

JULES VERNE

# Veinte mil leguas de viaje submarino

ILUSTRACIONES DE DANI PADRÓN



ANAYA

JULES VERNE

# Veinte mil leguas de viaje submarino

*Edición, traducción, prólogo y notas:*

Miguel Á. Navarrete

*Ilustraciones:*

Dani Padrón

ANAYA

Título original:  
*Vingt mille lieues sous les mers*

© De la traducción, prólogo y notas:  
Miguel Ángel Navarrete Molina, 2019  
© De las ilustraciones: Dani Padrón, 2019  
© De esta edición: Grupo Anaya, S.A., 2019  
Juan Ignacio Luca de Tena, 15. 28027 Madrid  
[www.anayainfantilyjuvenil.com](http://www.anayainfantilyjuvenil.com)  
e-mail: [anayainfantilyjuvenil@anaya.es](mailto:anayainfantilyjuvenil@anaya.es)

1.ª edición, octubre 2019

ISBN: 978-84-698-4820-3  
Depósito legal: M. 23458-2019  
Impreso en España - Printed in Spain



PAPEL DE FIBRA  
CERTIFICADO

*Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece penas de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeren, plagiaran, distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.*

## Índice

PRÓLOGO: CUANDO VERNE PUSO VOZ AL MAR .....	7
Algunas unidades de medida utilizadas en la novela .....	19
PRIMERA PARTE	
I. Un escollo huidizo .....	23
II. Los pros y los contras .....	31
III. Como el señor guste .....	37
IV. Ned Land .....	43
V. ¡A la aventura! .....	51
VI. A toda máquina .....	58
VII. Una ballena de especie desconocida .....	67
VIII. <i>Mobilis in mobili</i> .....	74
IX. La ira de Ned Land .....	83
X. El hombre de las aguas .....	90
XI. El <i>Nautilus</i> .....	98
XII. Todo gracias a la electricidad .....	106
XIII. Algunas cifras .....	115
XIV. El río Negro .....	122
XV. Una invitación por carta .....	134
XVI. Paseo por la llanura .....	142
XVII. Un bosque submarino .....	149
XVIII. Cuatro mil leguas bajo el Pacífico .....	157
XIX. Vanikoro .....	165
XX. El estrecho de Torres .....	174
XXI. Unos días en tierra .....	183
XXII. El rayo del capitán Nemo .....	194
XXIII. <i>Ægri somnia</i> .....	206
XXIV. El reino del coral .....	215

## ÍNDICE

### SEGUNDA PARTE

I. El océano Índico .....	227
II. Una nueva proposición del capitán Nemo .....	238
III. Una perla de diez millones .....	247
IV. El mar Rojo .....	259
V. <i>Arabian Tunnel</i> .....	271
VI. El Archipiélago griego .....	280
VII. El Mediterráneo en cuarenta y ocho horas .....	290
VIII. La ría de Vigo .....	300
IX. Un continente desaparecido .....	311
X. Las hulleras submarinas .....	322
XI. El mar de los Sargazos .....	332
XII. Cachalotes y ballenas .....	342
XIII. La banquisa .....	353
XIV. El Polo Sur .....	365
XV. ¿Accidente o incidente? .....	378
XVI. Falta de aire .....	387
XVII. Del cabo de Hornos al Amazonas .....	397
XVIII. Los pulpos .....	407
XIX. La corriente del Golfo .....	419
XX. A 47° 24' de latitud y 17° 28' de longitud .....	431
XXI. Una hecatombe .....	439
XXII. Las últimas palabras del capitán Nemo .....	448
XXIII. Conclusión .....	455
NOTAS .....	459
Bibliografía .....	539

## PRÓLOGO

*Cuando Verne puso voz al mar*

## PRÓLOGO

### *Cuando Verne puso voz al mar*

Entre marzo de 1869 y noviembre de 1871, se publicaron las tres ediciones principales de *Veinte mil leguas de viaje submarino*: la primera, por entregas quincenales en la revista *Magasin d'éducation et de récréation*, y con ilustraciones de Édouard Riou y Alphonse de Neuville, artistas que solían trabajar para Pierre-Jules Hetzel, el editor de Jules Verne; la segunda, en dos tomos de pequeño formato y con menor número de ilustraciones; y la tercera, en gran formato, con todas las ilustraciones.

Al dar a la imprenta las primeras páginas de la novela hace ciento cincuenta años, Jules Gabriel Verne llevaba poco más de seis dedicado en cuerpo y alma a la literatura y ya había escrito algunas obras que a la larga le darían fama universal y constituirían la serie de los «Viajes extraordinarios»; unas, acerca de la exploración aérea o espacial, como *Cinco semanas en globo* (1863) o *De la Tierra a la Luna* (1865); otras, a los paisajes polares y volcánicos, y a las entrañas del planeta, como *Viajes y aventuras del capitán Hatteras* (1864-1865) y la expedición del *Viaje al centro de la Tierra* (1864); y, por fin, las dedicadas a recorrer la superficie de los mares y los continentes, como *Los hijos del capitán Grant* (1865-1867).

Aunque parece lógico pensar que, ávido por abarcar la entera geografía del globo, se planteara una tarea titánica y novedosa en la literatura —describir la riqueza de los mares, los océanos y los fondos submarinos con una novela como *Veinte mil leguas de viaje submarino*—, es probable que nunca sepamos a ciencia cierta cuál fue el auténtico detonante que impulsó a Jules Verne a escribir ese viaje fuera de lo común.

Hay quien sostiene que pudo haber sido la escritora George Sand (1804-1876), que publicaba en la misma editorial de Verne, la que le hubiese inspirado el tema en una carta remitida a este el 25 de julio de 1865:

*Espero que pronto nos lleve usted a las profundidades del mar y que haga viajar a sus personajes en esos aparatos de buzos que su ciencia y su imaginación pueden permitirse perfeccionar.*

Cabría añadir que pudo haberlo llevado a emprender la tarea otra motivación más íntima: a lo largo de su vida, Verne tuvo tres barcos, navegó cuanto pudo y sintió siempre por el mar una devoción similar a la que sintió por las otras dos pasiones que le reconocía uno de sus sobrinos, la música y la libertad. Precisamente, *Veinte mil leguas de viaje submarino* es un canto glorioso y encendido a esas tres grandes pasiones. Para escribirla, trabajó cerca del mar, a menudo en la pequeña chalupa que fue su primer barco y que había mandado acondicionar como embarcación de recreo, a la que bautizó como *Saint-Michel*. Hasta llegar a ese momento de libertad creativa y de independencia económica, la trayectoria de Verne no había sido todo lo fácil que se podría pensar, tratándose de alguien que venía de un entorno sin especiales dificultades económicas.

Jules Verne fue el primogénito del matrimonio compuesto por Pierre Verne (1799-1871), hombre de leyes, y Sophie Allotte de la Fuÿe (1800-1887), descendiente de una familia de armadores. Aunque nació en la isleta de Feydeau (Nantes, 8 de febrero de 1828), casi en la desembocadura del río Loira, el autor declararía en sus *Recuerdos de infancia y de juventud* que «a los doce años todavía no había visto el mar, ¡el mar de verdad!».

No obstante, el paisaje cercano a su casa estaba compuesto por navíos de muy diversa condición, que formaban un bosque de mástiles, velas y jarcias mecidos al vaivén de las aguas del río, en medio del bullicio provocado por los estibadores y de la barahúnda de gritos de la marinería. A eso hay que añadir sus tempranas lecturas, que despertarían su afición por la literatura, en especial por la relacionada con el mar y las aventuras, como los robinsones de Defoe y de Wyss, o las novelas de Fenimore Cooper y de Walter Scott, entre otros. Jules tuvo un hermano, Paul (1829-1897), marino profesional durante bastantes años, con quien mantuvo una relación muy estrecha a lo largo de su vida; la familia se amplió con tres hermanas: Anna (1837-1919), Mathilde (1839-1920) y Marie (1842-1913).

Así pues, cuando nuestro autor firmó en 1862 su primer contrato con el editor Pierre-Jules Hetzel, comenzaron a quedar atrás años



de dudas y penurias, tanto personales como familiares. Antes, había intentado labrarse un porvenir en el teatro, una de sus grandes aficiones, sin conseguirlo, y había acabado la carrera de Derecho e intentado prosperar en un despacho de abogados o como agente de cambio y bolsa, pero tampoco lo había logrado, quizá porque su auténtica vocación había sido desde siempre la literatura, lo que no era del agrado de su padre.

