

JULES VERNE

VEINTE MIL LEGUAS DE VIAJE SUBMARINO

Ilustraciones de AGUSTÍN COMOTTO



Veinte mil leguas de viaje submarino es una obra narrada en primera persona por el profesor francés Pierre Aronnax, notable biólogo, que es hecho prisionero por el Capitán Nemo y es conducido por los océanos a bordo del submarino Nautilus, en compañía de su criado Conseil y del arponero canadiense Ned Land. Esta edición, que cuenta con una nueva traducción, será una de las obras gráficas más importantes del año. Agustín Comotto ha realizado más de 50 ilustraciones para este libro en un proceso que le ha ocupado dos años de trabajo. Un edición imprescindible de un clásico imprescindible para lectores de todas las edades.

PRIMERA PARTE

I

UN ESCOLLO HUIDIZO

El año de 1866 quedó marcado por un acontecimiento extraño, un fenómeno inexplicado e inexplicable que seguramente nadie haya olvidado. Sin hablar de los rumores que agitaban a las poblaciones de los puertos y excitaban la mente del público continental, la gente de mar lo vivió con especial emoción. Los negociantes, armadores, capitanes de navío, patronos y maestros de Europa y América, los oficiales de marina de todos los países y, después de ellos, los gobiernos de los diversos estados de ambos continentes se preocuparon vivamente por este suceso.

En efecto, desde hacía algún tiempo varios navíos se habían encontrado en alta mar con «algo enorme», un objeto largo, fusiforme, a veces fosforescente, infinitamente mayor y más rápido que una ballena.

Los hechos relativos a esta aparición, consignados en diversos diarios de a bordo, coincidían con bastante exactitud sobre la estructura del objeto o el ser en cuestión, su insólita velocidad de movimientos, la potencia sorprendente de sus desplazamientos y la singular vida que parecía animarlo. Si era un cetáceo, superaba en tamaño a todos los que la ciencia había clasificado hasta entonces. Ni Cuvier ni Lacépède ni Duméril ni Quatrefages hubiesen admitido la existencia de un monstruo semejante, a menos que lo hubieran visto con sus propios ojos de sabios.

De aceptar el promedio de las observaciones realizadas en diversas ocasiones —descartando las tímidas estimacio-

nes que asignaban a dicho objeto una longitud de doscientos pies y rechazando las opiniones exageradas que hablaban de mil pies de ancho y tres mil de largo—, se podía afirmar que aquel ser extraordinario, si en verdad existía, superaba ampliamente las medidas admitidas hasta la fecha por los ictiólogos.

Pero aquello existía, era innegable, y, dada la atracción que siente el cerebro humano por lo maravilloso, se comprenderá la emoción suscitada en el mundo entero por esta aparición sobrenatural. No se la podía relegar a la categoría de mera fábula.

En efecto, el 20 de julio de 1866 el vapor *Governor Higginson*, de la Calcutta and Burnach Steam Navigation Company, se había encontrado con aquella masa moviente a cinco millas al este de las costas de Australia. Al principio el capitán Baker se creyó ante un escollo desconocido. Se disponía incluso a fijar su posición exacta, cuando dos columnas de agua, proyectadas por el inexplicable objeto, se elevaron silbando en el aire a ciento cincuenta pies de altura. De modo que, a menos que aquel escollo estuviese sometido a las expansiones intermitentes de un géiser, el *Governor Higginson* se hallaba indudablemente frente a un mamífero acuático desconocido hasta entonces, que expulsaba chorros de agua por sus espiráculos, mezclados con aire y vapor.

Un hecho similar fue observado el 23 de julio del mismo año en las aguas del Pacífico por el *Cristóbal Colón*, de la West India and Pacific Steam Navigation Company. Así pues, el singular cetáceo se desplazaba de un lugar a otro a una velocidad sorprendente, pues en un intervalo de tres días el *Governor Higginson* y el *Cristóbal Colón* lo habían avistado en dos puntos del mapa separados por más de seiscientas leguas marinas.

