



GEORGE FRANCIS TRAIN: EL VERDADERO PHILEAS FOGG

IMPETUOSAS MANERAS DE VIVIR, IMPETUOSAS MANERAS DE VIAJAR.

A pesar de que su vida y figura resultó ser un verdadero fondo de adjetivos, el estadounidense George Francis Train fue un personaje inclasificable que, entre sus muchas aventuras, contó con la hazaña de ser el primero en dar la vuelta al mundo en un plazo previamente determinado. Y no una vez, sino hasta en tres ocasiones. Julio Verne se inspiró en su persona para crear a Phileas Fogg, el protagonista de su famosa novela *La vuelta al mundo en 80 días*, aunque fue sólo eso, una inspiración, ya que Fogg y Train —aparte de su proeza— no tenían semejanza alguna.

En una noche especialmente tormentosa de frío y nieve, nació en 1829, en Boston, George Francis Train. Aquella noche tan revuelta fue un presagio. El recién nacido conforme llegaba al mundo, parece que tomó un puñado de aquellas turbulencias nocturnas para que le sirvieran de soporte en el caminar de la vida. Porque, sí, Train tuvo una existencia agitada como un vendaval pero sobre todo, vivida muy deprisa. Emprendedor, empresario visionario; un tipo contradictorio que lo mismo que tenía tendencias comunistas igualmente fue un declarado capitalista y, en ocasiones, incluso monárquico. También fue revolucionario, impulsivo; pacifista a la vez que belicista y, sobre todo, excéntrico y, como no, viajero. Una personalidad tan ajetreada no podía dejar pasar la corriente que, especialmente en la segunda mitad del siglo XIX, fluía por Europa y Norteamérica: la idea de establecer marcas viajeras, tendencia ésta que, como se sabe, todavía hoy prevalece en el mundo desarrollado, disfrutando, por cierto, de una excelente salud.

En 1869 se inaugura el Canal de Suez. Este acontecimiento, no sólo fue una señal histórica para el mundo de la navegación, fue también la costura que faltaba para hilvanar el propósito de dar la vuelta al mundo en 80 días. ¿Por qué 80 días? Pues porque era el cálculo, la previsión temporal razonable en que ese trayecto podía ser seguido de una manera realista. Su desglose, incluidos cuatro días de reserva y ajuste, era el siguiente: De Paris a Port Said (vía Canal de Suez) en tren más barco, 6 días. De Port Said a Bombay, en barco de vapor, 14 días. De Bombay a Calcuta, en tren, 3 jornadas. De Calcuta a Hong Kong, en barco, 12 días. De Hong Kong a Tokio, en barco, 6. De la capital japonesa a las islas Sándwich, en barco, 14. De estas islas a San Francisco, también en barco, 7. De San Francisco a Nueva York, en tren, 7. Y finalmente, de Nueva York a París, en buque a vapor, 7 días.

Y George Francis Train, en julio de 1870, acompañado de su secretario y primo, George Pickering Bernis, (el verdadero Passepartout de la novela de Verne) se puso en marcha. Consiguió su objetivo: en 80 días dio la vuelta al mundo, eso claro, sin contar con las dos semanas que estuvo detenido en Lyon por, al parecer, andar enredando en turbios asuntos políticos franceses. Para su liberación tuvo que intervenir, por un lado, el escritor Alejandro Dumas, y por otro, el mismísimo presidente de los Estados Unidos; a estos dos valedores hay que añadir una campaña mediática a su favor orquestada por el diario *Sun* de Nueva York y el *Times* de Londres.

Como quiera que Julio Verne se basó en su hazaña para, dos años después del viaje, construir su novela, Train sufrió una gran frustración, sintió cómo su fama le era arrebatada por la literatura: «*Me han robado la gloria, Phileas Fogg soy yo*», afirmó indignado. Y eso que, como queda dicho, las diferencias entre los dos protagonistas eran más que patentes: frente al inquieto, agitado, impetuoso y vehemente Train, se colocaba el sobrio, escueto, minucioso y correctísimo Fogg. Pero la cosa no quedó ahí, Train para dejar bien claro a quién pertenecía el honor de haber llevado a cabo aquel inútil, y hasta absurdo, pero llamativo viaje, en marzo de 1890 lo intentó de nuevo, esta vez con la pretensión de que el record quedara establecido en 60 días. Mejoró su marca anterior pero, no obstante, empleó 67 días. Con la terquedad que acostumbran a emplear personajes del perfil

de Train, en 1892, volvió a intentarlo de nuevo y ahora sí, dio la vuelta al mundo en dos meses, y eso que para entonces, Train ya tenía 63 años.