La situación comenzaba a ser relativamente preocupante porque, tras una juventud y una entrada en la edad adulta llenas de sinsabores en cuestiones amorosas, había contraído matrimonio en 1857 con Honorine de Viane, una joven viuda con quien tuvo un hijo, Michel (1861-1925), que se añadía a las dos hijas que había aportado al matrimonio su esposa.

Sea como fuere, la novela, en la que Verne comenzó a pensar con más frecuencia a partir de primeros de 1866, pasaría por diversas fases en sus años de redacción e incluso tendría varios títulos provisionales distintos hasta dar con el definitivo, tan eufónico en el original como en nuestra lengua.

*Veinte mil leguas de viaje submarino* es el fruto de una sabia combinación de elementos, entre los que se encuentran sus personajes y los paisajes por los que se mueven, con su trasfondo de episodios aventureros y el recurso a un tipo de lenguaje de especial belleza, plasmada sobre todo en las descripciones, en las que se da una curiosa mezcla de exaltación romántica y de voces cautivadoras de la ciencia.

Por otra parte, la obra constituye un homenaje a la naturaleza imprevisible y cambiante del mar, en sentido estricto y también como la metáfora más pura imaginada por su autor de una libertad difícil de conquistar y de defender contra sus enemigos.

Sin ser una novela en la que se explore a fondo el carácter de sus personajes desde el punto de vista psicológico, el conflicto entre ideas y conceptos, como cautiverio, opresión, liberación, represión, emancipación, sojuzgamiento y otros, aflora claramente, ya sea en relación con un individuo concreto o con un colectivo humano.

Ese contraste se puede observar también cuando, al ritmo de las aventuras, leemos páginas en que la reflexión y la observación suceden a la acción, o el cuestionamiento del papel de la ciencia y del progreso tecnológico a la afirmación de los valores de la época (simbolizados en el infinito poder que se atribuye a la electricidad), incluidos un tímido asomo de conciencia ecológica o de dudas sobre la finitud de los recursos naturales.

De igual manera, la música resuena a lo largo de sus páginas: la música que nace de la naturaleza voluble de los océanos —entre la exaltación más tempestuosa de los elementos provocada por un huracán y la calma de un día luminoso sin apenas brisa— en contraste con los ecos apesadumbrados de un órgano del que brotan melodías con reminiscencias escocesas.

*Veinte mil leguas de viaje submarino* pertenece, en parte, a la estirpe de los relatos tradicionales en forma de viajes de aventuras desde su arranque, en el que abundan las alusiones a las leyendas de monstruos marinos. Uno de esos monstruos colosales es el que, según intuyen los más sabios profesores y académicos —en una velada y cómica crítica del saber meramente teórico—, pone en peligro la navegación, por lo que es necesario organizar una expedición que le dé caza y lo extermine.

Frente a ese decorado mitológico, por el que desfila una galería de aterradoras criaturas marinas que poblaban desde los cuentos de la Antigüedad grecolatina hasta los de las Cruzadas medievales, pasando por las leyendas escandinavas, se alzan las imágenes de una modernidad que se abre paso a una velocidad cada vez más trepidante, lo que acabará provocando algunas de las reflexiones más sentidas del libro sobre los aspectos positivos y negativos del progreso, como hemos mencionado.

Al poco, nos damos cuenta de que los asideros tradicionales dejan de servirnos, las ideas vehiculadas a lo largo de los siglos se ponen en entredicho, los medios convencionales de combatir al presunto monstruo ya no nos valen, porque ocurre algo radicalmente nuevo que hace zozobrar las categorías de lo imaginable y nos traslada a un mundo distinto, a lo más profundo de ese entorno en el que no podremos sobrevivir salvo que dispongamos de un vehículo extraordinario, el cual representa, a su vez, un desafío a la angosta cuadrícula mental en la que se mueven las mentes menos imaginativas.

Con *Veinte mil leguas de viaje submarino* Verne traspasa una de las fronteras que no había cruzado aún la literatura; nos va a mostrar y a hacer creíble algo que nadie había podido ver hasta entonces: los fondos submarinos a bordo de un prodigioso navío gracias al que escudriñará y consignará atentamente cada detalle que encuentre a lo largo de su periplo. Paradójicamente, esta singular idea, fundamentalmente moderna, está emparentada con un mito tan antiguo como la Humanidad misma: la exploración de los abismos, de lo desconocido, del mundo inaccesible a los seres humanos.

Así es como ese Homero moderno que es Verne revisa, reelabora y pone al día las leyendas antiguas, las transforma y las transmite para gozo de sus lectores, algunos de los cuales también las reelaborarán más adelante y las convertirán en otros libros, porque si hay algo cierto es que la literatura de Verne no solo alimentó a millones de fieles y apasionados lectores, sino que también dejó su impronta en más de un escritor, como el genial Ray Bradbury, el Nobel J. M. G. Le Clézio, el poeta Arthur Rimbaud o novelistas como Georges Perec o Antonio Muñoz Molina, por citar solo a algunos.

Esa máquina extraordinaria que es el submarino *Nautilus*, es hija de la inteligencia y de la determinación del personaje central de la novela: el célebre capitán Nemo, cuyo origen y procedencia nos oculta Verne, aunque sí deja patente que entre las causas de que su vida consista en surcar sin descanso todos los océanos del planeta y visitar los fondos submarinos no se encuentran exclusivamente el amor a la ciencia y a los viajes, sino algo mucho más íntimo, una herida que no acaba de cerrarse y de la que brota un ansia de venganza que cristaliza en diversos episodios narrados con un intenso dramatismo, rayano a veces en la ferocidad: el *Nautilus* será, pues, no solo un navío al servicio del conocimiento, sino también un arma terrible gobernada con extrema pericia por Nemo, el ingeniero que lo concibió y lo construyó.

Muchos años después de que viera la luz la novela, el acceso a los manuscritos conservados y la publicación de la abundante correspondencia mantenida entre Verne y su editor Hetzel han desvelado el prolongado e incluso agrio debate mantenido por ambos acerca de la nacionalidad del capitán Nemo y de las motivaciones de este para rehuir el contacto con tierra firme y con otros seres humanos a excepción de los de su tripulación. En la versión publicada de la obra no llegaremos a averiguar la procedencia real del capitán, aunque sí comprenderemos por qué actúa como lo hace.

Por una de esas piruetas de la literatura, habría que esperar a la publicación de *La isla misteriosa* (1874-1875) para que el arte del escritor y la intuición de su editor convirtieran esa novela en la tercera parte de una trilogía iniciada con *Los hijos del capitán Grant* (1865-1867) y cuyo pilar central lo constituía *Veinte mil leguas de viaje submarino*. *La isla misteriosa*, mucho más profunda que una «robinsonada» al uso, nos revelará algunas claves más de la atormentada personalidad del capitán del *Nautilus*.

El lector observará cómo Verne subraya la identificación entre el mar, el submarino y Nemo. Se diría que entre los tres fluye esa

corriente que, como la misteriosa electricidad que propulsa el navío, los hace compartir la gama de humores que van desde la cólera hasta el sosiego y la quietud. El mar, según declara su protagonista, lo es todo para él y lo provee de cuanto necesita: alimento, ropa, calzado; sin olvidar la contemplación de su belleza.

Junto al capitán, se encuentra su tripulación, con la que se comunica en una lengua para iniciados, solo comprensible por ellos. Nemo destaca que él es simplemente uno más, a lo sumo una suerte de *primus inter pares*, pero Verne insiste en la gran autoridad natural de aquel, que se desprende de sus dotes de mando, de su capacidad para asumir responsabilidades en los momentos más difíciles y de su inteligencia.

En otros episodios, diríamos más oscuros, el *Nautilus* gobernado por el capitán actúa como un arma de guerra. Esto ha hecho que algunos críticos cuestionen el presunto carácter anarquizante de un Nemo que lucha contra el poder y lo tilden de totalitario y despótico. Los lectores tienen la palabra.

Sea como fuere, la novela no puede ser ajena a su contexto histórico; en muchas de sus páginas se vislumbra de fondo la expansión colonial de las potencias del momento, así como la lucha por el control de los océanos, junto con reflexiones a veces harto contradictorias sobre el papel de las naciones «civilizadoras» y de los pueblos «civilizados» a la fuerza.