Quince días después, a dos mil millas de distancia, el *Helvetia*, de la Compañía Nacional, y el *Shannon*, de la Royal Mail, que marchaban en dirección opuesta por la zona

del Atlántico comprendida entre Estados Unidos y Europa, señalaron, respectivamente, la ubicación del monstruo a 42° 15' de latitud norte y 60° 35' al oeste del meridiano de Greenwich. En esta observación simultánea se creyó poder calcular la longitud mínima del mamífero en más de trescientos cincuenta pies ingleses, puesto que el *Shannon* y el *Helvetia* eran más pequeños que él, pese a medir cien metros de proa a popa. Y sin embargo, las ballenas más grandes, las que frecuentan los parajes de las islas Aleutianas, la kulammak y la umgullick, jamás han superado los cincuenta y seis metros de largo, si es que los han alcanzado.

Los informes que llegaban cada vez con más frecuencia, nuevos avistamientos realizados a bordo del trasatlántico *Le Pereire*, un choque entre el *Etna*, de la compañía Iseman, y el monstruo, un atestado redactado por los oficiales de la fragata francesa *La Normandie*, una información muy fiable obtenida por el Estado Mayor del comodoro Fitz-James, a bordo del *Lord Clyde*, conmocionaron profundamente a la opinión pública. En los países de humor ligero se tomó el fenómeno a broma, pero en los países graves y prácticos, como Inglaterra, Estados Unidos y Alemania, suscitó una gran preocupación.

El monstruo se puso de moda en los grandes centros de reunión: se le cantó en los cafés, fue ridiculizado en los periódicos y representado en los teatros. Los diarios sensacionalistas vieron en él una buena ocasión para dar rienda suelta a elucubraciones de todo tipo. A falta de una imagen, volvieron a aparecer en los diarios todos los seres imaginarios y gigantescos, desde la ballena blanca, la terrible «Moby Dick» de las regiones hiperbóreas, hasta el descomunal kraken, cuyos tentáculos pueden enlazar un buque de quinientas toneladas y arrastrarlo a los abismos del océano. Incluso se reprodujeron las crónicas de la Antigüedad, las opiniones de Aristóteles y Plinio, que admitían la existencia de estos monstruos, las historias noruegas del obispo Pontoppidan, las relaciones de Paul Heggede y, por

último, los informes de Harrington, de cuya buena fe no puede dudarse cuando afirma haber visto, yendo a bordo del *Castillan*, en 1857, la enorme serpiente que hasta entonces sólo había frecuentado los mares del antiguo *Constitucional*.

Estalló entonces una polémica interminable entre los crédulos y los incrédulos en las sociedades y en las revistas científicas. La cuestión del «monstruo» encendió los ánimos. Los periodistas que se declaraban partidarios de la ciencia, frente a los que propugnaban el ingenio, hicieron correr ríos de tinta durante esta memorable campaña, y hasta algunas gotas de sangre, pues de la serpiente de mar pasaron a los insultos y a los ataques personales.

Durante seis meses la guerra continuó con suerte diversa. La prensa popular replicaba con elocuencia inagotable a los sesudos artículos del Instituto Geográfico de Brasil, de la Academia Real de las Ciencias de Berlín, de la Asociación Británica, del Instituto Smithsoniano de Washington, a los debates de *The Indian Archipelago*, de *Cosmos* del abad Moigno, de los *Mittheilungen* de Petermann y a las crónicas científicas de los grandes periódicos de Francia y del extranjero. Sus ingeniosos redactores, parodiando una frase de Linneo citada por los detractores del monstruo, afirmaron que «la naturaleza no engendra tontos» y exhortaron a sus lectores a no desmentir a la naturaleza admitiendo la existencia de los krakens, las serpientes de mar, las *Moby Dicks* y otras elucubraciones de marinos delirantes. Finalmente, como remate, en un artículo de cierto diario satírico muy temido, su redactor más popular arremetió contra el monstruo y, como Hipólito, le asestó el golpe de gracia y acabó con él entre la carcajada general. El ingenio había vencido a la ciencia.