Pero en el carné de viajes de George Francis Train no sólo figuraron estas travesías. Antes o después de ellas, su interés empresarial o, simplemente su empuje, o ambas cosas a la vez, le llevaron —entre otros destinos y además de Estados Unidos— a Australia, Francia, Rusia y China. En algunos de esos lugares promovió diversos proyectos de mejora de las comunicaciones, sobre todo las relacionadas con el ferrocarril, también con los transportes urbanos; la rapidez con que él vivía la quería contagiar, o al menos transmitir, a los demás. De igual forma, plenamente inmerso en su espiral de excentricidades, se presentó para candidato a dictador de Estados Unidos.

George Francis Train murió el 18 de enero de 1904, a los setenta y cinco años de edad. Así acabó una vida llena de impulsos, impactos y contrastes, vivida con una celeridad tal, que resultaba una nota a contratiempo en un mundo que todavía era muy lento. Por fin en reposo, sus amigos y enemigos recordaban que a pesar de su inestabilidad, Train siempre caminó con buen equilibrio por ese finísimo corte que separa la genialidad de la chifladura. De su vuelta al mundo en 80 días, Phileas Fogg trajo una princesa india; Train apenas una maleta con algunas mudas sucias. Cada cual trae de sus viajes lo que puede, o lo que éstos le sugieren.

BIBLIOGRAFÍA: *Viaje alrededor del mundo en ochenta días*. Allen Foster. Ediciones B, 2004. Biblioteca Grandes Viajeros. Obra biográfica sobre George Francis Train en donde se halla toda la trayectoria inquieta, impulsiva y, por supuesto, viajera de este tan especial personaje.





ALEXINE TINNE: PASION, AUDACIA Y DRAMA EN EL RÍO NILO

A PESAR DE SU VALENTÍA Y DECISIÓN, FUE UNA MUJER VÍCTIMA DE LA AVEN-
TURA Y DE SU CONDICIÓN SOCIAL.

Se puede considerar a la holandesa Alexandrine Petronella Francina Tinne —Alexine Tinne— como una adelantada en franquear esa a veces difícil linde que separa el viaje turístico y meramente placentero, del intento de profundizar en la autenticidad y el conocimiento de los lugares y sus cosas.

Pero aún tuvo que enfrentarse con una contradicción para ella todavía más dura de vencer que los propios pesares y peligros de la ruta: los impedimentos y obligaciones que le imponía su alta clase social. Alexine Tinne fue una rica heredera que transformó su instinto de recorrer los caminos en inquietud aventurera, incluso exploradora, pero, eso sí, no pudo superar el lastre que le suponía su origen, significado éste y a la hora de iniciar una expedición, en numerosos séquitos, en pesados, voluminosos y aparatosos equipajes, en buena medida continentes de objetos superfluos, en donde no faltaba nada que pudiera envidiar las componendas del confort y la civilización, pero que eran una tara nada práctica para el desarrollo de un verdadero viaje, Alexine entendió muy bien qué significaba la aventura, pero no llegó a comprender cómo se podía desenvolver en ella.

Nació en La Haya en 1835. Cuando tenía una edad en que las jovencitas de su época se preparaban para ser presentadas en sociedad, Alexine partió con sus padres para visitar varios países europeos. Estos viajes los combinó con una gran actividad cultural, así como con el aprendizaje de idiomas. Tras la muerte de su padre, continuó viajando por Europa, acompañada de

su madre la cual, desde entonces y mientras vivió, siempre estuvo al lado de su hija en los viajes que ésta llevó a cabo. Precisamente propone a su madre un viaje a Egipto el cual realizan con su tono turístico habitual: trayectos blindados por la seguridad y el lujo, numerosas visitas a monumentos, escasa convivencia y contacto con los habitantes del lugar, compras compulsivas. Aquel viaje incluía la navegación por una parte del río Nilo.