Además de ser un canto al mar y al anhelo de libertad, si atendemos a su estructura, *Veinte mil leguas de viaje submarino* hilvana una serie de episodios que Verne administra con la medida y el suspense necesarios que cabe esperar en una publicación concebida inicialmente para ser leída como un folletín a lo largo de quince meses.

Al azar de la singladura del *Nautilus*, Verne estimula con cambios de escenario casi continuos la imaginación de los lectores, quienes levantan mentalmente una carta de navegación propia superpuesta a la del submarino, ya que el autor combina con maestría los paisajes reales con otros transformados por él o surgidos de su fantasía.

Dejando de lado los capítulos en que se narran aventuras, desde los mares cercanos a Japón hasta las escenas finales de la novela, la vuelta al mundo del *Nautilus* es más que una mera lección de geografía y de historia; se trata de un recorrido por paisajes asombrosos, descritos magistralmente por el novelista con un vocabulario muy rico, preciso y hermoso. Todos ellos pasan a formar parte del álbum

de recuerdos íntimos de los lectores: los bosques de la isla de Crespo, el estrecho de Torres, los océanos Índico o Atlántico, el mar Mediterráneo, la ría de Vigo, el Polo Sur...

Asimismo, con una enorme capacidad de trabajo, Verne recopiló datos variopintos procedentes de las investigaciones de algunos sabios de su época o de meros divulgadores de la ciencia; estos le suministraron un vocabulario que él transformó en una prosa de tonos poéticos o irónicos, según los casos. Es recomendable leer esas largas tiradas de seres de la biología marina en voz alta, recreándose en los nombres tan llamativos y en los adjetivos que los acompañan, y dejándose cautivar por la extraña y embriagadora letanía de voces del mundo submarino que componen. La experiencia vale la pena.

Nos referíamos antes al anhelo de libertad como uno de los elementos importantes de la novela, y no podemos olvidar que, curiosamente, seremos testigos de la transmisión de los conocimientos científicos de la época gracias a que los tres personajes de la novela ajenos inicialmente al *Nautilus*, el profesor Pierre Aronnax, del Museo de Historia Natural de París, su criado Conseil y el arponero canadiense Ned Land no pueden abandonar el submarino debido a las diversas peripecias de la trama.

El tesoro de conocimientos que pretenden legarnos Verne y el editor Hetzel transita en la novela no solo por el prometeico capitán Nemo, sino también por un dúo de personajes cuyos cometidos son complementarios: Aronnax y Conseil. Si Aronnax es el representante de ese positivismo que nos aporta los conocimientos teóricos y prácticos de la biología marina, de la oceanografía y de las demás ciencias —con la paradoja de que al comienzo de la obra también apuesta por la existencia de una criatura de colosales dimensiones que recorre los mares y supone una amenaza para la navegación—, Conseil es una enciclopedia andante de taxonomía, incapaz casi siempre de identificar una especie al natural, pero dotado de una envidiable memoria que recorre con una facilidad pasmosa las clasificaciones de los reinos de la naturaleza. Conseil mantiene una relación de subordinación respecto de Aronnax y encarna un tipo de personaje frecuente en el resto de la obra verniana, un abnegado sirviente o colaborador que es capaz de cualquier cosa por seguir a su señor o al líder de un grupo hasta el final, arrostrando las consecuencias derivadas de ello.

El otro personaje de la novela que en cierta medida comparte con Conseil un escalafón social e intelectual subordinado frente al sabio Aronnax y al ingeniero Nemo es el arponero quebequés Ned

Land. Ned representa la inteligencia práctica del hombre que conoce su oficio a la perfección y es el prototipo de la fuerza física y de la habilidad de quien se gana la vida con su vista y con sus manos. Pero, por encima de todo, Ned es el antagonista más decidido de Nemo, puesto que es el único que desde el principio mantiene su inquebrantable voluntad de escapar del *Nautilus*, algo que ni Aronnax ni mucho menos Conseil ven con los mismos ojos.

Además, Ned es el hombre que pone en entredicho muchas de las teorías sostenidas por el capitán o por el profesor, y contra ellas esgrime las lecciones obtenidas de su propia experiencia vital. Ello da pie a algunos de los diálogos y las réplicas más ágiles, agudos y chispeantes de la novela, que nos recuerdan la afición por el teatro que sintió Verne desde su juventud.

Y, mientras recordamos esa primera vocación de Verne por el teatro, que no le procuró demasiados éxitos, pero sí fue la escuela en la que aprendió y pulió el oficio de escritor, pensamos que ya va siendo hora de callar y de que tome la palabra el maestro que puso voz al mar y alcanzó con *Veinte mil leguas de viaje submarino* una de las cumbres de su extensa obra.

### *Nota sobre esta edición*

La presente versión de *Veinte mil leguas de viaje submarino* se basa en la publicada por Anaya en la colección «Tus libros» en 1995, que ha sido profundamente revisada. Aunque el texto original del que partimos es el publicado por Hetzel en 1871, reeditado frecuentemente en francés desde entonces y origen de la inmensa mayoría de las traducciones de la obra, hemos tenido también en cuenta el que se publicó en las otras dos ediciones mencionadas al comienzo de este prólogo (por entregas entre 1869-1870 y en dos volúmenes en los mismos años). También hemos tenido en cuenta el manuscrito más reciente de la obra, conservado en la Biblioteca Nacional de Francia, con el fin de resolver algunas dudas, así como las fuentes bibliográficas en las que se basó Verne para escribir la novela.

Con respecto a otras versiones de la obra, debemos aclarar que hemos corregido, siempre que ha sido posible, muchas de las numerosas erratas derivadas de los textos originales de Verne y que dificultaban la correcta comprensión de determinados pasajes y la identificación de muchas especies de seres vivos, de lugares o de personajes históricos, algunos de ellos caídos en el olvido. De esa

manera, los lectores que sientan curiosidad por una especie o bien por uno u otro navegante, explorador, artista o científico podrán averiguar de quién se trata en cada caso si consultan las notas correspondientes, que se han colocado al final del libro a fin de no interrumpir la lectura de la novela.

Hemos corregido errores en varias coordenadas geográficas, pero, para evitar una reacción en cadena difícil de explicar, no hemos intervenido en algunos casos en que se producen errores en fechas u otros de cálculo matemático; en las notas mencionadas sí recogemos aquellos casos en los que hemos intervenido y en los que hemos corregido el texto respecto del original.

Estas notas y la bibliografía son el complemento ideal para aquellos lectores que quieran comprender el modo de trabajar de Verne y hacerse una idea de la abundancia y el tenor de la información que llegó a atesorar en centenares de fichas, notas y apuntes, al tiempo que brindan al lector la posibilidad de embarcarse en un viaje a través de los archivos y de la biblioteca del autor.

MIGUEL Á. NAVARRETE  
Bruselas, 8 de febrero de 2019

## *Algunas unidades de medida utilizadas en la novela*

**BRAZA:** unidad de longitud equivalente a 1,67 m; como unidad de medida de profundidad, 1,83 m.

**CABLE:** en náutica, antigua medida de longitud que equivalía a la décima parte de una milla náutica aproximadamente, es decir, unos 185 m.

**LEGUA MARÍTIMA:** cada legua marítima equivale a tres millas náuticas, es decir, 5 556 m. A menudo, J. Verne utiliza la legua terrestre en vez de la marítima.

**LEGUA TERRESTRE:** la legua terrestre equivalía a unos 4 km, con ligeras variaciones según las regiones.

**LIBRA:** según el lugar, esta antigua unidad de peso iba de los 380 g a los 552 g.

**MILLA NÁUTICA:** la milla marina o náutica equivale a 1 852 m.

**MILLA TERRESTRE:** la milla terrestre equivale a 1 609 m.

**NUDO:** el nudo equivale a una milla náutica de velocidad por hora.

En lugar de expresarla con el habitual término «nudos», Verne suele indicar la velocidad de las embarcaciones en «millas por hora».

