

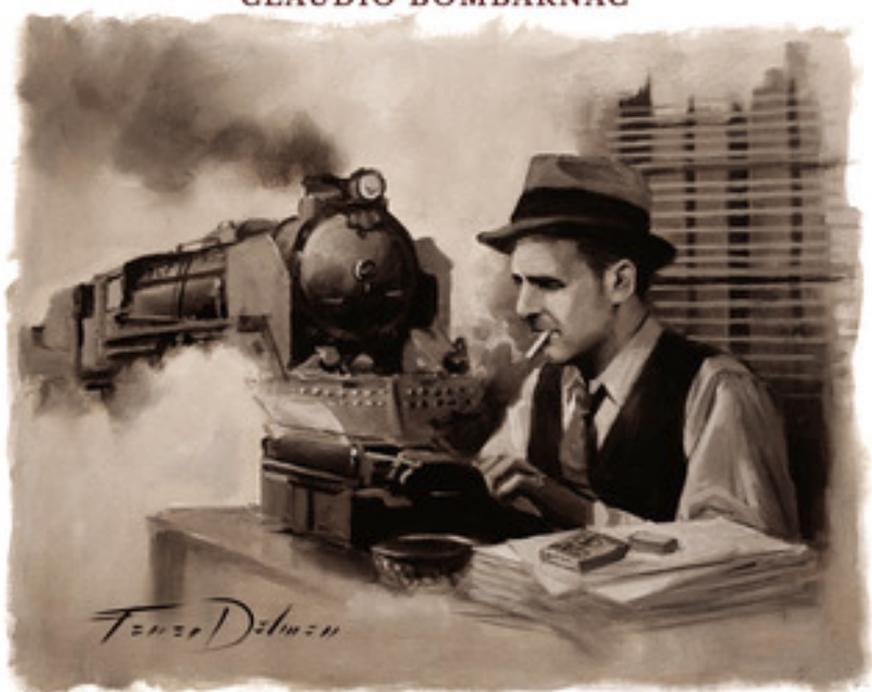
Julio Verne

Incluye
las clásicas
ilustraciones de
**LEÓN
BENETT**

Prólogo de **ARTURO PÉREZ-REVERTE**

AVENTURA EN EL TRANSASIÁTICO

CLAUDIO BOMBARNAC



Ferris Dalmieri

zenda



aventuras

Aventura en el Transasiático, Julio Verne

Primera edición: 2020

Título original: Claudio Bombarnac, Julio Verne 1893

ISBN: 9788412031072

ISBN eBook: 9781524314477

© de esta edición:

zenda aventura, 2020

www.zendaaventuras.com

contacto@zendalibros.com

© traducción:

De la traducción, Mauro Armiño, 2013.

Fórcola Ediciones, 2013.

Producción editorial:

Lantia Publishing

www.lantia.com

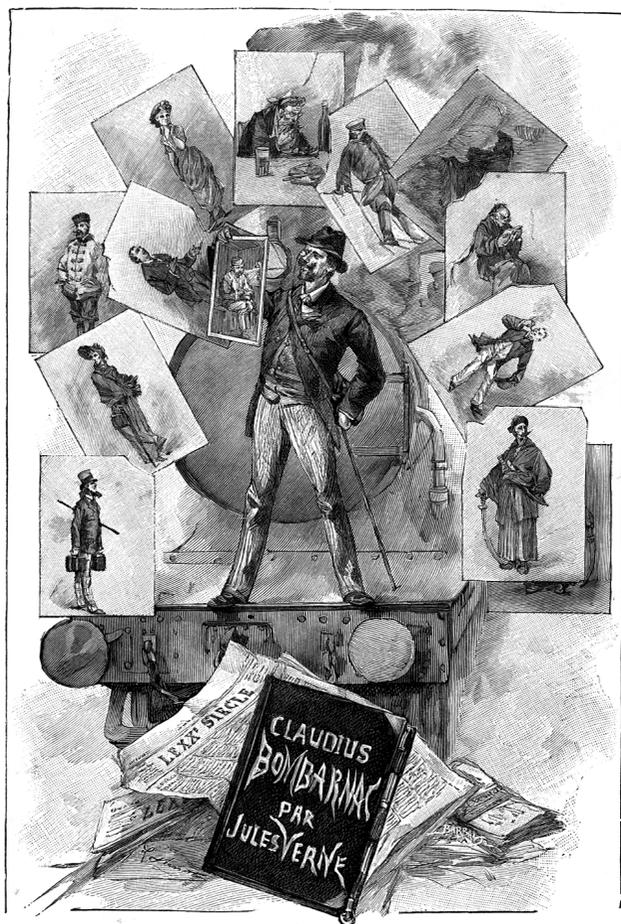
Coordinación editorial:

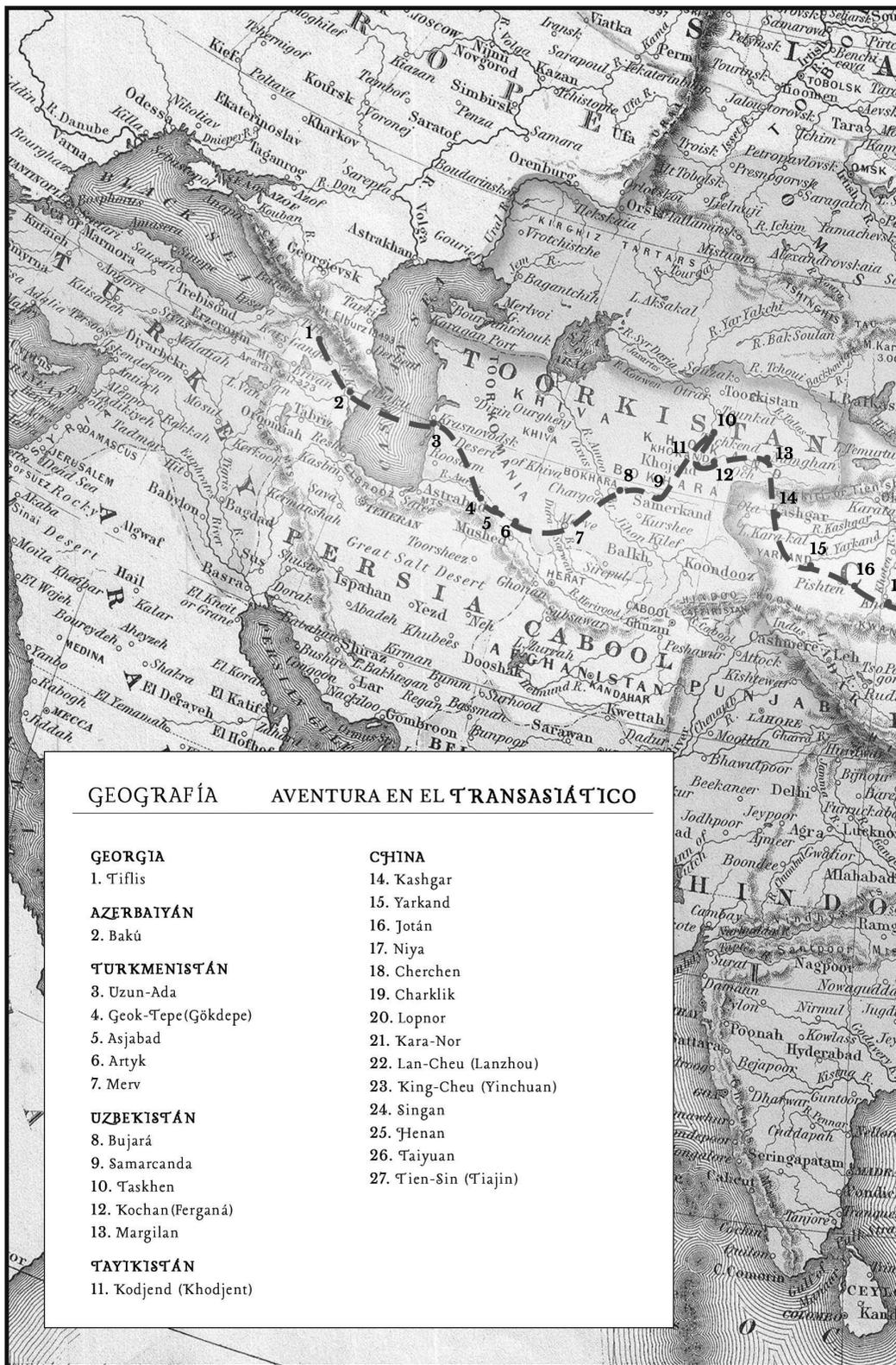
María José Solano Franco

Eugenio Martín Fuentes

Impreso en España – Printed in Spain

Quedan prohibidos, dentro de los límites establecidos en la ley y bajo los apercibimientos legalmente previstos, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, ya sea electrónico o mecánico, el tratamiento informático, el alquiler o cualquier otra forma de cesión de la obra sin la autorización previa y por escrito de los titulares del *copyright*. Dirijase a contacto@zendalibros.com si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.





ΓΕΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΒΕΝΤΥΡΑ ΕΝ ΕΛ ΤΡΑΝΣΑΣΙΑΤΙΚΟ

ΓΕΩΡΓΙΑ

1. Tiflis

ΑΖΕΡΒΑΙΥΑΝ

2. Bakú

ΤΥΡΚΜΕΝΙΣΤΑΝ

3. Uzun-Ada

4. Geok-Tepe (Gökdepe)

5. Asjabad

6. Artyk

7. Merv

ΟΥΖΒΕΚΙΣΤΑΝ

8. Bujará

9. Samarcanda

10. Taskhen

12. Kochan (Ferganá)

13. Margilan

ΤΑΪΚΙΣΤΑΝ

11. Kodjend (Khodjent)

ΧΙΝΑ

14. Kashgar

15. Yarkand

16. Jotán

17. Niya

18. Cherchen

19. Charklik

20. Lopnor

21. Kara-Nor

22. Lan-Cheu (Lanzhou)

23. King-Cheu (Yinchuan)

24. Singan

25. Henan

26. Taiyuan

27. Tien-Sin (Tiajin)

Índice

Mapa del viaje de Claudio Bombarnac	9
<i>Trenes y libros que cambian la vida</i> por Arturo Pérez-Reverte	13
<i>El capitán Verne</i> por María José Solano	19
Aventura en el Transasiático	23
Personajes principales	363

Trenes y libros que cambian la vida

Tengo la certeza de que nadie abre un libro impunemente. A veces, ni siquiera los malos libros. Todos dejan alguna clase de huella: una impronta más o menos duradera. Pero hay libros que, además, tienen la capacidad de transformar vidas; historias