Pero gracias a esa travesía, Alexine pudo sentir cómo bajo la quilla de su embarcación, discurrían las aguas que tanto condicionaban aquellos paisajes, cómo desde sus orígenes el Nilo fluía transformándose en una corriente plena de misterio. El río le produjo tal impresión que se convirtió en una llamada líquida que ella ya no pudo ignorar. Así, en 1860, organizó una expedición que tenía como fin descubrir incuestionablemente las fuentes del Nilo Blanco. Hay que tener en cuenta que por aquel tiempo, si bien el explorador contemporáneo a Alexine, John Hanning Speke ya había encontrado en el lago Victoria lo que por entonces se pensaba que eran aquellas fuentes, ese hallazgo todavía estaba lleno de dudas y, desde luego, a falta de confirmación oficial.

Al contrario que otras expediciones más profesionales, y dada su gran fortuna, Alexine no tuvo que depender de patrocinio alguno para llevar a cabo su proyecto. Partió por lo tanto desde La Haya hacia el Nilo, esta vez acompañada no sólo de su madre sino también de su tía y varias sirvientas, incluso de algunos animales de compañía. La impedimenta la formaban una treintena de baúles y maletas, en donde se guardaban elegantes vestidos, sombreros y calzado, aunque la mayoría de ese ajuar resultaba impropio para este tipo de aventuras; el equipaje también contaba con un buen número de cajas y cajones, con objetos tales como cuberterías, vajillas, servicios de té, mantelerías, lencería, etc., esto, además de una bien nutrida y surtida biblioteca. A todo ello había que sumarle diversos muebles (camas, sillas, mesas, etc.). El aspecto de la expedición en su forma era un verdadero cuadro surrealista, pero en su fondo una locura.

Tras varios meses, ya en 1861, la expedición llegó a Jartum, las viajeras arribaron un tanto quebrantadas pero todavía de buen ánimo. Después de unos meses de descanso, alquilaron un barco de vapor y comenzaron a remontar el Nilo hasta Gondokoro. Es en este tramo del río en donde

Alexine Tinne tomó contacto con las verdaderas circunstancias de aquel tiempo en aquella parte de África, por ejemplo, quedó horrorizada con el tráfico de esclavos, especialmente, cuando observó el atroz e inhumano trato que producían los traficantes musulmanes a los desdichados cautivos. Alexine, conmovida por aquella realidad llegó a comprar algunos esclavos para liberarlos de inmediato, a sabiendas, no obstante, de que así contribuía al mantenimiento de ese comercio.

Las condiciones del viaje fueron endureciéndose, y aunque el tedio de la travesía era combatido por las mujeres de la expedición con labores de bordado, nada podían hacer contra la vegetación del río que, poco a poco, se hacía más y más espesa; tampoco contra las miríadas de mosquitos que atacaban a los viajeros sobre todo al atardecer; o los amenazantes cocodrilos y los peligrosos hipopótamos, todo ello unido al gran calor húmedo de la zona que llega a alcanzar los 50° de temperatura.

En Gondokoro el río deja de ser navegable y la expedición necesitó contratar porteadores, circunstancia difícil de solucionar ante la hostilidad y presión de los traficantes de esclavos que no deseaban que ningún europeo se internase en una región que ellos controlaban y explotaban. Las fiebres enfermaron a Alexine. El Nilo demostró que su recorrido no es adecuado para caprichos de gente rica ni para juegos de aficionados. La expedición fracasó y regresó Jartum.

En 1863, Alexine Tinne promovió otro viaje, esta vez destinado a la



exploración del río Bahr el Ghazal, afluente del Nilo Blanco. La expedición resultó otro gran fracaso; incluso en él murió la madre de Alexine, también sus queridas criadas y su tía la cual, incapaz de resistir este viaje, se había quedado en Jartum. La viajera holandesa se sintió culpable por todas estas muertes y se negó a volver a su país.