Durante los primeros meses de 1867 la cuestión pareció quedar enterrada, y no tenía visos de resucitar cuando se hicieron públicos nuevos acontecimientos. Ya no se trataba de un problema científico que resolver, sino de un peligro

serio, real, que era preciso evitar. La cuestión tomó otro cariz. El monstruo se convirtió de nuevo en islote, roca, escollo, pero un escollo huidizo, indeterminable, incomprendible.

El 5 de marzo de 1867 el *Moravian*, de la Montreal Ocean Company, que esa noche se hallaba a 27° 30' de latitud y a 72° 15' de longitud, chocó por estribor contra una roca que no constaba en ninguna carta marina. Bajo el efecto combinado del viento y de sus cuatrocientos caballos de vapor, el barco avanzaba a una velocidad de trece nudos. No hay duda de que, de no ser por la extraordinaria calidad de su armazón, el *Moravian* se hubiese partido por el choque y se habría hundido con los doscientos treinta y siete pasajeros que transportaba desde Canadá.

El accidente ocurrió hacia las cinco de la mañana, cuando empezaba a despuntar el alba. Los oficiales de guardia corrieron a popa y examinaron el océano con la más escrupulosa atención. No vieron nada, a excepción de un fuerte remolino que burbujeaba a tres cables^[1] de distancia, como si las aguas hubiesen sido batidas con violencia. Se tomó nota exacta del lugar y el *Moravian* continuó su ruta sin averías aparentes. ¿Había chocado con un arrecife o con algún enorme barco naufragado? No se pudo averiguar, pero, una vez examinado su casco en el muelle, hubo que admitir que tenía rota una parte de la quilla.

Este hecho, extremadamente grave de por sí, quizá se habría olvidado como tantos otros si tres semanas después no se hubiera reproducido en idénticas circunstancias. La nacionalidad del barco que sufrió este nuevo choque y el renombre de la compañía a la que pertenecía hicieron que el suceso cobrase una repercusión extraordinaria.

Todo el mundo conoce al célebre armador inglés Cunnard, el inteligente industrial que en 1840 fundó un servicio postal entre Liverpool y Halifax, con tres barcos de madera y ruedas que tenían una fuerza de cuatrocientos caballos y capacidad para mil ciento sesenta y dos toneladas. Ocho

años después la flota de la compañía se vio incrementada con cuatro barcos de seiscientos cincuenta caballos y mil ochocientas toneladas, y, dos años más tarde, con otros dos buques superiores en potencia y tonelaje. En 1853 la compañía Cunard, cuya exclusiva para el transporte de correo acababa de ser renovada, añadió sucesivamente a su flota el *Arabia*, el *Persia*, el *China*, el *Scotia*, el *Java* y el *Rusia*, todos ellos barcos de primer nivel y (después del *Great Eastern*) los más grandes que jamás hayan surcado los mares. Así, en 1867 la compañía poseía doce barcos, ocho de ruedas y cuatro de hélices.

Si doy estos detalles es para que se comprenda la importancia de esta compañía de transportes marítimos, conocida en el mundo entero por su inteligente gestión. Ninguna empresa de navegación transoceánica ha sido nunca dirigida con tanta habilidad ni coronada con tanto éxito. Desde hace veintiséis años, los barcos Cunard han atravesado dos mil veces el Atlántico sin que se haya malogrado un solo viaje, sin que haya habido un retraso ni se haya perdido una carta, un pasajero o un barco. Por ello los pasajeros siguen prefiriendo la línea Cunard, pese a la poderosa competencia de las compañías francesas, como revela el examen de los documentos oficiales de estos últimos años. Dicho esto, nadie se sorprenderá de la conmoción que provocó el accidente sufrido por uno de sus mejores barcos.

El 13 de abril de 1867 el *Scotia* navegaba con mar tranquilo y brisa favorable a 15° 12' de longitud y a 45° 37' de latitud. Marchaba a una velocidad de tres nudos y cuarenta y tres centésimas, impulsado por sus mil caballos de vapor. Sus ruedas batían el mar con una regularidad perfecta. Su calado en esos momentos era de seis metros con sesenta y seis centímetros y su desplazamiento de seis mil seiscientos veinticuatro metros cúbicos de agua.