**PIE:** el pie francés equivalía a 32,48 cm; el pie inglés equivale a 30,48 cm.

**TOESA:** antigua medida francesa de longitud que equivale a unos seis pies, es decir: 1,94 m.



# *Primera parte*

*Un escollo huidizo*

**E**l año de 1866 quedó marcado por un extraño acontecimiento, un fenómeno enigmático e inexplicable que, sin duda, nadie ha olvidado. Dejando aparte los rumores que desasosegaban a las poblaciones de los puertos y exaltaban los ánimos de la opinión pública en el interior de los continentes, entre la gente de mar cundía una inquietud especial<sup>1</sup>. La preocupación llegó a su punto culminante e hizo mella en los hombres de negocios, armadores, capitanes de navío, *skippers* y *masters* de Europa y de América<sup>2</sup>, en los oficiales de las marinas de guerra de todos los países y, por último, en los Gobiernos de los diferentes Estados de ambos continentes.

En efecto, desde hacía cierto tiempo, varios navíos se habían topado en alta mar con «una cosa enorme», un objeto alargado, fusiforme, fosforescente a veces, infinitamente más grande y más veloz que una ballena.

Los datos relativos a esta aparición, asentados en los diversos diarios de navegación, concordaban con bastante exactitud acerca de la estructura del objeto o ser en cuestión: la velocidad inaudita<sup>3</sup> de sus movimientos, la sorprendente potencia de su propulsión, la particular vida de que parecía animado. Si era un cetáceo, sobrepasaba en volumen a todos los que la ciencia había clasificado hasta entonces. Ni Cuvier, ni Lacépède, ni los señores Duméril o de Quatrefages<sup>4</sup> habrían admitido la existencia de semejante monstruo —a menos que lo hubiesen visto, lo que se dice «visto», con sus propios ojos de sabios.

Tras calcular la media de las observaciones efectuadas en varias ocasiones —una vez desechadas las tímidas apreciaciones que conferirían a ese objeto una longitud de doscientos pies, y haciendo caso

omiso de las opiniones exageradas que establecían en una milla su anchura y en tres su longitud—, se podía afirmar que aquel ser colossal superaba ampliamente todas las dimensiones admitidas hasta entonces por los ictiólogos, si es que existía.

Pero sí que existía; era un hecho innegable, y dada la propensión por la que el cerebro humano tiende hacia lo maravilloso, se podrá comprender la emoción suscitada en el mundo entero por esa aparición sobrenatural. En cuanto a relegarla a la categoría de las fábulas, más valía renunciar.

El 20 de julio de 1866, el vapor *Governor Higginson*, de la Calcutta and Burmah Steam Navigation Company<sup>5</sup>, se había encontrado con esa masa móvil a cinco millas al este de las costas de Australia. Al principio, el capitán Baker creyó hallarse ante un escollo desconocido; incluso se aprestaba a marcar su situación exacta cuando dos chorros de agua proyectados por el misterioso objeto salieron disparados al aire, en medio de un silbido, hasta una altura de ciento cincuenta pies. Así pues, a no ser que el escollo estuviese sometido a las expansiones intermitentes de un géiser, el *Governor Higginson* se enfrentaba a todas luces con algún mamífero acuático desconocido hasta entonces, que lanzaba por sus respiraderos chorros de agua, mezclados con aire y vapor.

Igualmente, el 23 de julio del mismo año, en los mares del Pacífico, el *Cristóbal Colón*, de la West India and Pacific Steam Navigation Company observó un hecho similar. En consecuencia, ese extraordinario cetáceo podía desplazarse de un lugar a otro a una velocidad asombrosa, ya que, mediando tres días, el *Governor Higginson* y el *Cristóbal Colón* lo habían observado en dos puntos del globo distantes entre sí más de setecientas leguas marítimas.

Quince días más tarde, a dos mil leguas de aquel lugar, el *Helvetia*, de la Compagnie Nationale, y el *Shannon* de la Royal Mail, que navegaban de vuelta encontrada por la parte del Atlántico comprendida entre los Estados Unidos y Europa, señalaron respectivamente la presencia del monstruo a 42° 15' de latitud norte y 60° 35' de longitud oeste del meridiano de Greenwich. En esa observación simultánea, se creyó poder evaluar la longitud mínima del mamífero en más de trescientos cincuenta pies ingleses\*, puesto que las dimensiones del *Shannon* y del *Helvetia* eran inferiores a aquel, si bien ambos medían cien metros de la roda al codaste. Sin embargo, las ballenas

---

\* Unos 106 metros aproximadamente. Un pie inglés equivale a 30,48 cm [Tenga en cuenta el lector que todas notas que aparecen a pie de página son de Jules Verne].

más gigantescas, la Kullammak y la Umgullick, que frecuentan las aguas de las islas Aleutianas<sup>6</sup>, nunca han excedido de cincuenta y seis metros de longitud, si es que alguna vez los han alcanzado.

Estas noticias, que se sucedían sin tregua, unidas a las nuevas observaciones efectuadas a bordo del transatlántico *Le Pereire*, más un abordaje entre el *Etna*, de la línea Inman<sup>7</sup>, y el monstruo, junto con un acta redactada por los oficiales de la fragata francesa *La Normandie* y una excelente observación realizada por el Estado Mayor del comodoro Fitz-James a bordo del *Lord Clyde* provocaron una honda conmoción en la opinión pública. En los países de humor ligero, se hicieron chanzas sobre el asunto, pero en los países serios y prácticos, como Inglaterra, los Estados Unidos y Alemania, causó una viva preocupación.

Por doquier, en las grandes ciudades, el monstruo se puso de moda: se le dedicaban canciones en los cafés, en la prensa se lo escarneía y se lo representaba en los teatros. Los plumíferos tuvieron así ocasión de pintarlo de todos los colores en sus gacetillas. A falta de noticias, desfilaron por los periódicos todos los seres imaginarios y gigantescos, desde la ballena blanca, la terrible Moby Dick de las regiones hiperbóreas, hasta el desmesurado Kraken<sup>8</sup>, cuyos tentáculos pueden abarcar un navío de quinientas toneladas y arrastrarlo a los abismos del océano. Se llegó incluso a reproducir los escritos de la Antigüedad, las opiniones de Aristóteles y Plinio<sup>9</sup>, que admitían la existencia de monstruos semejantes, los relatos noruegos del obispo Pontoppidan<sup>10</sup>, las narraciones de Poul Egede<sup>11</sup> y, finalmente, los informes del Sr. Harrington, cuya buena fe no puede ponerse en entredicho cuando afirmaba que en 1857, estando a bordo del *Castilian*<sup>12</sup>, había visto esa enorme serpiente que hasta entonces solo había frecuentado los mares que surcaba el viejo *Le Constitutionnel*<sup>13</sup>.

Entonces estalló la interminable polémica entre crédulos e incrédulos en las sociedades de eruditos y en las revistas científicas. El «asunto del monstruo» enardeció los espíritus. Los periodistas fieles al rigor científico, en lucha contra los entregados a la imaginación, derramaron ríos de tinta durante esta memorable campaña, e incluso algunos, dos o tres gotas de sangre, pues de la serpiente marina pasaron a las más injuriosas alusiones personales.

Durante seis meses, la guerra prosiguió con varia suerte. La prensa popular replicaba con una locuacidad inagotable a los artículos de fondo del Instituto Geográfico de Brasil, de la Real Academia de Ciencias de Berlín, de la Asociación Británica o del Instituto Smithsonian de Washington; a los debates de *The Indian Archipelago*

go, del *Cosmos* del abad Moigno, de los *Mittheilungen* de Petermann<sup>14</sup>; y a las crónicas científicas de los grandes periódicos de Francia y del extranjero. Sus imaginativos articulistas, parodiando la frase de Linneo, citada por los adversarios del monstruo, sostuvieron que «la naturaleza no actúa a tontas y a locas»<sup>15</sup> y emplazaron a sus contemporáneos a no llevar la contraria a la naturaleza y no admitir la existencia de los Krakens, de las serpientes marinas, de los «Moby Dick» y otras fantasmagorías de marinos delirantes. Para postre y colofón, en un artículo de un temido periódico satírico<sup>16</sup>, el más apreciado de todos sus redactores se acercó hasta el monstruo, como Hipólito<sup>17</sup>, le asestó un último golpe y lo remató en medio de una carcajada universal. La imaginación había vencido a la ciencia.

Durante los primeros meses de 1867, el asunto pareció haber quedado zanjado, y no había indicios de que fuese a resurgir cuando la opinión pública tuvo conocimiento de otros nuevos hechos. Ya no se trataba de un problema científico pendiente de solución, sino de un peligro real, grave, que había que evitar. La cuestión tomó un cariz totalmente diferente. El monstruo volvió a convertirse en islote, roca, escollo, mas un escollo huidizo, indeterminable, inasequible.

