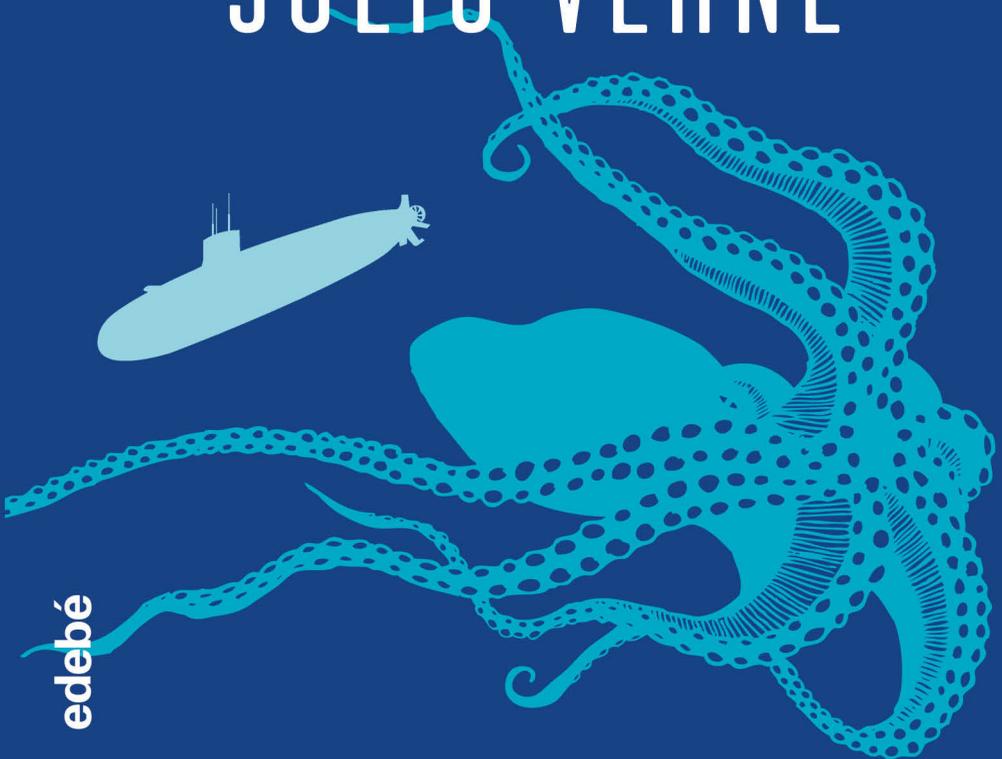
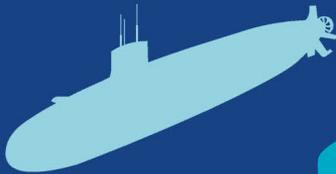


CLÁSICOS JUVENILES



20.000 LEGUAS DE VIAJE SUBMARINO

JULIO VERNE



edebé

CLÁSICOS JUVENILES

Julio Verne

**20.000 leguas
de viaje submarino**

Traducción y adaptación de Raquel Solà

edebé

La novela *Vingt mille lieues sous les mers (20.000 leguas de viaje submarino)* fue publicada íntegramente por primera vez en Francia y lo hizo en dos partes: en 1869 la primera y en 1870 la segunda.

© de esta edición: Edebé, 2019
Paseo de San Juan Bosco 62
08017 Barcelona
www.edebe.com

Atención al cliente: 902 44 44 41
contacta@edebe.net

Dirección y edición de la colección: Reina Duarte
Traducción, adaptación y actualización: Raquel Solà
Diseño de cubiertas: Book & Look

1.ª edición, octubre 2019

ISBN: 978-84-683-4117-0
Depósito legal: B. 20403-2019
Impreso en España
Printed in Spain
EGS - Rosario, 2 Barcelona

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 45).

