

\_ITINERARIOS

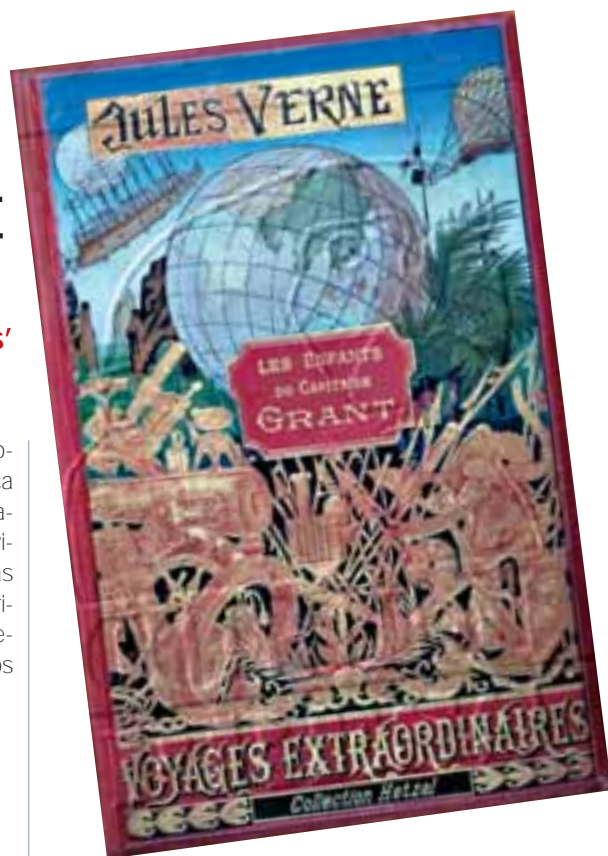
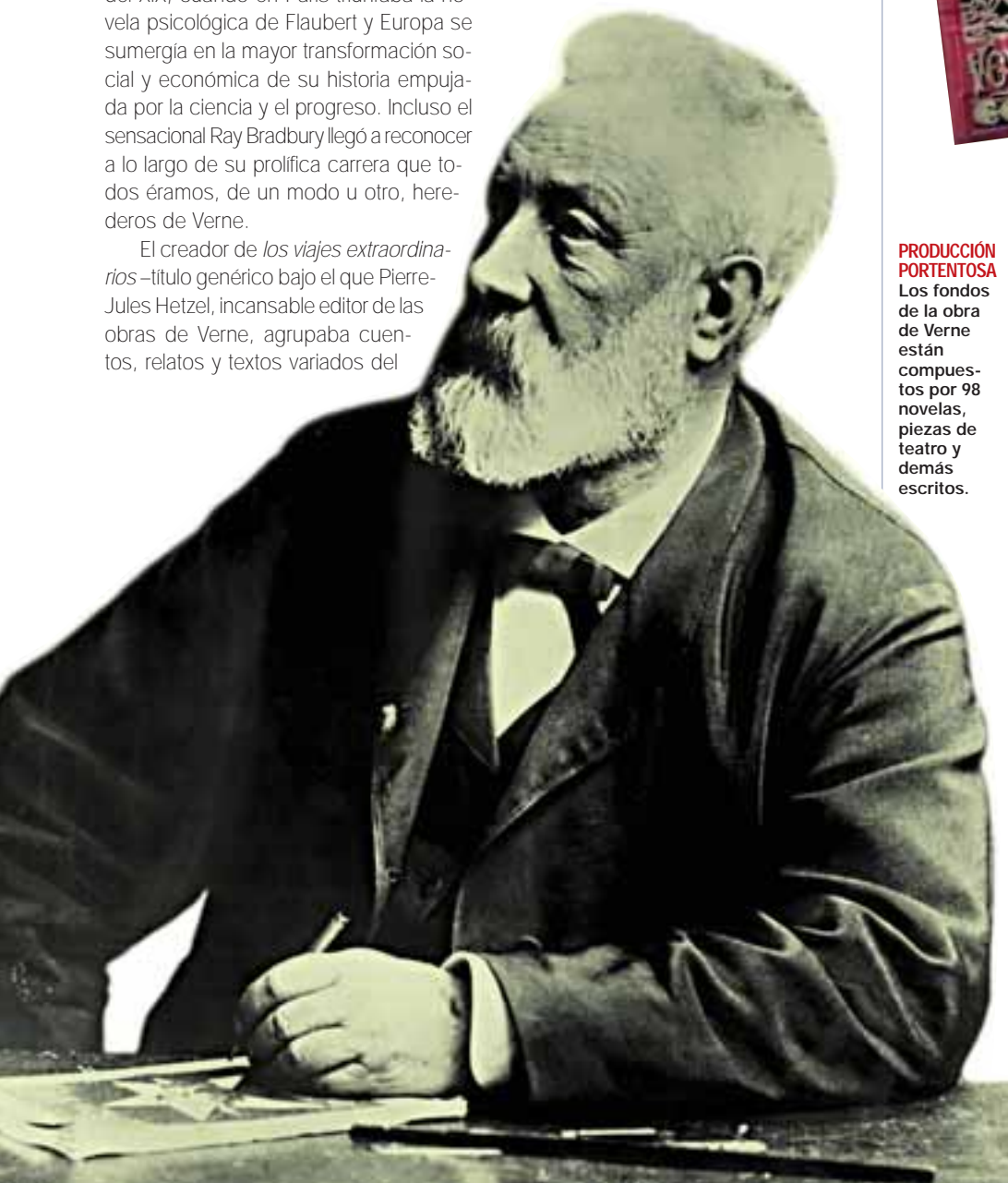
## BREVE MIRADA AL MUNDO FANTÁSTICO DE JULIO VERNE