El 5 de marzo de 1867, el *Moravian*, de la Montreal Ocean Company, que se encontraba por la noche a 27° 30' de latitud y 72° 15' de longitud<sup>18</sup>, chocó con su aleta de estribor contra una roca que no indicaba ninguna carta náutica en aquellas señas. Con la potencia combinada del viento y de sus cuatrocientos caballos de vapor, navegaba a una velocidad de trece nudos. No cabe duda de que si no hubiera sido por la excelente calidad de su casco, el *Moravian*, hendido por el choque, se habría ido a pique con los doscientos treinta y siete pasajeros que viajaban a bordo procedentes de Canadá.

El accidente había acaecido hacia las cinco de la madrugada, cuando comenzaba a despuntar el día. Los oficiales de guardia acudieron raudos a popa. Escudriñaron el océano con la más escrupulosa atención, pero solo vieron un fuerte remolino que dejaba una estela a tres cables de distancia, como si las capas líquidas hubieran sido violentamente golpeadas. Marcaron exactamente la situación del lugar, y el *Moravian* continuó su singladura sin averías aparentes. ¿Había embestido una roca submarina o algún enorme pecio? No pudieron averiguarlo, pero, una vez examinada la obra viva del buque en el dique de carena, se pudo apreciar que una parte de la quilla había quedado destrozada.

Este hecho, gravísimo de por sí, habría caído quizás en el olvido, como tantos otros, de no ser porque tres semanas más tarde se repro-

dujo en idénticas condiciones. Pero en esa ocasión, a causa de la nacionalidad del buque víctima de este nuevo abordaje y de la reputación de la compañía a que pertenecía, el acontecimiento alcanzó una inmensa resonancia.

Todo el mundo ha oído hablar del célebre armador inglés Cunard<sup>19</sup>. Este inteligente industrial fundó en 1840 un servicio postal entre Liverpool y Halifax, con tres buques de madera y ruedas de álaves, de cuatrocientos caballos de potencia y un arqueo de mil ciento sesenta y dos toneladas. Ocho años más tarde, la flota de la compañía había aumentado en cuatro buques más, de seiscientos cincuenta caballos y mil ochocientas veinte toneladas, y dos años después la había completado con otros dos buques superiores en potencia y tonelaje. En 1853, la Compañía Cunard, cuya concesión para el transporte de correo acababa de ser renovada, se amplió sucesivamente con el *Arabia*, el *Persia*, el *China*, el *Scotia*, el *Java* y el *Rusia*, navíos todos de muy buen andar y, después del *Great Eastern*<sup>20</sup>, los más grandes en haber surcado los mares hasta entonces. Así pues, en 1867, la Compañía poseía doce buques, ocho de ellos de ruedas y el resto de hélice.

Si expongo sucintamente estos detalles, es para dejar de manifiesto la importancia de esta compañía de transportes marítimos, famosa en el mundo entero por su inteligente gestión. Ninguna empresa de navegación transoceánica ha sido dirigida con tanta habilidad; ningún otro negocio se ha visto coronado con más éxitos. En esos veintiséis años de existencia, los buques Cunard han efectuado dos mil veces la travesía del Atlántico y jamás han dejado de realizar un solo viaje, nunca se ha registrado un retraso, ni han perdido una sola carta, ni un hombre, ni un buque. A pesar de la fuerte competencia que plantea Francia, los pasajeros siguen prefiriendo la línea Cunard a cualquier otra, como ha quedado patente tras un análisis de los documentos oficiales de los últimos años. Después de todo lo expuesto, nadie se extrañará del revuelo que suscitó el accidente sufrido por uno de sus más bellos vapores.

El 13 de abril de 1867, con buena mar y brisa manejable, el *Scotia* se encontraba a 15° 12' de longitud y 45° 37' de latitud<sup>21</sup>. Navegaba a una velocidad de trece nudos con cuarenta y tres centésimas propulsado por sus mil caballos de vapor. Sus ruedas percutían el mar con perfecta regularidad. Su calado era entonces de seis metros setenta centímetros y su desplazamiento de seis mil seiscientos veinticuatro metros cúbicos.

A las cuatro y diecisiete de la tarde, durante el refrigerio ofrecido a los pasajeros reunidos en el gran salón, se dejó sentir en el



casco del *Scotia* un leve choque, realmente poco perceptible, a la altura de la aleta y un poco por detrás de la rueda de babor.

El *Scotia* no había colisionado, había recibido el impacto procedente de un instrumento más bien cortante o punzante que contundente. El abordaje había parecido tan leve que nadie se habría preocupado a bordo si los pañoleros<sup>22</sup> no hubieran subido a cubierta gritando:

—¡Nos hundimos! ¡Nos hundimos!

En un primer momento, los pasajeros se horrorizaron, pero el capitán Anderson<sup>23</sup> se apresuró a tranquilizarlos. El peligro no podía ser inminente puesto que el *Scotia*, dividido en siete compartimientos por mamparos estancos, debía arrostrar sin peligro una vía de agua.

El capitán Anderson bajó inmediatamente a la bodega y se percató de que el agua había invadido el quinto compartimiento; la celeridad con que se había producido el hecho demostraba que la vía era considerable. Por fortuna, ese compartimiento no albergaba las calderas, ya que, de lo contrario, el fuego se habría apagado súbitamente.

El capitán Anderson ordenó parar de inmediato las máquinas, y uno de los marineros se sumergió para reconocer la avería. Instantes después, comprobaba que la obra viva del vapor tenía un boquete de dos metros de anchura. Al no poder cegar tamaña vía de agua, el *Scotia* hubo de proseguir su travesía con las ruedas semisumergidas. Se hallaba entonces a trescientas millas del cabo Clear, y luego de tres días de un retraso que tenía en vilo a Liverpool, enfiló la dársena de la compañía.

Los ingenieros inspeccionaron el *Scotia*, que fue trasladado al dique seco. No podían dar crédito a lo que veían sus ojos. A dos metros y medio de la línea de flotación se abría una brecha regular, en forma de triángulo isósceles. La rotura del palastro era de una limpieza perfecta, y ninguna barrena la habría ejecutado con más precisión. Por lo tanto, el instrumento perforante que la había producido tenía que ser de un temple extraordinario y, tras haber sido lanzado con una fuerza prodigiosa para horadar así una plancha de cuatro centímetros, había tenido que retirarse por sí solo con un movimiento retrógrado verdaderamente inexplicable.

Este fue el último suceso, que dio como resultado que la opinión pública volviera a enardecerse. Por tanto, desde aquel momento, los siniestros marítimos que no tenían una causa determinada se cargaron en el debe del monstruo. Al fantástico animal se lo hizo responsable



de todos los naufragios, que alcanzan un número desgraciadamente considerable: de los tres mil buques cuya pérdida se comunica anualmente al Bureau Veritas<sup>24</sup>, la cifra de vapores o veleros que, por falta de noticias, se suponen pérdidas totales no es inferior a doscientos.

Así pues, se acusó al «monstruo», con razón o sin ella, de la desaparición de los barcos, y achacándole que las comunicaciones entre los diversos continentes eran cada vez más peligrosas, la opinión pública se pronunció y exigió tajantemente que se librarán los mares, de una vez por todas y costara lo que costara, de aquel terrible cetáceo.

## II

### *Los pros y los contras*

**E**n la época en que se produjeron estos acontecimientos, yo acababa de regresar de un viaje de exploración científica acometido en las *malas tierras* de Nebraska<sup>1</sup>, en los Estados Unidos. El Gobierno francés me había enviado a esta expedición en mi calidad de profesor adjunto del Museo de Historia Natural de París<sup>2</sup>. Tras haber pasado seis meses en Nebraska, llegué a Nueva York a finales del mes de marzo cargado de valiosas colecciones. Mi regreso a Francia estaba previsto para primeros de mayo. Mientras tanto, empleaba el tiempo en clasificar mis tesoros mineralógicos, botánicos y zoológicos; entonces, ocurrió el accidente del *Scotia*.

Yo estaba perfectamente al corriente del asunto en boga. ¿Cómo no iba a estarlo? Había leído una y otra vez todos los periódicos americanos y europeos, pero no me aportaban nada que no supiera ya. El misterio me intrigaba. Me resultaba imposible llegar a una conclusión y vagaba de un extremo al otro. Era indudable que algo había; los incrédulos podían poner el dedo en la llaga<sup>3</sup> del *Scotia*.