Algún tiempo después, sin aprender la lección, Alexine Tinne cambió de escenario y partió, igualmente con un numeroso equipo humano, así como con una pesada e inconveniente impedimenta, desde Argel hacia el desierto del Sáhara, con el objetivo de convivir con los misteriosos y atrayentes tuareg. Pero precisamente fueron los tuareg los que provocaron su perdición, demostrando así que éstos no eran tan sugestivos, sino que en muchas ocasiones, resultaban ser unos meros traficantes de esclavos, cuando no unos pandilleros salteadores de caravanas. Un grupo de tuareg irrumpió en la expedición de Alexine, hiriéndola —le cortaron una mano y la apalearon salvajemente— dejándola que se desangrara y que derramara su agonía y su muerte sobre las arenas del desierto. Los bandidos entonces dispusieron y robaron a placer aquel aparatoso equipaje que tanto despertaba la codicia de las gentes que habitaban los territorios por los que Alexine Tinne viajó. Era el año 1869, Alexine tenía 33 años.

Durante un tiempo circuló una leyenda que decía que Alexine no murió en aquel asalto targuí, que por lo visto, había sido capturada y vendida como esclava a un jerifalte de la zona con el que tuvo tres hijos. Pero no se pudo demostrar esta versión, y en consecuencia contradecir, el testimonio de los criados de Alexine que afirmaba que la viajera holandesa había muerto en aquel suceso y enterrada en pleno corazón del desierto.

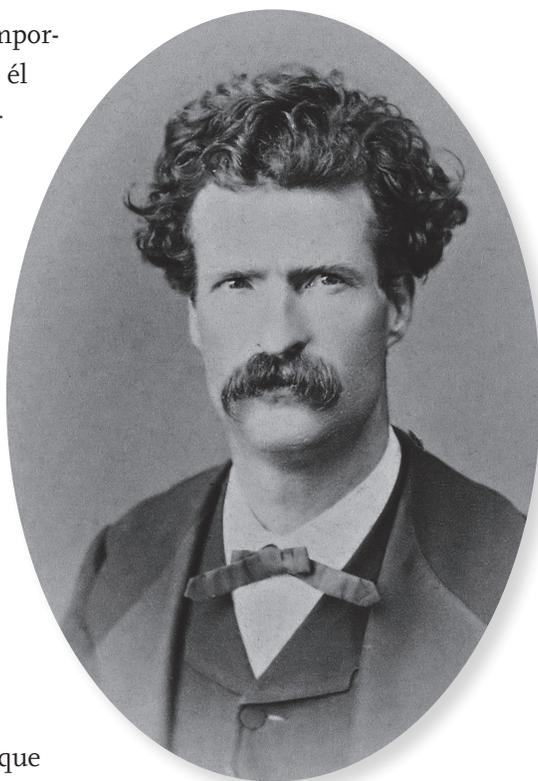
BIBLIOGRAFÍA: *Alexine and the Nile*. Leo Hamalian. Saudi Aramco World, 1983, en inglés. Fluido, ameno e interesante relato de la vida y viajes de Alexine Tinne.

MARK TWAIN: UN CRÍTICO EN LA CORTE DE LA LITERATURA DE VIAJES.

ADEMÁS DE ESCRITOR DE NOVELAS Y ENSAYOS, TAMBIÉN DESTACÓ POR SUS CRÓNICAS DE VIAJES, AHÍ VOLCÓ SU HABITUAL SENTIDO DEL HUMOR Y SU IRONÍA SOBRE GENTES Y LUGARES.

Mark Twain le dio mucha importancia al hecho de que cuando él nació, el cometa Halley anduviera de ronda por los alrededores de la Tierra; pero más importancia le dieron muchos de los que le conocían al comprobar que el escritor falleció, setenta y cinco años más tarde, cuando el cometa volvía a visitar a los terrícolas. Y es que Twain había anunciado en diversas ocasiones, y con mucho convencimiento, que este fenómeno se repetiría, más o menos, en el día de su muerte, y así fue.