que llegan para quedarse, marcando nuestra forma de entender el mundo e, incluso, de comportarnos ante determinadas situaciones. Libros que imprimen carácter. *Aventura en el Transasiático*, que ahora publica Zenda Aventuras, es uno de ellos. Originalmente, esta novela escrita por Julio Verne en 1892 se tituló *Claudius Bombarnac*, nombre tomado del protagonista: un reportero francés que, enviado por su periódico, recorre la estepa asiática con destino a Pekín tratando de descubrir cuál de sus compañeros de viaje —un grupo de personajes variopintos, misteriosos, extravagantes, malvados encubiertos o seductores—, merece ser el héroe de su historia.

Ésa es la trama básica. Traten ahora ustedes de suponer a un chico de ocho o nueve años hace justo sesenta, en un territorio donde la televisión y los videojuegos aún no existían o eran desconocidos, donde las fuentes de la creatividad infantil, los acicates de la imaginación precoz, sólo procedían del cine y los libros, tumbado a la sombra de un árbol

del jardín de su casa con esta historia de trenes y personajes entre las manos. Naturalmente, quedó tan fascinado por ella como si se asomara a una ventana abierta a un mundo que, inmediatamente, hizo suyo para siempre: un reportero trotamundos —aún no habían llegado a su corta vida las aventuras de Tintín--; una mujer viajera y llena de misterio; un enigma tal vez peligroso por descubrir; la búsqueda ávida de una historia por contar; lugares exóticos y lejanos, ciudades con nombres impronunciables; amigos leales y malvados con códigos de honor; y los trenes de antaño, por descontado, como espacios perfectos para el enigma.