En Nantes y Amiens comienza una de las celebraciones más espectaculares de todos los tiempos dedicadas a la literatura. Hace 100 años que falleció el creador de 'los viajes extraordinarios'

La leyenda atribuye al padre de la ciencia ficción una frase que resume su actitud y aproximación hacia lo desconocido: "Todo aquello que una persona pueda imaginar, otros serán capaces de realizar". La denominada literatura de anticipación nació con Julio Verne en la segunda mitad del XIX, cuando en París triunfaba la novela psicológica de Flaubert y Europa se sumergía en la mayor transformación social y económica de su historia empujada por la ciencia y el progreso. Incluso el sensacional Ray Bradbury llegó a reconocer a lo largo de su prolífica carrera que todos éramos, de un modo u otro, herederos de Verne.

El creador de *los viajes extraordinarios* –título genérico bajo el que Pierre-Jules Hetzel, incansable editor de las obras de Verne, agrupaba cuentos, relatos y textos variados del

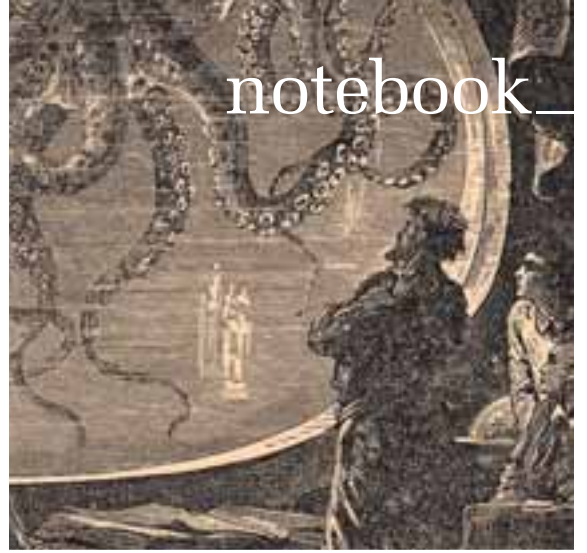
autor– se trasladó en 1871 de la bulliciosa París a la recóndita Amiens en busca de tranquilidad y sosiego. El ritmo de trabajo que ha mantenido durante toda su vida, levantándose sistemáticamente a las cinco de la mañana cada día para escribir y publicando un mínimo de dos novelas anuales, le ha producido uno de los