ÍNDICE

PRIMERA PARTE

1. Un escollo fugaz.....	7
2. Los pros y los contras.....	13
3. Como el señor guste.....	19
4. Ned Land.....	24
5. ¡A la aventura!.....	30
6. A todo vapor.....	36
7. Una especie de ballena desconocida.....	44
8. <i>Mobilis in mobile</i>	51
9. Las iras de Ned Land.....	58
10. El hombre de las aguas.....	65
11. <i>El Nautilus</i>	73
12. Todo por la electricidad.....	79
13. Algunos datos.....	85
14. El Río Negro.....	90
15. Una invitación por carta.....	96
16. Un paseo por la llanura.....	103
17. Un bosque submarino.....	108
18. Cuatro mil leguas bajo el Pacífico.....	114
19. Vanikoro.....	121
20. El estrecho de Torres.....	128
21. Unos días en tierra.....	135
22. El rayo del capitán Nemo.....	145
23. <i>Aegri somnia</i>	156
24. El reino del coral.....	164

SEGUNDA PARTE

1. El océano Índico.....	173
2. Una nueva propuesta del capitán Nemo	180
3. Una perla de diez millones.....	189
4. El mar Rojo	198
5. <i>Arabian Tunnel</i>	208
6. El archipiélago griego	216
7. El Mediterráneo en cuarenta y ocho horas.....	226
8. La bahía de Vigo.....	231
9. Un continente desaparecido	241
10. Los yacimientos de hulla submarinos	250
11. El mar de los Sargazos	259
12. Cachalotes y ballenas	267
13. La banquisa	277
14. El Polo Sur	288
15. ¿Accidente o incidente?	298
16. Sin aire	305
17. Del cabo de Hornos al Amazonas	314
18. Los pulpos	322
19. La corriente del Golfo	331
20. A los 47° 24' de latitud y 17° 28' de longitud	341
21. Una hecatombe.....	348
22. Las últimas palabras del capitán Nemo.....	356
23. Conclusión.....	363

PRIMERA PARTE

1

Un escollo fugaz

El año 1866 quedó marcado por un suceso extraño, un fenómeno inexplicado e inexplicable que, sin duda, nadie ha olvidado. Los rumores que circularon inquietaron a los habitantes de los puertos y exaltaron los ánimos de la población de tierra adentro, pero la gente de mar fue la que más se conmocionó. Comerciantes, armadores, capitanes de navío, contra maestres de toda Europa y América, oficiales de las armadas de todos los países, y con ellos los gobiernos de todos los Estados de ambos continentes, mostraron una gran preocupación por este asunto.

Desde hacía algún tiempo, varios navíos se habían encontrado en el mar con «algo enorme», un objeto largo, fusiforme, a veces fosforescente, e infinitamente más ancho y más rápido que una ballena.

Los hechos relativos a esta aparición, consignados en varios cuadernos de bitácora, concordaban con bastante exactitud con la estructura del objeto o del ser en cuestión, la increíble velocidad de sus movimientos, la potencia sorprendente de su locomoción, la vida particular de la que parecía estar dotado.

Si era un cetáceo, superaba en volumen a todos los que la ciencia había clasificado hasta la fecha. Al determinar los valores medios de las observaciones realizadas en varias ocasiones, si se descartaban las tímidas evaluaciones que atribuían a este objeto una longitud de doscientos pies y se rechazaban las opiniones exageradas que decían que medía una milla de ancho y tres de largo, se podía afirmar que aquel ser fenomenal superaba, y con mucho, todas las dimensiones admitidas hasta la fecha por los ictiólogos, si es que acaso existía, por supuesto.

Ahora bien, lo cierto es que existía, el hecho en sí ya no se podía negar; y con la tendencia que impulsa al cerebro humano a sentirse atraído por lo fantástico, es comprensible la emoción que suscitó en el

mundo entero esta aparición sobrenatural. No cabía la posibilidad de descartarla y relegarla a la categoría de fábula.