Sería muy sencillo afirmar que ese suceso favoreció y definió el carác-



ter viajero de Mark Twain, estas cosas se suelen decir cuando se asocian las perturbaciones celestes con las personas, pero a veces se olvida que las casualidades también cuentan. El caso es que entre una y otra visita del cometa, se desarrolló la vida de un ser que escribió prácticamente todo lo humanamente posible y describió casi todo lo que vio a su alrededor, y ahí se incluyó él mismo. Esas dos visitas del Halley tuvieron lugar, pues, en los contornos del 30 de noviembre de 1835, fecha del nacimiento del autor de *Las aventuras de Tom Sawyer* (nació en Florida, Misuri) y del 21 de abril de 1910, el día de su muerte (en Redding, Connecticut)

Mark Twain con el actor John T. Raymond



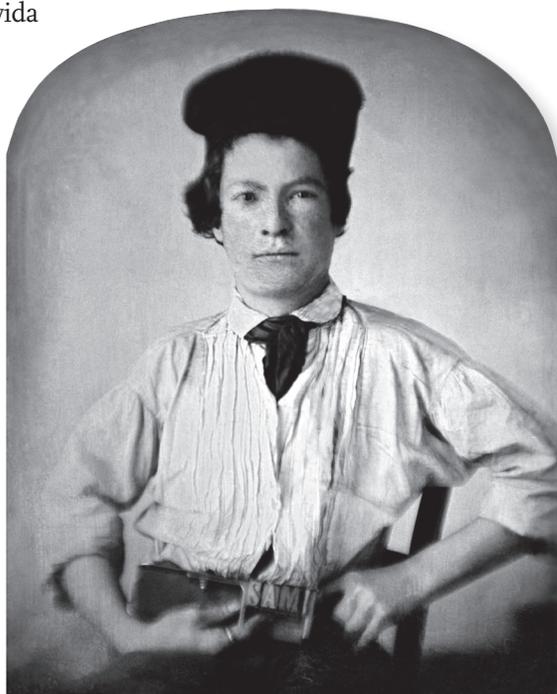
Lo que sin duda resultó claramente terrenal fue, por un lado, su estilo literario: una manera de ver pasionalmente las cosas, desde la crítica —a veces atroz—, el humor, la ironía y el sarcasmo. Twain fue testigo y cronista

de la hipocresía, la crueldad y la vanidad, aunque también de ternuras y entrañables sensibilidades. Todo eso no es de otro planeta, es de este. Por otra parte, su escuela viajera no estuvo en el firmamento sino en sus recorridos de juventud a lo largo del río Misisipi, como piloto navegante en aquellos míticos, legendarios, evocadores y espectaculares barcos de rueda. Por cierto, sobre la cubierta de esos *riverboats*, el escritor solía oír aquella expresión de «*mark twain*» (marca dos) la medida mínima necesaria de dos brazas de calado para que las naves pudieran discurrir por el río, y de ahí tomó Samuel Langhorne Clemens (verdadero nombre de Mark Twain) el seudónimo por el que se le conoce.

Como parte de una vida especialmente plena de

experiencias —es casi increíble que todas ellas cupieran en la andorga de una sola persona— Twain llevó a cabo numerosos y largos viajes, e igualmente escribió varios libros acerca de ellos. Naturalmente esos relatos se soportaron con las hebras con los que estaba tejida su personalidad literaria: cambió agradecidas descripciones de paisajes y lugares por

observaciones críticas, incluso burlonas, tanto de esos sitios como de las sociedades que los componían; eso incluía una visión iconoclasta que quedaba lejísimos de la mema servidumbre cultural de la pastoreada manada turística: monumentos, palacios, pinturas, esculturas, arquitecturas y demás maravillas se derrumbaban como un castillo de ilusiones gracias al mano-