**PRODUCCIÓN PORTENTOSA**  
Los fondos de la obra de Verne están compuestos por 98 novelas, piezas de teatro y demás escritos.

grandes males de la sociedad moderna: estrés crónico. Verne sufre continuas dolencias gástricas, desmayos, una parálisis facial parcial y hasta diabetes, enfermedad esta última que le iría quitando la vista y la audición lentamente, aunque nunca se apartaría por completo de su mesa de trabajo y escribió hasta el final de sus días. Pero la diabetes terminaría provocándole la muerte el 24 de marzo de 1905 después de no haber encontrado en vida un sitio destacado entre la literatura francesa. Hoy hace 100 años que Verne descansa en el cementerio de la Madeleine, en Amiens. Su obra alimentará eternamente los sueños del ser humano.

Francia apenas le prestó atención en aquellos años de prosperidad industrial y delirio creativo. Nadie supo valorar el trabajo de aquel hombre que adoraba el mar, la soledad y los viajes al fin del mundo. Los líderes políticos e intelectuales de su país ni siquiera tuvieron el detalle de acudir al cortejo el día de su funeral. La condena al olvido a la que fue sometido en su propia tierra dejó una huella indeleble de melancolía en su carácter afable y humilde. Tuvo además que soportar críticas aterradoras, en las que se le acusaba de estar mal documentado, ser excesiva-



mente fantasioso y resultar un auténtico peligro para la juventud. Cinco años antes de su muerte, Verne llegaría a escribir una carta a sus hermanas en la que dejaba entrever su abatimiento: "Cada vez veo peor, querida hermana. He perdido también un oído. Gracias a esto sólo corro el peligro de escuchar la mitad de las tonterías y de las mezquindades que corren por el mundo. Es un gran consuelo".

**Éxito económico.** Cosechó un considerable éxito económico –*La vuelta al mundo en 80 días* produjo una ganancia en el mercado nacional de 10 millones de francos y *Miguel Strogoff* generó alrededor de siete millones–, además de obtener cierto prestigio entre la sociedad aburguesada y culta del momento, pero Verne nunca se cansó de repetir que no era un hombre de dinero, que su mayor anhelo era generar nuevas fantasías y mejorar con entusiasmo su trabajo. Vivía siguiendo un ideal. "Si mis compatriotas hubieran tenido un poco más de justicia conmigo... Esto lo habría apreciado un millón de veces más que una ganancia de algunos miles de francos que viniera de mis libros –decía–. Eso es lo que lamento y siempre lamentaré". En la recta final de su vida, sobre la chaqueta negra

solía lucir una pequeña insignia de color rojo que le acreditaba como funcionario de la Legión de Honor, un reconocimiento de enorme prestigio en la Francia de aquel tiempo. "No son las condecoraciones lo que ansío. Lo único que deseo es que las personas reconozcan lo que he intentado hacer y no lo dejen pasar por alto... Soy un artista", comentaba con acritud. El mismo Alejandro Dumas, su primer protector y amigo íntimo desde que Verne fuera enviado a París en 1847 para estudiar leyes, le aseguraba que de haber sido un autor norteamericano o inglés, sus libros se habrían traducido masivamente al francés y sus compatriotas le habrían considerado uno de los más grandes escritores de ficción de todos los tiempos.

Algunas biografías afirman que Verne experimenta sus primeras fantasías aventureras con apenas seis años, cuando una profesora le cuenta que su marido, capitán de barco, se ha perdido en alta mar. Nantes, su ciudad natal, era entonces una ventana abierta al mundo. El apartamento que ocupaba la familia Verne se encontraba frente al puerto, un lugar cargado de historia por el que desfilaban veleros y barcazas diversas que remontaban el Loira repletas de género procedente de

**VIAJERO INFATIGABLE**  
Su gran pasión fue la geografía y los viajes, aunque superaba los 30 años cuando salió por vez primera de su Francia natal. Lo que más perdura es el legado de sus viajes espirituales a mundos desconocidos y llenos de sorpresas.

cada rincón del planeta. Además, con el escaso dinero que le mandaba su padre a París –para evitar "distracciones" de los estudios– compra libros que estimulan su imaginación y apenas se alimenta con pan y leche durante días. Cuando ya había completado su formación como abogado, rechaza regresar a Nantes para ocuparse del despacho paterno y pasa jornadas completas en la Biblioteca Nacional estudiando química, botánica, geología, mineralogía, oceanografía, astronomía, matemáticas, física, mecánica, balística y la que sería su gran pasión: la geografía.