En efecto, el 20 de julio de 1866, el vapor *Governor Higginson*, de la Compañía Calcutta and Burnach Steam Navigation, había encontrado esta masa itinerante a cinco millas al este de las costas de Australia. Al principio, el capitán Baker pensó que estaba en presencia de un escollo desconocido; incluso se disponía a determinar su posición exacta, cuando dos columnas de agua, proyectadas por el inexplicable objeto, se alzaron silbando a ciento cincuenta pies de altura. Así pues, a menos que aquel escollo estuviese sometido a las emisiones intermitentes de un géiser, el *Governor Higginson* se enfrentaba a algún tipo de mamífero acuático, desconocido hasta entonces, que expulsaba por sus espiráculos columnas de agua mezcladas con aire y vapor.

El 23 de julio de aquel mismo año, en los mares del Pacífico, el *Cristóbal Colón* de la West India and Pacific Steam Navigation Company observó lo mismo. Por lo tanto, aquel extraordinario cetáceo podía trasladarse de un lugar a otro con una velocidad sorprendente, ya que, con solo tres días de diferencia, el *Governor Higginson* y el *Cristóbal Colón* lo habían observado en dos puntos del mapa separados por una distancia de más de setecientas leguas marinas.

Quince días después, a dos mil leguas de allí, el *Helvetia*, de la Compagnie Nationale, y el *Shannon*, del Royal Mail, que navegaban en sentido contrario en la zona del Atlántico comprendida entre Estados Unidos y Europa, informaron respectivamente haber visto al monstruo a 42° 15' latitud norte y 60° 35' longitud al oeste del meridiano de Greenwich. Con esta observación simultánea, se pensó que se había podido evaluar la longitud máxima del mamífero en más de trescientos cincuenta pies ingleses, ya que el *Shannon* y el *Helvetia* tenían menor tamaño que él, a pesar de que ambos medían cien metros de proa a popa. No obstante, las ballenas más grandes, las que frecuentan las zonas de las islas Aleutianas, el Kulammak y el Umgullick, jamás han sobrepasado la longitud de cincuenta y seis metros, si es que alguna vez la han alcanzado.

Todas estas informaciones que llegaban una tras otra, más nuevas observaciones realizadas a bordo del trasatlántico *Le Pereire*, un abordaje entre el *Etna* de la línea Inman y el monstruo, un acta redactada por los oficiales de la fragata francesa *La Normandie* o la anotación concienzuda que obtuvo el Estado Mayor del comodoro Fitz-James

a bordo del *Lord Clyde*, conmocionaron profundamente a la opinión pública. En los países con sentido del humor, el fenómeno fue motivo de burlas, pero los países serios y prácticos, como Inglaterra y América, mostraron una gran preocupación.

En los grandes centros urbanos el monstruo se puso de moda: se le cantó en los cafés, los periódicos se mofaron de él y se hicieron obras de teatro sobre el tema. Los diarios sensacionalistas vieron en ello una buena ocasión para contar historias de todo tipo. Faltos de noticias, volvieron a reaparecer en los periódicos seres imaginarios y gigantescos, desde la terrible ballena blanca Moby Dick de las regiones hiperbóreas, hasta el gigantesco Kraken, cuyos tentáculos podían capturar un casco de quinientas toneladas y arrastrarlo hasta los abismos del océano.

Entonces estalló la interminable polémica entre los crédulos y los incrédulos en las sociedades de eruditos y las revistas científicas. El «tema del monstruo» enardeció los ánimos. Los periodistas científicos se enfrentaron a los periodistas más imaginativos y derramaron ríos de tinta durante esta memorable campaña, algunos incluso dos o tres gotas de sangre, pues de la serpiente marina pasaron a temas personales más ofensivos.