A las cuatro horas y diecisiete minutos de la tarde, mientras los pasajeros merendaban en el gran salón, se

produjo un choque casi imperceptible en la quilla del *Scotia*, en su costado, detrás de la rueda de babor.

El *Scotia* no había chocado, algo había chocado contra él con un instrumento tan cortante y afilado como contundente. El impacto había parecido tan leve que nadie se habría inquietado a bordo de no ser por los gritos de los marineros que subieron al puente, exclamando:

—¡Nos hundimos! ¡Nos hundimos!

Al principio los pasajeros quedaron espantados, pero el capitán Anderson se apresuró a tranquilizarlos. En efecto, el peligro no era inminente. El *Scotia*, dividido en siete compartimentos estancos, podía enfrentarse sin riesgo alguno a una vía de agua.

El capitán Anderson se dirigió inmediatamente a la cala. Descubrió que el quinto compartimento había sido invadido por el mar, y la rapidez de la invasión demostraba que la vía de agua era considerable. Afortunadamente las calderas no estaban en ese compartimento, pues los motores se habrían apagado de golpe.

El capitán Anderson dio el alto inmediatamente y uno de los marineros se sumergió para examinar la avería. Instantes después se confirmó la existencia de un gran agujero de dos metros en el casco del buque. No era posible cegar una vía de agua tan grande, y el *Scotia*, con sus ruedas medio sumergidas, tuvo que proseguir así su viaje. Se hallaba entonces a trescientos metros del cabo Clear y, tras un retraso de tres días que causó una gran inquietud en Liverpool, entró en las dársenas de la compañía.

Los ingenieros procedieron entonces a examinar el *Scotia*, que se atracó en dique seco. No daban crédito a sus ojos. Dos metros y medio por debajo de la línea de flotación se abría una brecha regular en forma de triángulo isósceles. La fractura de la plancha era de una limpieza perfecta, y ni una taladradora la hubiera practicado con más precisión. Por lo tanto, el instrumento que la había producido debía de tener un temple poco común y, tras ser lanzado

con una fuerza prodigiosa y haber perforado una plancha de cuatro centímetros, debía de haberse retirado con un movimiento de retroceso verdaderamente inexplicable.

Este era el último suceso que volvió a apasionar a la opinión pública. Desde ese momento todos los accidentes marítimos sin causa determinada se achacaron al monstruo. Se atribuyó al animal fantástico la responsabilidad de todos esos naufragios, cuyo número era por desgracia considerable, pues, de los tres mil barcos cuya pérdida se registra cada año en el Bureau Veritas, la cifra de vapores o veleros supuestamente naufragados, al no haber noticia de ellos se eleva por lo menos a doscientos.

Pues bien, el «monstruo» fue justa o injustamente acusado de tales desapariciones y, al volverse las comunicaciones entre los distintos continentes cada vez más peligrosas por su culpa, el público se pronunció y exigió categóricamente que el mar quedase libre a toda costa del formidable cetáceo.



II

LOS PROS Y LOS CONTRAS

En la época en que se produjeron estos acontecimientos, yo acababa de volver de una exploración científica emprendida en las salvajes tierras de Nebraska, en Estados Unidos. El gobierno francés me había incluido en dicha expedición en mi calidad de profesor suplente del Museo de Historia Natural de París. Tras pasar seis meses en Nebraska, cargado de valiosas colecciones, llegué a Nueva York a finales de marzo. Debía partir hacia Francia a primeros de mayo, así que, durante la espera, andaba ocupado clasificando mis tesoros minerales, botánicos y zoológicos cuando ocurrió el incidente del *Scotia*.

Yo estaba al tanto de la cuestión candente en aquellos días. ¿Cómo no iba a estarlo? Había leído y releído todos los periódicos norteamericanos y europeos sin sacar nada en claro. El misterio me intrigaba. Ante la imposibilidad de formarme una opinión, pasaba de un extremo al otro. No cabía duda de que allí había algo, y se invitó a los incrédulos a meter el dedo en la llaga del *Scotia*.

