreso de l'avenir*, sus traducciones en inglés y en español, su adaptación, *30 miles a Minute* y sus traducciones afirman el interés por Verne, por la temática de sus obras y por la influencia de su apellido no solo en su época, sino también en la actualidad.

Referencias bibliográficas

- CENTRE NATIONAL DE RESSOURCES TEXTUELLES ET LEXICALES (CNRTL). 2012. [En línea], “Rêverie” <<https://www.cnrtl.fr/definition/rêverie>> [09/05/2023].
- COMPÈRE, Daniel & Jean-Michel MARGOT (sous la direction de). 1998. *Entretiens avec Jules Verne (1873-1905)*. Ginebra, Éditions Slatkine.
- COMPÈRE, Daniel. 2005. *Jules Verne. Parcours d'une œuvre*. París, Société d'Édition Les Belles Lettres.
- DUMAS, Olivier. 1992. “La carrière littéraire de Michel Verne” in *Bulletin de la Société Jules Verne*, nº 103, 3-8.
- DUSSEAU, Joëlle. 2012. “Michel Verne ou le nom du père” in Garrigues, Jean, Bernard Lachaise & Gilles Richard (dir.). *Les territoires du politique: Hommages à Sylvie Guillaume, historienne du politique* [en línea]. Rennes, Presses universitaires de Rennes <<http://books.openedition.org/pur/133800>> [09/05/2023].
- GONDOLO DELLA RIVA, Piero. 1985. *Bibliographie analytique de toutes les œuvres de Jules Verne*, vol II: Œuvres non romanesques publiées et œuvres inédites. París, Société Jules Verne.
- MARGOT, Jean-Michel. 2014. “Un archétype populaire: Jules Verne” in *Verniana*, vol. 6, 81-92. <<http://www.verniana.org/volumes/06/A4/Archetype.pdf>> [09/05/2023].
- PORTAL DIGITAL DE HISTORIA DE LA TRADUCCIÓN EN ESPAÑA. 2023. Diccionario histórico de la traducción en España (DHTE), [en línea]. “Jules Verne” <https://phte.upf.edu/dhte/frances/verne-jules/> [20/06/2023].
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. 2022. Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., [versión 23.6 en línea]. “Ensueño” <<https://dle.rae.es/ensueño?m=forms>> [09/05/2023].
- SCHEINHARDT, Philippe. 2011. “Jules Verne: un processus d'écriture sous contraintes” in *Genesis*, nº 33, 173-186. <https://doi.org/10.4000/genesis.636> [20/06/2023].
- TRESACO, María-Pilar. 2104. “Jules Verne y la ciencia española del siglo XIX” in *Revista Signa*, nº 23, 119-142.
- VERNE, Jules. 1905. *30 millas por minuto*. Páginas póstumas de Julio Verne in *El Museo Canario* (revista mensual), Las Palmas, tomo XVI, nº 192, cuaderno 8, 327-332. <<https://acortar.link/NZngkt>> [08/05/2023].
- VERNE, Jules. 1979. *Textes oubliés (1849-1903)*. París, Union Générale d'Éditions.
- VERNE, Michel. 1993. “Zigzags à travers la science VII: Un express de l'avenir” in *Bulletin de la société Jules Verne*, nº 106, spécial Michel Verne 3, 35-38.