En aquel momento, empujado por la fuerza y peso que empieza a tener la ciencia y la técnica, concibe el proyecto de crear la literatura de anticipación. El objetivo es plasmar la lucha constante del ser humano por conquistar los elementos y transformar su entorno. Tomaba ideas prestadas y les atribuía entidad propia, las desarrollaba y disfrazaba con maravillosas pinceladas de imaginación desmedida. En ocasiones podía tardar años en trasladar al papel sus sueños, pero sus "visiones" siempre resultaban desconcertantes y tremendamente atrevidas. Sólo el tiempo le dio la razón. Su obra todavía conserva hoy toda su vigencia. ■

## \_LIBROS



### PRIMEROS DE LA SERIE

La colección comienza con el lanzamiento de las historias de los aeropuertos de Vigo, Asturias y León. Imágenes de ayer y hoy se mezclan entre las páginas de esta obra.



## Historias desde el aeropuerto

AENA presenta una colección de 50 libros dedicados a sus instalaciones

**“La ciudad vibró de júbilo y entusiasmo.** Como un hito glorioso en la historia de Vigo queda clavada en el tiempo la fecha del 25 de abril de 1954. Es ella testigo de una nueva victoria que Dios ha querido concedernos en la hermosa batalla del trabajo puesto a contribución de la grandeza de la Patria. Nada fácil ha sido llegar al gozoso final de esta etapa en el progreso de nuestra ciudad...” Así ilustraba un redactor de “El Faro de Vigo”

**AENA EN LA ACTUALIDAD**  
AENA es hoy una entidad pública empresarial dinámica y moderna.

la noticia sobre la apertura del aeropuerto de la localidad gallega, una de las muchas historias que se pueden leer en la colección de 50 libros que está editando estos días AENA para promocionar sus instalaciones.

Tal y como reconoce José Eladio Seco, presidente de AENA, en la primera de las obras de la serie, se trata de historias de hombres y máquinas, de dificultades y triunfos que bien merecen recordarse como referentes para las ge-

neraciones venideras y como pequeño, pero sentido homenaje a todos los hombres y mujeres que la han hecho posible. Gracias a esta colección podemos saber qué significaba volar hace 80 años, averiguamos que un billete entre Madrid y el aeropuerto de La Morgal (Asturias) en la desaparecida Aviaco costaba 475 pesetas, y conocemos la realidad actual de las instalaciones aeroportuarias de España. “La importancia que la movilidad del transporte aéreo proporciona es hoy en día una pieza fundamental en el diseño y la planificación del desarrollo social y económico de los países de nuestro entorno”, destaca Eladio Seco. ■