Durante seis meses, aquella guerra siguió su curso con resultados dispares. Desde los artículos especializados publicados por el Instituto Geográfico de Brasil, la Academia Real de las Ciencias de Berlín, la Asociación Británica o el Instituto Smithsonian de Washington..., a los debates del *The Indian Archipelago*, del *Cosmos* del abad Moigno, o las *Mittheilungen* de Petermann; desde las crónicas científicas de los periódicos importantes de Francia y el extranjero, a los periódicos populares que contraatacaban con un raudal inagotable de palabras. Sus inspirados redactores, parodiando una frase de Linneo, citada por los adversarios del monstruo, sostenían que «la naturaleza no crea tontos» y exhortaban a sus contemporáneos a que no enmendasen a la naturaleza admitiendo la existencia de Krakens, Moby Dicks y otras elucubraciones de delirantes seres marinos. Por último, en un artículo de un periódico satírico muy temido, su redactor más popular se metió con el monstruo y le dio la puntilla; le asestó el último golpe y acabó con él entre la carcajada general. El humor había vencido a la ciencia.

En los primeros meses de 1867, cuando parecía que el tema se había zanjado y no volvería a resurgir, unos nuevos hechos llegaron a conocimiento del público. Ya no se trataba de un problema científico

por resolver, sino de un peligro real y serio que evitar. El asunto dio un giro radicalmente distinto. El monstruo pasó a ser considerado un islote, una roca, un escollo, pero un escollo fugaz, indeterminable, esquivo.

El 5 de marzo de 1867, cuando el *Moravian*, de la Montreal Ocean Company, se encontraba a 27° 30' de latitud y 72° 15' de longitud, chocó por estribor con una roca que ningún mapa señalaba en aquellos parajes. Con la fuerza combinada del viento y de sus cuatrocientos caballos de vapor, navegaba a la velocidad de trece nudos. Gracias a la calidad de su casco, el *Moravian* no sufrió daños graves y no se fue a pique con los doscientos treinta y siete pasajeros que transportaba desde Canadá.

El accidente sucedió alrededor de las cinco de la mañana, al despuntar el día. Los oficiales de guardia corrieron rápidamente a la proa del navío. Escrutaron el océano meticulosamente. No vieron nada, excepto un fuerte remolino que separaba las aguas a tres cables de distancia, como si las capas de agua hubiesen sido agitadas violentamente. Se registraron con exactitud las coordenadas del lugar y el *Moravian* continuó su ruta sin daños aparentes. ¿Acaso había chocado contra una roca submarina o con un enorme resto de un naufragio? No se pudo averiguar, pero el examen que se hizo de su quilla en dique seco reveló que una parte había sufrido serios destrozos.

Este hecho, ya extremadamente grave de por sí, podría haber caído en el olvido como tantos otros si, tres semanas después, no hubiese ocurrido lo mismo en condiciones idénticas. Y sucedió que, debido a la nacionalidad del navío víctima de este nuevo accidente y a la reputación de la compañía propietaria, el suceso tuvo una gran repercusión.

Todo el mundo conoce el nombre del célebre armador inglés Cunard. Este inteligente industrial fundó en 1840 un servicio postal entre Liverpool y Halifax con tres navíos de madera y ruedas con una fuerza de cuatrocientos caballos, y una capacidad de mil ciento sesenta y dos toneladas. Ocho años después, la flota de la compañía estaba formada por cuatro navíos de seiscientos cincuenta caballos y mil ochocientas veinte toneladas y, dos años más tarde, por dos navíos superiores en potencia y en tonelaje. En 1853, la compañía Cunard, cuyo privilegio para el transporte del correo acababa de ser renovado, añadió sucesivamente a su flota el *Arabia*, el *China*, el *Scotia*, el *Java*, el *Rusia*, todos ellos navíos de gran potencia y los más grandes que, tras el *Great Eastern*, jamás hubiesen surcado los mares. Así pues, en 1867, la compañía poseía doce navíos, ocho de ruedas y cuatro de hélices.