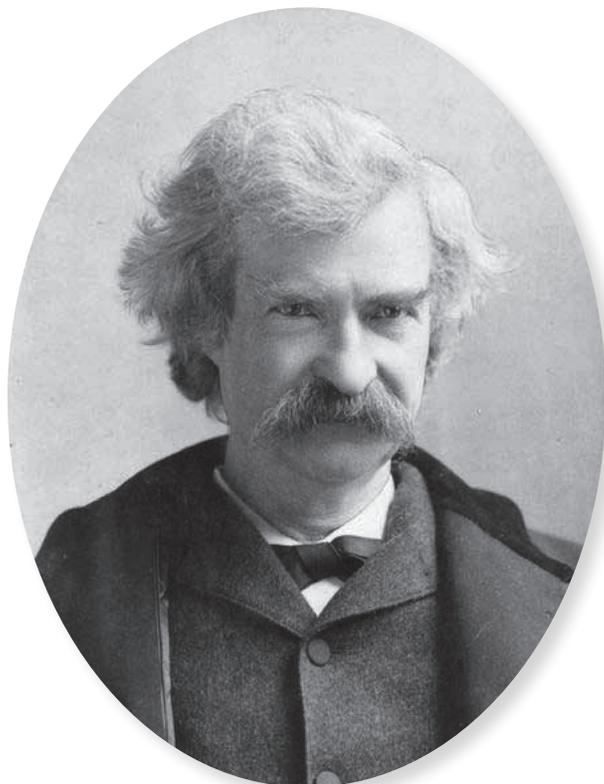


tazo literario de Twain. De entre sus relatos de viajes, algunos confusamente recopilados —hay que tener en cuenta que muchas de estas narraciones formaban parte de series de crónicas publicadas en periódicos en donde Mark Twain colaboraba, o bien constituían textos de conferencias sobre los caminos recorridos y los lugares visitados—, destacan: *Pasando fatigas*, acerca de un viaje al oeste de Estados Unidos; también *Alrededor del mundo siguiendo el Ecuador*, larga relación de un igualmente largo viaje cuyo texto se divide en tres partes: Travesía del Pacífico, India y Sudáfrica. Pero su gran, fundamental y recomendable obra viajera, en donde Twain arrojó todo su talento tanto literario como de observador, fue en *Los inocentes en el extranjero* (en una última edición española se le tituló como *Guía para viajeros inocentes*). Este libro resulta ser una narración lúcida, deliciosa y penetrante de un viaje realizado en un crucero por el Mediterráneo, el cual se desarrolló entre países de Europa y de Oriente Medio. Aquí el autor repartió estopa crítica tanto a pasajeros como a lugares y lugareños, levantando igualmente acta del contraste entre la pretenciosa y decadente soberbia aristocrática europea y el tono cazarro y patán de los estadounidenses. Este libro no sólo es útil como narración de viajes sino que sirve, en la misma medida, de guía para seguir las constantes del escritor.

Mark Twain contemplaba el viaje como un descubrimiento, como el invento de un lugar, de un destino. Por eso no advertía potencial novedoso alguno en la resobada Venecia, o lances vírgenes en los monumentos griegos o romanos, éstos, gastados por el tiempo y, sobre todo, por las miradas de los agradecidos adoradores de siempre. Una circunstancia a descubrir ayuda a llegar antes que nadie, a ser el primero, aunque sólo sea porque el rival de la competición es uno mismo, eso es lo que le interesaba al escritor estadounidense.

Pero además, Twain poseía el paño para confeccionar el traje que un escritor de viajes debe vestir, y no como el que lucen numerosos pretendidos cronistas de ruta que no son más que meros divulgadores de la historia y circunstancias de los sitios, o bien relatores del censo arquitectónico (monumental) del mundo, o idólatras de lo bonito, pocas veces de lo bello, o aburridos plañideros, expertos en contar lo mal que lo pasan viajando. Las hechuras de Twain se dibujaban con trazos de sátira social, gracia,

mordacidad, curiosidad, genio sabio, así como con una contundente implicación en asuntos políticos y religiosos. Raro contraste con la habitual y larga distancia que habitualmente dejan, entre lugar y relato, los escritores anglosajones de viajes, primos hermanos culturales de Twain.



BIBLIOGRAFÍA (Libros de viajes más destacados de Mark Twain): *Guía para viajeros inocentes*. Abrumador y excelente ejercicio de ironía y de observación crítica. Es la crónica de un crucero de lujo por el Mediterráneo y Tierra Santa. Ediciones del Viento, 2009.

Viaje alrededor del mundo, siguiendo el Ecuador. Editorial Laertes, 1992, edición en papel. 2012, edición digital. Largo relato de un gran viaje alrededor del mundo. En la obra se dan las constantes estilísticas habituales de Mark Twain: sátira, agudeza y sarcasmo.

Pasando fatigas. Interfolio, 2010.