**\_TENDENCIAS**

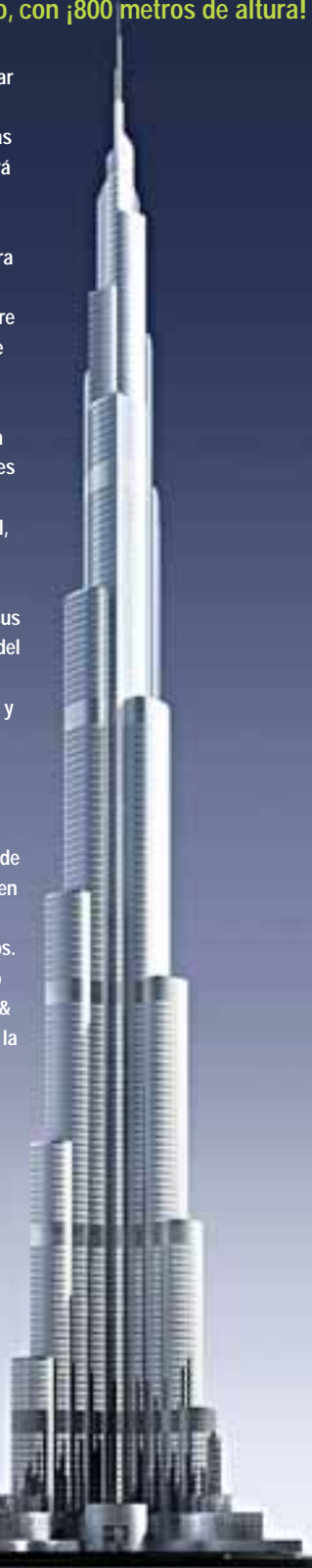
## DUBAI DESAFÍA LAS LEYES BÁSICAS DE LA GRAVEDAD

Se espera que en 2008 concluyan las obras del futuro mayor rascacielos del mundo, con ¡800 metros de altura!

La técnica se empeña en superar cada año todos los límites establecidos. El Burj Dubai, cuyas obras comenzaron el pasado enero, alcanzará en 2008 los 800 metros de altura y dejará obsoletas todas las marcas actuales en el terreno de la arquitectura vertical. El récord del mundo está en estos momentos en posesión de la Torre 101, situada en la localidad asiática de Taiwan, que apenas sobrepasa ligeramente los 500 metros de altura. La torre, que contará con 160 pisos, ha sido diseñada con diferentes volúmenes para aligerar la estructura central. Su interior encerrará una zona residencial, otra para oficinas, hoteles, centros comerciales, áreas de recreo y hasta zonas verdes para facilitar la vida de sus habitantes y moradores. El desarrollo del proyecto corresponde a la prestigiosa firma Emaar Properties PJSC de Dubai y su construcción está en manos de un consorcio de empresas dirigido por el gigante surcoreano Samsung Corp. Según los responsables del diseño, la Burj Dubai imita la forma y estructura de las rosas del desierto, de las que existen importantes reservas alrededor de las tierras áridas de Emiratos Árabes Unidos. El estudio de arquitectura que ha dado forma al proyecto –Skidmore, Owings & Merrill– es el mismo que creó en 1974 la famosa Torre Sears de Chicago.

**UTILIDAD MÚLTIPLE**

Los 160 pisos de la Burj Dubai tendrán una utilidad muy diversa: desde zonas residenciales, oficinas y centros comerciales, hasta áreas de recreo y parques.



**\_MAGAZINES**

## LA DURA BATALLA DE LA COMPETITIVIDAD

El último número de la prestigiosa publicación "Economía Exterior", que edita Estudios de Política Exterior, realiza un minucioso repaso al actual panorama de la competitividad en España y Europa.

El análisis se centra esencialmente en la posición que ocupa nuestro país en la economía mundial, comenta el caso de aquellas empresas de ámbito nacional que han logrado competir con éxito en el duro campo de batalla de la globalización y advierte sobre los principales problemas a los que se enfrentan otras compañías a la hora de establecerse u operar en España.



## Los factores más problemáticos para hacer negocios en España

Datos en porcentaje.



\*De una lista de 14 factores, a los encuestados se les pedía que seleccionaran los cinco que consideraban más problemáticos para hacer negocios en su país y que los clasificaran entre uno (el más problemático) y cinco. El gráfico muestra las respuestas según el mayor ranking de puntuación.

Fuente: Foro Económico Mundial, 2004. Economía Exterior

GRÁFICO: MARÍA JESÚS RIVERA

## LOS RETOS FUTUROS DEL TRANSPORTE

Por su parte, el número de enero de "Revista de Occidente" abre sus páginas con un extenso reportaje sobre la futura Constitución europea, destacando la importancia que tiene dicho tratado en el proceso de integración del Viejo Continente. Destacan, sin embargo, una serie de artículos dedicados a los retos del transporte en Europa, en los que se analiza el estado en el que se encuentra este motor de la economía y se presentan a grandes rasgos las políticas de ordenación y reestructuración que seguirá Europa para dinamizar el sector.