Trenes, es la palabra clave. Aquel fascinante libro de Julio Verne hizo sonar el silbato en la estación para el jovencísimo lector tendiendo puentes, raíles de ferrocarril, entre lo imaginado y lo posible. Y al fin ya no fue suficiente el adorado vagón de juguete, cisterna amarilla de latón con el rótulo Campsa que formaba parte del tren eléctrico, con vías y caseta de cambio de agujas, con el que durante años jugó a esas historias de cine y libros. La oportunidad de lo real llegó pronto, e inevitablemente fue en un tren, el primer tren, donde aquel muchacho que ya no era un niño subió un verano con su mochila y sus lecturas y su imaginación, con la intención de visitar las catedrales del viejo continente como excusa para el desafío de demostrarse así mismo que podía desenvolverse solo por el mundo. De seguir la huella de los personajes descubiertos en los libros, desafiándose a confirmar si eran posibles y a convertirse, él mismo, en uno de ellos.

Fiel a su origen mediterráneo, para aquel muchacho los barcos nunca fueron medios para viajar sino para estar; fueron espacios habituales donde la aventura se fundía de modo natural con la vida. Por eso el mar que había definido

su infancia y su juventud, escenario familiar, jamás entró en competencia con aquel otro y casi violento amor por los trenes; que, ellos sí, hacían posible viajar a través de vidas enigmáticas, paisajes y espacios desconocidos. El temprano descubrimiento de *Claudio Bombarnac* en la magnífica edición juvenil ilustrada en la Colección Historias de la editorial Bruguera bajo el título de *A través de la estepa*, así como las posteriores lecturas, y el cine, terminaron de consolidar aquel joven la idea de que el tren, sin lugar a dudas, era el medio de transporte más literario y fascinante que podía existir. Y medio siglo después, lo sigue creyendo.

Pasó el tiempo y llegó la vida. Más tarde y poco a poco, durante su asendereada carrera profesional, a todos aquellos trenes literarios, el reportero que ya no era un niño fue sumando trenes auténticos en el pasaporte y la memoria: el tren centenario de la estación de Agolat, construido por los italianos para cubrir el recorrido desde el puerto de Masawa, a orillas del mar Rojo, hasta Asmara, capital de Eritrea, que nunca vio funcionar. Los vagones de tren caídos y oxidados en mitad del desierto, aquellos que voló Lawrence de Arabia. El ya destartado Orient –Express, o lo que quedaba de él en los años setenta del pasado siglo, que todavía llegaba a Estambul como un viejo héroe fatigado que se apaga cumpliendo, a pesar de todo, con su destino. Los trenes italianos, o más concretamente el trayecto Roma–Nápoles, que siempre fue sinónimo de felicidad. Los trenes nocturnos de los que ya nada o casi nada queda, en los que te dormías en Madrid acunado por el sonido monótono de los bogies y despertabas en París o Lisboa. El mítico Tren Azul, cuyo solo nombre aún evoca, para los que pueden recordar, todo el glamour de un continente entre dos guerras. O aquel endiablado Expreso de Beira de los guerrilleros de la selva mozambiqueña —un tren

sin tren, inexistente—, en el que un equipo de reporteros de TVE a punto estuvo de no volver para contarlo.