A mi llegada a Nueva York, la cuestión estaba candente. La hipótesis del islote flotante, del escollo inasequible, mantenida por algunas mentes poco competentes, había quedado absolutamente descartada. A no ser que ese escollo cobijase en su vientre una máquina<sup>4</sup>, ¿cómo podía desplazarse a tan prodigiosa velocidad?

Igualmente, la hipótesis de un casco de barco a la deriva, de un pecio enorme, fue también rechazada debido a la velocidad de su desplazamiento.

Por lo tanto, el problema tenía dos posibles soluciones, que daban origen a dos bandos muy diferenciados: los que se inclinaban a favor de un monstruo de fuerza colosal, por un lado, y los que apos-

taban por un buque «submarino» dotado de una enorme potencia motriz, por otro.

Esta última hipótesis, admisible a fin de cuentas, no pudo resistir a las investigaciones que se efectuaron en el viejo y en el nuevo mundo. Que un simple particular dispusiera de semejante ingenio mecánico era poco probable. ¿Dónde y cuándo lo habría hecho construir y cómo habría podido mantener su construcción en secreto?

Solo un gobierno podía poseer una máquina destructora de ese tipo, y en estos tiempos de desastre en que el hombre se las ingenia para aumentar la potencia de las armas de guerra, cabía la posibilidad de que un estado experimentara a espaldas de los demás ese temible artilugio. Tras los *chassepots*, los torpedos; tras los torpedos, los arietes submarinos<sup>5</sup>; después, la reacción. Al menos, así lo espero.

Pero la hipótesis de una máquina de guerra también sucumbió ante la declaración de los gobiernos. Al estar en juego el interés público, ya que las comunicaciones transoceánicas se veían amenazadas, no se podía dudar de la sinceridad de los gobiernos. Por otra parte, ¿cómo admitir que la construcción de ese sumergible hubiese escapado a los ojos del público? En esas circunstancias, resulta muy difícil para un particular guardar secreto, y para un estado cuyos actos son objeto de obstinada vigilancia por parte de las potencias rivales, es ciertamente imposible.

Así pues, tras las investigaciones efectuadas en Inglaterra, Francia, Rusia, Prusia, España, Italia, América, e incluso en Turquía, la hipótesis de un *Monitor*<sup>6</sup> submarino fue definitivamente rechazada.

El monstruo volvió a aflorar a la superficie, a pesar de los incessantes chascarrillos con que la prensa popular se mofaba de él, y siguiendo esa senda, las imaginaciones se dejaron transportar inmediatamente hacia las fabulaciones más absurdas de una ictiología fantástica.

A mi llegada a Nueva York, varias personas me habían hecho el honor de consultarme sobre el fenómeno en cuestión. Yo había publicado en Francia una obra en cuarto, en dos volúmenes, titulada *Los misterios de los grandes fondos submarinos*<sup>7</sup>. Este libro, particularmente apreciado dentro del mundo científico, me convertía en un especialista de esa parte bastante oscura de la historia natural. Se solicitó mi opinión, y mientras pude negar la realidad del hecho, persistí en una tajante negativa. Pero pronto, al verme acosado entre la espada y la pared, tuve que explicarme abiertamente. E incluso el *New York Herald* puso en jaque al «honorable Pierre Aronnax<sup>8</sup>, profesor del Museo de París» para que expresara su parecer, fuese el que fuese.

Y así lo hice. Al no poder mantener el silencio, hablé. Discutí el asunto en todas sus facetas, política y científicamente, y aquí transcribo un extracto<sup>9</sup> de un artículo muy detallado que publiqué en el número del 30 de abril:

En consecuencia —escribía yo—, tras haber examinado una por una las diversas hipótesis y rechazado cualquier otra suposición, es preciso admitir la existencia de un animal marino de excepcional potencia.

Las grandes profundidades del océano nos son totalmente desconocidas. La sonda no ha podido alcanzarlas. ¿Qué sucede en esos remotos abismos? ¿Qué seres habitan y pueden habitar a doce o quince millas bajo la superficie de las aguas<sup>10</sup>? ¿De qué tipo es el organismo de esos animales? A duras penas podríamos aventurar cualquier conjetura.

Sin embargo, la solución del problema que se me ha planteado puede adoptar la forma de un dilema: o conocemos todas las variedades de seres que habitan nuestro planeta o no las conocemos.

Si no las conocemos todas, si la naturaleza atesora aún secretos en ictiología, no hay nada más aceptable que admitir la existencia de peces o cetáceos, de especies o incluso géneros nuevos con una organización esencialmente «abisal»<sup>11</sup>, que habitan las capas inaccesibles a la sonda y que un hecho cualquiera, una fantasía, un capricho si se quiere, trae a largos intervalos al nivel superior del océano.

Si, por el contrario, conocemos todas las especies vivas, es menester buscar el animal en cuestión entre los seres marinos ya catalogados y, en ese caso, yo estaría dispuesto a admitir la existencia de un *narval gigante*.

El narval común o unicornio marino alcanza a menudo una longitud de sesenta pies<sup>12</sup>. Multipliquemos por cinco o incluso por diez esas dimensiones, concedamos a ese cetáceo una fuerza proporcional a su tamaño, aumentemos sus armas ofensivas y obtendremos el animal en cuestión. Tendrá las proporciones determinadas por los oficiales del *Shannon*, el instrumento requerido para perforar el *Scotia* y la potencia necesaria para abrir una brecha en el casco de un vapor.

El narval está armado con una especie de espada de marfil, una alabarda, según la definen algunos naturalistas. Es un colmillo duro como el acero. Se han encontrado algunos de esos dientes clavados en los cuerpos de las ballenas a las que el narval ataca siempre con éxito. Otros han sido extraídos, con gran esfuerzo, de las carenas de buques que habían sido atravesados de parte a parte, al igual que una barrena perfora un tonel<sup>13</sup>. El museo de la Facultad de Medicina de París posee una de esas defensas, cuyas dimensiones son: dos metros con veinticinco centímetros de longitud y cuarenta y ocho centímetros de anchura en su base.

Pues bien, imaginemos un arma diez veces más fuerte y un animal diez veces más potente, lancémoslo a una velocidad de veinte millas por

hora, multipliquemos su masa por su velocidad<sup>14</sup> y el resultado será un choque capaz de producir la catástrofe en cuestión.

Por lo tanto, y hasta disponer de informaciones más amplias, me inclinaría por un unicornio marino de dimensiones colosales, armado no ya con una alabarda sino con un verdadero espolón, como las fragatas acorazadas o los *rams*<sup>15</sup> de guerra, cuya masa y potencia motriz reuniría.

Esta sería la explicación a este inexplicable fenómeno, a no ser que, a pesar de todo lo que se ha entrevisto, visto, oído y percibido, no haya nada, lo que también es posible.

Esas últimas palabras eran una muestra de pusilanimidad por mi parte, pero yo quería preservar hasta cierto punto mi dignidad de profesor y no prestarme demasiado a la burla de los americanos, que, cuando ríen, ríen a placer. De esa manera, me reservaba una vía de escape aunque, en el fondo, admitía la existencia del «monstruo».

Mi artículo fue discutido con ardor, lo que le procuró un gran eco. También se granjeó a numerosos partidarios. La solución que proponía, por otra parte, dejaba campo libre a la imaginación. El espíritu humano se complace en esas concepciones grandiosas de seres sobrenaturales. Y el mar es precisamente su mejor vehículo, el único medio en que pueden aparecer y desarrollarse esos gigantes, ante los cuales los animales terrestres, elefantes o rinocerontes, no son sino enanos<sup>16</sup>. Las masas líquidas transportan las especies de mamíferos más grandes conocidas y quizá esconden moluscos de un tamaño incomparable, crustáceos cuya apariencia debe de ser horrenda de contemplar, como langostas de cien metros o cangrejos de doscientas toneladas de peso. ¿Por qué no? En tiempos remotos, los animales terrestres, contemporáneos de las eras geológicas, los cuadrúpedos, los cuadrúmanos, los reptiles, las aves, estaban contruidos sobre plantillas gigantescas. El Creador los había vertido en un molde colosal que el tiempo se ha encargado de ir reduciendo. ¿Qué razón impedía que el mar hubiese podido guarecer en sus ignotas profundidades a esos enormes representantes de la vida de otras épocas, dado que jamás se modifica, contrariamente al núcleo terrestre que está en perpetua mutación? ¿Por qué razón no podría ocultar en su seno las últimas variedades de esas titánicas especies cuyos años equivalen a siglos y sus siglos a milenios?