Cuando llegué a Nueva York la cuestión estaba al rojo vivo. La hipótesis del islote flotante, del escollo huidizo, defendida por algunas mentes poco competentes, estaba completamente descartada. Y es que, a menos que el escollo tuviese una máquina en su interior, ¿cómo podía desplazarse con una rapidez tan prodigiosa?

También se descartó la existencia de un casco flotante, de un enorme barco naufragado, siempre en razón de su

rapidez de desplazamiento.

Quedaban, pues, dos soluciones posibles para el enigma, que dividieron a la opinión pública en dos bandos claramente diferenciados: por un lado, quienes se decantaban por un monstruo de fuerza colosal; por otro, los que creían en un barco «submarino» con una extraordinaria potencia motriz.

Pero esta última hipótesis, aceptable después de todo, no pudo resistir las investigaciones realizadas en ambos mundos. Era poco probable que un individuo tuviese a su disposición un ingenio mecánico semejante. ¿Dónde y cuándo podía haberlo construido, y cómo lo habría mantenido en secreto?

Sólo un gobierno podía poseer una máquina destructora semejante y, en estos tiempos desastrosos en que el hombre trata de multiplicar la potencia de las armas de guerra, era imposible que un Estado ensayara esa formidable máquina sin informar al resto. Después de los rifles chassopot, los torpedos; después de los torpedos, los arietes submarinos; y después... la reacción. Al menos, así lo espero.

La hipótesis de una máquina militar también fue descartada ante las declaraciones de todos los gobiernos. Al tratarse de una cuestión de interés público, puesto que las comunicaciones transoceánicas se estaban viendo perjudicadas, la sinceridad de los gobiernos no podía ponerse en duda. Además, ¿cómo admitir que la construcción de este buque hubiese escapado a los ojos del público? Mantener el secreto en las circunstancias actuales es muy difícil para un individuo, y ciertamente imposible para un Estado cuyos actos son continuamente vigilados por las potencias navales.

Así, tras las pesquisas realizadas en Inglaterra, Francia, Rusia, Prusia, España, Italia, Estados Unidos y hasta en Turquía, la hipótesis de un monitor submarino fue definitivamente desechada.

El monstruo salió nuevamente a flote, pese a las continuas burlas que le dedicaba la prensa sensacionalista y, en este sentido, la imaginación pronto se abandonó a las más absurdas elucubraciones de una ictiología fantástica.

Cuando llegué a Nueva York, varias personas me hicieron el honor de consultarme sobre el fenómeno en cuestión. Yo había publicado en Francia una obra en dos volúmenes titulada *Los misterios de los fondos submarinos*. El libro, que tuvo una buena acogida en el mundo científico, me convertía en un especialista en esa parte bastante oscura de la historia natural. Me preguntaron mi opinión. Mientras pude negar la realidad del hecho, me encerré en una negación absoluta, pero pronto, situado entre la espada y la pared, tuve que explicarme categóricamente, y hasta el *New York Times* instó al honorable «Pierre Aronnax, profesor del Museo de París» a formular una opinión cualquiera.

Y eso hice. Hablé, pues no podía callar. Analicé la cuestión en todas sus facetas, política y científicamente, y doy aquí el extracto de un artículo muy fundamentado que publiqué en el número del 30 de abril:

«Así pues —decía—, tras haber examinado una por una las diversas hipótesis y rechazado cualquier otra suposición, es forzoso admitir la existencia de un animal submarino de una potencia desmesurada.

»Las profundidades del océano nos son totalmente desconocidas. La sonda no ha podido alcanzarlas. ¿Qué ocurre en esos remotos abismos? ¿Qué seres viven y pueden vivir a doce o quince millas bajo la superficie del mar? ¿Cómo es el organismo de esos animales? Apenas podemos conjeturarlo.

»No obstante, la solución del problema que se me ha planteado puede revestir la forma de un dilema: o conocemos todas las variedades de seres que pueblan nuestro planeta, o no las conocemos.

»Si no las conocemos todas, si la naturaleza aún esconde para nosotros secretos ictiológicos, nada más lícito que admitir la existencia de peces o cetáceos, de especies e incluso de géneros