Hacia medio siglo que no subía a bordo del Gran Transasiático, y debo decir que hacerlo ahora, para esta edición, ha supuesto un encuentro instructivo y dulce con todo aquello. Inevitablemente, la mirada del novelista que soy desde hace treinta años descubre hoy cosas que antes no veía. Puedo comprender muy bien el pulso del viejo Verne convocando, en torno a un viaje que podía ser el último, a sus leales camaradas de aventuras: aquellos personajes que, a fuerza de miles de páginas imaginadas y escritas, era ya más reales para él que los amigos o la familia. Casi puedo ver al anciano elegante sonriendo, burlón, en un guiño de novelista veterano formulado más para sí mismo que para el lector, prestando rasgos del pasado a los personajes del presente. El Mayor Noltitz, militar ruso como Miguel Strogoff, cuya descripción de carácter coincide casi punto por punto con aquél. Fulk Ephrinell, de la casa Strong-Bulbul y Compañía, el comercial norteamericano que recuerda vagamente al J.T. Mason de la novela *De la Tierra a la Luna*. El barón Weisschnitzerdörfer, obsesionado por los horarios y la puntualidad a pesar de que siempre llega tarde a todas partes, parodia satírica del Phileas Fogg de *La vuelta al mundo en 80 días*; aunque, para compensar, Verne lo haga viajar en este tren junto a Sir Francis Travellyann, que en sus actitudes caballerosas y elegantes sí se comporta igual que Fogg: el detalle del cigarrillo al final de la historia lo confirma. Por no mencionar al matrimonio Caterna, actores como los señores Cascabel y casi tan bien avenidos como los Glenarvan de *Los hijos del capitán Grant*, o al eficiente maquinista Popof, entregado cómplice de las desventuras de Bombarnac en el Transasiático, como ya lo fuera el leal Passepartout —Picaporte en alguna tra-

ducción española— acompañando a su señor en aquel disparado y famoso viaje alrededor del mundo.

Sonrío con una punzada de melancolía cuando recuerdo al chiquillo inocente que jugaba con trenes y leía absorto esta y otras aventuras, soñando con irse lejos y vivir la suya propia. Desde luego, nadie abre un libro impunemente. Y la vida, que tantas cosas da y tantas quita, nunca logra arrebatarse del todo aquellas que en el corazón, los ojos y la memoria deja para siempre la lectura de algunos hermosos libros.

Señores viajeros, suban al tren. Al Gran Transasiático. Una vez más, la aventura nos espera.

Arturo Pérez-Reverte



El capitán Verne

Como si estuviese predestinado para la aventura, Julio Verne nació un frío 8 de febrero de 1828 en Nantes, unos de los puertos más importantes de Europa, en cuyos muelles trajinaban comerciantes y marinos; mercancías llegadas de los últimos confines de las tierras coloniales; veleros y nuevos navíos arribando y zarpando en un mundo hecho a la medida de la imaginación de cualquier muchachito curioso. Descendiente de marinos bretones, su padre, sin embargo, ejercía su profesión de reconocido abogado ajeno a la vida portuaria. Sophie, su madre, a la que siempre estuvo muy unido, inculcó en él y en sus cuatro hermanos menores un amor incondicional por los libros y por el mar; y tal vez por esto, o bien atendiendo a la voz de su memoria, un joven Verne de 11 años decidió enrolarse como polizón en uno de los barcos destinados a América con la romántica idea de traer de allá un collar de coral para su prima Caroline, de la que estaba locamente enamorado. Este noble objetivo no le sirvió para librarse del duro castigo que recibió cuando su padre lo interceptó antes de que el buque zarpara. El inquieto muchacho siguió imaginando viajes y amando a su prima, hasta que ella acabó casándose con un rico heredero de Nantes pocos días después de que Jules, con apenas veinte años, pidiera su mano. Poniendo tierra de por medio, su padre lo envió a estudiar derecho a París, aunque el joven

tenía otros planes en la gran ciudad, que no excluían la búsqueda de collares de coral más complejos para destinatarias más agradecidas. En la capital fundó con algunos amigos el club de “los once sin mujeres”, del que fue “miembro honorario” ; atendía con desgana los estudios y, con papel y pluma en mano, comenzó a frecuentar las tertulias literarias. Ingenioso, apuesto, inteligente y divertidísimo, pronto lo admitieron en los círculos literarios más influyentes. En uno de ellos, el Salón de Madame du Barréré, se tropezó en las elegantes escaleras con el mismísimo destino. Un señor algo entrado en carnes bajaba resoplando, acalorado, comentando las delicias de las tortillas parisinas, y a quién de golpe, el muchacho que subía retó con insolencia, apelando a la superioridad de las *omelettes* de Nantes. Un intercambio de tarjetas y un duelo culinario unió para siempre a dos de los grandes monstruos de las letras francesas: Julio Verne y aquel orondo escritor gourmet: Alejandro Dumas. Él y su hijo apoyaron y protegieron la incipiente carrera de Verne, y su amistad se prolongó hasta el final de sus días. Eran aquellas décadas de los 30 y 40 del siglo diecinueve años convulsos de revoluciones, sufragios, confrontaciones y golpes de estado, pero el joven Verne parecía no estar interesado por la política. Tampoco por el derecho. Cuando finalizó sus estudios escribió una carta definitiva a su padre: “Hay una fatalidad que me tiene clavado aquí. Puedo ser un buen escritor y sería un mal abogado”. Estas palabras le hicieron perder la asignación paterna y ganar una vida bohemia de buhardillas, tertulias, algunos libros y mucha hambre. Realizó varios trabajos para sobrevivir, mientras escribía cuando podía piezas literarias sin éxito hasta que, rozando la treintena, vislumbró el amor y la solución a sus desajustes económicos. Una joven viuda de posición acomodada que aportaba además del patrimonio