¡Pero me estoy dejando arrastrar por sueños que ya no debo alimentar! ¡Cesen esas quimeras que el tiempo ha convertido en terribles realidades para mí! Lo repito: el público se formó una opinión sobre la naturaleza del fenómeno y admitió sin reservas la existencia

de un ser prodigioso que no tenía nada en común con las fabulosas serpientes marinas.

Pero si unos no vieron en ello más que un problema puramente científico que había que resolver, otros, de espíritu más positivo, sobre todo en América y en Inglaterra, eran del parecer de que había que eliminar del océano a ese terrible monstruo para garantizar las comunicaciones transoceánicas. Los periódicos especializados en asuntos industriales y comerciales abordaron la cuestión principalmente desde esta perspectiva. La *Shipping and Mercantile Gazette*, la *Lloyd*, *Le Paquebot*, la *Revue maritime et coloniale*<sup>17</sup> y todos los boletines fieles a los intereses de las compañías de seguros, que amenazaban con aumentar las tarifas de sus pólizas, fueron unánimes en ese punto.

Tras haberse manifestado la opinión pública, los Estados de la Unión fueron los primeros en pronunciarse. En Nueva York, se ultimaron los preparativos de una expedición destinada a dar caza al narval. La *Abraham Lincoln*, una fragata de muy buen andar<sup>18</sup>, se dispuso a hacerse a la mar cuanto antes. Se le abrieron los arsenales al comandante Farragut<sup>19</sup>, quien aceleró al máximo la operación de armar su fragata.

Y tal como siempre ocurre, desde el preciso momento en que se decidió salir en persecución del monstruo, este no volvió a aparecer. Durante dos meses, nadie oyó hablar de él. Ningún barco se lo encontró. Parecía que el narval estuviese al corriente de las celadas que se urdían contra él. ¡Se había hablado tanto del monstruo, hasta por el cable transatlántico! Los bromistas pretendían que ese ser tan avisado había cazado al vuelo algún telegrama que utilizaba ahora en su provecho.

Nadie sabía ya adónde dirigir la fragata, armada para una campaña lejana y equipada con impresionantes aparejos de pesca. La impaciencia iba en aumento, cuando el 2 de julio se supo que un vapor<sup>20</sup> de la línea de San Francisco a Shanghái había vuelto a ver al animal, tres semanas antes, en los mares septentrionales del Pacífico.

La emoción que provocó esta noticia fue extraordinaria. No se concedieron ni veinticuatro horas de plazo al comandante Farragut. Sus víveres estaban ya a bordo. Sus carboneras rebosaban de mineral. No faltaba ni un solo hombre del rol de la tripulación. No había más que encender las calderas, alcanzar la presión necesaria y largar amarras. No se le habría perdonado ni medio día de retraso. Además, lo único que anhelaba el comandante Farragut era zarpar.

Tres horas antes de que la *Abraham Lincoln* partiera del *pier*\* de Brooklyn, recibí una carta redactada en los siguientes términos:

*Señor Aronnax, Profesor del Museo de París,  
Fifth Avenue Hotel<sup>21</sup>.  
Nueva York.*

*Muy señor mío:  
Si desea Vd. unirse a la expedición de la fragata Abraham Lincoln, el Gobierno de la Unión verá con sumo gusto que represente Vd. a Francia en esta empresa. El comandante Farragut tiene un camarote a su disposición.  
Muy cordialmente, lo saluda*

J. B. HOBSON  
*Ministro de Marina*

---

\* Tipo de muelle especial para cada embarcación.

### III

## *Como el señor guste*

Tres segundos antes de recibir la carta de J. B. Hobson, la idea de perseguir al unicornio marino estaba tan apartada de mi pensamiento como la de intentar descubrir el paso del noroeste<sup>1</sup>. Tres segundos después de haber leído la carta del excelentísimo ministro de Marina, comprendí al fin que mi verdadero destino, el único objetivo de mi vida, era dar caza a ese inquietante monstruo y librar al mundo de su existencia.

Sin embargo, yo acababa de regresar de un viaje agotador, estaba cansado y ansioso por reposar. Mi única aspiración era volver a ver mi país, a mis amigos, mi pequeño alojamiento del Jardín Botánico<sup>2</sup>, mis queridas y valiosas colecciones. Pero nada pudo detenerme. Lo olvidé todo, cansancio, amigos, colecciones, y acepté sin más reflexión la oferta del Gobierno americano.

«Además —pensé—, todos los caminos conducen a Europa, y el unicornio será tan amable como para llevarme a las costas de Francia. Ese buen animal se dejará capturar en los mares de Europa —para mi satisfacción personal— y pienso acudir al Museo de Historia Natural con no menos de medio metro de su alabarda de marfil».

Pero, mientras tanto, había que buscar al narval en el norte del océano Pacífico, lo que, para volver a Francia, suponía seguir la ruta de las antípodas.

—¡Conseil! —grité con voz impaciente.

Conseil era mi criado. Un muchacho entregado que me acompañaba en todos mis viajes; un buen flamenco al que yo estimaba y que me devolvía con creces ese cariño; una persona flemática por naturaleza, ordenada por principio, cuidadosa por costumbre, que no se sobresaltaba por las sorpresas de la vida, muy habilidoso, capaz de



cualquier servicio, y que, a pesar de su nombre, se abstenía de dar consejos, incluso cuando no se le pedían<sup>3</sup>.

Gracias al trato con los sabios de nuestro mundillo del Jardín Botánico, Conseil había llegado a aprender algunas cosas. En él tenía yo a un especialista, muy entendido en la clasificación dentro de la historia natural; Conseil recorría con agilidad de acróbata toda la escala de tipos, grupos, clases, subclases, órdenes, familias, géneros, subgéneros, especies y variedades<sup>4</sup>. Pero esa era toda su ciencia: clasificar era su vida, y hasta ahí llegaba su sabiduría. Muy ducho en la teoría de la clasificación, pero poco en la práctica, me temo que no habría distinguido a un cachalote de una ballena. Y, sin embargo, ¡qué valiente y buen muchacho!

Desde hacía diez años, Conseil me había seguido allá adonde la ciencia me había llevado. Nunca había oído brotar de sus labios una queja sobre la duración o sobre la fatiga de un viaje. Jamás había puesto reparo en hacer las maletas para salir hacia cualquier país, ya fuera China o el Congo, por muy alejado que estuviera. Viajaba de allá para acá y de acá para allá sin esperar nada más. A ello se unía una salud de hierro, a prueba de cualquier enfermedad, unos músculos sólidos, pero sin nervios, sin un asomo de nervios —en el sentido moral, se entiende.

Este muchacho tenía treinta años, y su edad era a la de su señor como quince es a veinte. Permítaseme decir así que yo tenía cuarenta años<sup>5</sup>.

Conseil tenía un único defecto. Formalista hasta la médula, siempre se dirigía a mí en tercera persona, hasta el extremo de resultar irritante.

—¡Conseil! —repetí, al tiempo que comenzaba a ritmo febril mis preparativos para partir.

Yo, por supuesto, estaba seguro de un muchacho tan sacrificado. Normalmente, nunca le preguntaba si estaba de acuerdo o no en seguirme en mis viajes; pero esta vez se trataba de una expedición que podría prolongarse indefinidamente, de una empresa arriesgada en busca de un animal capaz de hundir una fragata como si fuese un cascarón de nuez. Era un asunto que había que meditar, incluso tratándose del hombre más impasible del mundo. ¿Qué respondería Conseil?

—¡Conseil! —llamé por tercera vez.

Conseil apareció.

—¿Llamaba el señor? —dijo al entrar.

—Sí, muchacho. Prepárate y prepara mis cosas. Zarpamos dentro de dos horas.