Si proporciono todos estos detalles es para dejar patente la importancia de esta compañía de transportes marítimos, conocida en el mundo entero por su inteligente gestión. Durante veintiséis años, los navíos Cunard han atravesado dos mil veces el Atlántico y nunca se ha cancelado un viaje, nunca se han retrasado, nunca se ha perdido ni una carta, ni un hombre ni un barco. Por esta razón, a pesar de la potente competencia de Francia, los pasajeros aún eligen la línea Cunard antes que cualquier otra. Dicho esto, nadie se extrañará de la repercusión que provocó el accidente sucedido a uno de sus mejores vapores.

El 13 de abril de 1867, con el mar en calma y brisa maniobrable, el *Scotia* se encontraba a 15° 12' de longitud y 45° 37' de latitud. Navegaba a una velocidad de trece nudos, cuarenta y tres centésimas, bajo la potencia de sus mil caballos de vapor. Sus ruedas surcaban el mar con una regularidad perfecta. Su calado entonces era de seis metros y setenta centímetros y su desplazamiento de seis mil seiscientos veinticuatro metros cúbicos. A las cuatro y diecisiete minutos de la tarde, durante un refrigerio ofrecido a los pasajeros en el gran salón, se produjo un choque que podría calificarse de poco apreciable contra la quilla del *Scotia*. Pero el *Scotia* no había chocado, sino que algo había chocado contra él, algo afilado o perforante, y no algo contundente. El abordaje fue tan ligero que nadie a bordo se habría preocupado si no hubiese sido por los marineros de la sala de máquinas que subieron al puente exclamando:

—¡Nos hundimos! ¡Nos hundimos!

Al principio, los pasajeros se asustaron mucho, pero el capitán Anderson se apresuró a tranquilizarlos. En realidad, el peligro no era inminente. El *Scotia*, dividido en siete compartimentos estancos, debía ser capaz de hacer frente a una vía de agua. No obstante, el capitán Anderson se dirigió rápidamente a la cala del barco. Vio que el quinto compartimento había sido invadido por el mar y la rapidez con que se había producido probaba que la vía de agua había sido considerable. Por suerte, aquel compartimento no albergaba las calderas, puesto que se habrían apagado de golpe. El capitán hizo detener el barco inmediatamente y uno de los marinos se sumergió para ver el alcance de los daños. Al cabo de poco, se constataba la existencia de un gran agujero de dos metros en la quilla del vapor. Una vía de agua de tal magnitud no podía ser pasada por alto y el *Scotia* tuvo que continuar el viaje con sus ruedas medio hundidas. Entonces se encontraba a trescientas millas de

cabo Clear y, con tres días de retraso, que inquietaron mucho en Liverpool, entró en las dársenas de la compañía.

Los ingenieros procedieron entonces a examinarlo en dique seco. Y no podían creer lo que veían sus ojos. A dos metros y medio por debajo de la línea de flotación se abría un boquete regular en forma de triángulo isósceles. El desgarro en la chapa se había producido de forma perfectamente limpia. Por lo tanto, el objeto que lo había perforado tenía que estar hecho de un temple poco común y, además, tenía que haber sido proyectado con una fuerza prodigiosa para conseguir perforar una chapa de cuatro centímetros y después retirarse con un movimiento de retroceso verdaderamente inexplicable.

Este último acontecimiento tuvo tal repercusión que apasionó de nuevo a la opinión pública. Desde aquel momento, los siniestros marítimos que no tenían una causa determinada fueron atribuidos al monstruo. Aquel fantástico animal cargó con la responsabilidad de todos los naufragios, cuyo número por desgracia es considerable.

Por lo tanto, aquel «monstruo», justa o injustamente, fue acusado de cuantiosas pérdidas humanas y económicas, e hizo que las comunicaciones entre los distintos continentes fueran cada vez más peligrosas. La opinión pública se manifestó y pidió categóricamente que los mares fuesen librados a cualquier precio de aquel formidable cetáceo.