personal dos hijas, y que lo convirtió en padre del único hijo del escritor: un niño con el que nunca se entendió, y que le acarreó más tristezas que satisfacciones. Cada vez más volcado en su escritura, fascinado por los mapas y los descubrimientos científicos y tecnológicos, siempre agitado por una inquietud vital por los viajes, Verne se decidió finalmente a escribir una primera novela en la que se aunaran sus pasiones. El resultado fue *Cinco semanas en globo*, un manuscrito inspirado en las peripecias del fotógrafo Félix Tournachon, conocido como Félix Nadar, su amigo del alma, amante, como él, de la aerostática. Había talento en aquella primera historia y el olfato infalible de Pierre-Jules Hetzel, editor entre otros de Victor Hugo y Honoré de Balzac, hizo que lo tomara bajo su tutela, sembrando la semilla de una de las relaciones editoriales más frutíferas de la historia de la literatura.

A partir de ese momento, la frenética escritura de Verne se alimentaba de mañanas de trabajo y horas de estudio diverso; desde química a balística, pasando por botánica, oceanografía o mecánica. Pero no eran estas sus únicas fuentes. Como hombre de su tiempo, Verne frecuentaba los círculos periódicos y científicos, donde su imaginación se alimentaba de las experiencias de exploradores, aventureros y hombres de ciencia. Lejos de decaer, su inquietud viajera iba en aumento y el éxito de sus novelas le permitió viajar por todo el mundo e incluso hacerse con una pequeña flota propia: con su yate Michel III y una tripulación de diez hombres, navegó por el Mediterráneo, el mar Báltico y la costa norteafricana.

El paréntesis de sangre de la guerra franco-prusiana alejó al escritor de ese mundo y arruinó a Hetzel; pero cuando todo hubo acabado, Julio Verne volvió a escribir, publicando dos de sus más grandes novelas: *La vuelta al mundo en ochenta*

días y Miguel Strogoff. Los viajes, el dinero y la escritura de nuevo inundaron sus días hasta que un desgraciado accidente familiar lo condenó a estar postrado en una silla, prácticamente paralítico. No dejó de escribir ni de viajar, pero lo hacía a través de los libros, en su gran biblioteca, donde los clásicos ocupaban un puesto distinguido: Homero, Virgilio, Michel de Montaigne o William Shakespeare, que compartían estantería con James Fenimore Cooper, Charles Dickens o Walter Scott. Por estos años precisamente escribiría la aventura de Claudio Bombarnac; ese maravilloso viaje a bordo del gran Transasiático que ahora publica Zenda Aventuras.

Al fin, el anciano escritor, enfermo y hundido por la muerte de su madre y su hermano, rechazado en la Academia Francesa y arrastrando el gran dolor de sentir que, a pesar del éxito “no he contado jamás en la literatura francesa”, emprendió su viaje final.

Más de cien años después de su muerte, aquel epitafio sigue, como Phileas Fogg, dando, incansable, la vuelta al mundo: “Hacia la inmortalidad y la eterna juventud”.

María José Solano



*Moverse es vida, y es bueno tener la
capacidad de olvidar el pasado y matar al
presente con un cambio continuo.*

Julio Verne