- Como el señor guste —respondió Conseil sin inmutarse.
- No hay ni un instante que perder. Mete en mi baúl todo lo necesario para el viaje, trajes, camisas, calcetines, sin pararte a contarlos, pero todos los que puedas. ¡Apresúrate!
- ¿Y las colecciones del señor? —apuntó Conseil.
- Ya nos ocuparemos de eso más tarde.
- ¡Cómo! ¿Los arqueoterios, hiracoterios, oreodóntidos, queroptamos<sup>6</sup> y demás fósiles del señor?
- En el hotel se encargarán de ellos.
- ¿Y el babirusa<sup>7</sup> vivo del señor?
- Lo alimentarán mientras estemos fuera. Además, daré orden de que envíen a Francia nuestra colección de animales.
- Entonces, ¿no regresamos a París? —preguntó Conseil.
- Sí..., por supuesto... —respondí evasivamente—, pero dando un rodeo.
- El rodeo que plazca al señor.
- ¡Oh! Será poca cosa. Un camino ligeramente menos directo, eso es todo. Viajaremos a bordo de la *Abraham Lincoln*.
- Como acomode al señor —respondió Conseil imperturbable.
- ¿Sabes, amigo mío? Se trata del monstruo..., del famoso narval... ¡Vamos a librar de él los mares! El autor de una obra en cuarto, en dos volúmenes, sobre *Los misterios de los grandes fondos submarinos* no puede menos de embarcarse con el comandante Farragut. ¡Misión gloriosa, aunque... también peligrosa! No sabemos adónde iremos. Esas bestias pueden ser muy caprichosas, pero, a pesar de ello, iremos. Tenemos un capitán al que no le tiemblan las manos...
- Como el señor haga, así haré yo —respondió Conseil.
- Pero ten presente, pues no quiero ocultarte nada, que este es uno de esos viajes de los que no siempre se regresa.
- Como disponga el señor.

Un cuarto de hora más tarde, nuestro equipaje estaba preparado. Conseil lo había hecho en un santiamén; yo estaba seguro de que no faltaba nada, pues el muchacho clasificaba las camisas y los trajes tan bien como las aves o los mamíferos.

El ascensor del hotel nos dejó en el gran vestíbulo del entresuelo. Bajé los pocos escalones que conducían a la planta baja. Pagué la cuenta en ese gran mostrador, siempre asediado por un gentío considerable. Di instrucciones para que enviaran a París (Francia)<sup>8</sup> mis bultos con los animales disecados y los herbarios. Dejé suficiente crédito para la manutención del babirusa y, seguido por Conseil, salté a un coche.



El vehículo, a veinte francos la carrera, bajó por Broadway hasta Union Square, siguió por Fourth Avenue hasta el cruce con Bowery Street, tomó Katrin Street y se detuvo en el trigésimo cuarto muelle. A partir de allí, el transbordador *Katrin* nos trasladó, a hombres, caballos y coche, a Brooklyn, el gran anexo de Nueva York, situado en la orilla izquierda del East River, y en unos minutos llegamos al muelle junto al que la *Abraham Lincoln* vomitaba por sus dos chimeneas sendos torrentes de humo negro.

Nuestra impedimenta fue llevada inmediatamente a la cubierta de la fragata. Subí raudo a bordo. Pregunté por el comandante Farragut. Uno de los marineros me condujo a la toldilla, donde me encontré ante un oficial de buen porte que me tendió la mano.

—¿El señor Pierre Aronnax? —me preguntó.

—El mismo —respondí—. ¿El comandante Farragut?

—En persona. Bienvenido a bordo, profesor. Su camarote lo está aguardando.

Me despedí y, dejando al capitán al cuidado de la maniobra de desatraque, me hice acompañar al camarote que se me había asignado.

La *Abraham Lincoln* había sido perfectamente elegida y acondicionada para su nuevo destino. Era una fragata de muy buen andar, dotada de aparatos de sobrecalentamiento que permitían elevar a siete atmósferas la presión del vapor. Gracias a esa presión, la *Abraham Lincoln* alcanzaba una velocidad media de dieciocho millas con tres décimas por hora, velocidad considerable, aunque insuficiente para luchar contra el gigantesco cetáceo.

El acondicionamiento interior de la fragata respondía a sus cualidades náuticas. Quedé muy satisfecho de mi camarote, situado a popa y contiguo a la cámara de los oficiales.

—Estaremos bien aquí —dije a Conseil.

—Tan bien, si el señor permite la comparación, como un cangrejo ermitaño en la concha de una bocina<sup>9</sup>.

Dejé a Conseil arrumar debidamente los baúles y regresé al puente para seguir la maniobra de levar anclas.

En esos momentos, el comandante Farragut ordenaba largar las últimas amarras que retenían a la *Abraham Lincoln* al muelle de Brooklyn. Así pues, un cuarto de hora de retraso, menos incluso, y la fragata habría zarpado sin mí. Yo me habría perdido esta expedición extraordinaria, sobrenatural, inverosímil, cuya narración verídica, pese a todo, es probable que sea acogida con incredulidad por algunos<sup>10</sup>.

Pero el comandante Farragut no quería perder ni un día ni una hora para alcanzar los mares en que se acababa de detectar al animal. Llamó a su oficial jefe de máquinas.

—¿Tenemos presión suficiente? —le preguntó.

—Sí, señor —respondió el jefe de máquinas.

—*Go ahead!*<sup>11</sup> —gritó el comandante Farragut.

Al oír esta orden, que fue transmitida a la sala de máquinas a través de aparatos de aire comprimido, los maquinistas accionaron la rueda de puesta en marcha. El vapor silbó precipitándose por los distribuidores entreabiertos. Los largos pistones horizontales exhalaban un gemido y empujaron las bielas del árbol. Las palas de la hélice batieron las olas con una velocidad en aumento y la *Abraham Lincoln* avanzó majestuosamente en medio de un centenar de transbordadores y *tenders*\* abarrotados de espectadores, que le servían de cortejo.

Los muelles de Brooklyn y toda la parte de Nueva York que se asoma al East River estaban repletos de curiosos. Uno tras otro, estallaron tres vítores, brotados de quinientas mil gargantas. Miles de pañuelos agitados por encima de la masa compacta despidieron a la *Abraham Lincoln* hasta que llegó a las aguas del Hudson en el extremo de esa península alargada que forma la ciudad de Nueva York.

Acto seguido, la fragata, costeano por el lado de Nueva Jersey la magnífica orilla derecha del río atestada de villas, pasó entre los fuertes, desde donde se lanzaron salvas en su honor con los cañones de mayor calibre. La *Abraham Lincoln* respondió arriando e izando tres veces el pabellón norteamericano, cuyas treinta y nueve estrellas<sup>12</sup> refulgían en el pico de cangreja; luego, modificando su marcha para tomar el canal balizado que describe una curva en la bahía interior formada por la punta de Sandy Hook, pasó rozando esa lengua arenosa donde miles de espectadores la volvieron a aclamar.

La cohorte de *boats* y *tenders* seguía a la fragata y no la abandonó hasta la altura del *light-boat*<sup>13</sup>, cuyos dos faros señalan la entrada a los pasos de Nueva York.

Estaban dando las tres de la tarde. El práctico del puerto volvió a su bote y se dirigió a la goletilla que le aguardaba a sotavento. Se avivó el fuego de las calderas; la hélice batió más rápidamente las olas; la fragata bordeó el litoral amarillento y bajo de Long Island, y a las ocho de la tarde, tras dejar al noroeste los faros de Fire Island, surcaba ya a toda máquina las sombrías aguas del Atlántico.

---

\* Pequeños barcos de vapor que prestan servicio a los grandes vapores.



El profesor de Historia Natural Pierre Aronnax, su ayudante Conseil y el experto arponero canadiense Ned Land se embarcan en un viaje fantástico, a bordo de la fragata *Abraham Lincoln*, en busca de un misterioso monstruo marino. En realidad se trata de un submarino, el *Nautilus*, al mando del capitán Nemo.

Verne, que había visitado ya las profundidades de la Tierra, quiso bajar a los abismos del mar. Imaginó a un personaje épico, el atormentado capitán Nemo, un sabio desengañado de la raza humana, que se mueve guiado por uno de esos motivos tan característicos de la novela de aventuras: la búsqueda de la justicia implacable, no exenta de venganza, y la humillación del adversario. El resultado es una obra maestra que sigue fascinando a los lectores ciento cincuenta años después de su primera aparición.

ISBN 978-84-698-4820-3



1541182

ANAYA

[www.anayainfantiljuvenil.com](http://www.anayainfantiljuvenil.com)