





**VEINTE MIL
LEGUAS
DE VIAJE
SUBMARINO**

**JULES
VERNE**

**VEINTE MIL
LEGUAS
DE VIAJE
SUBMARINO**

**JULES
VERNE**

Traducción de Íñigo Jáuregui



Nørdicalibros

Título original:

Vingt mille lieues sous les mers



© De la traducción: **Íñigo Jáuregui**

© Del prólogo: **Antonio Muñoz Molina**

Publicado el 8 de octubre de 2016 en *El País*, *Babelia*

Por cortesía del autor

© De esta edición: **Nórdica Libros S. L.**

C/ Doctor Blanco Soler, 26 · 28044 Madrid

Tlf: (+34) 91 705 50 57

info@nordicalibros.com

Primera edición: noviembre de 2024

ISBN: 978-84-10200-97-5

Depósito Legal: M-24113-2024

IBIC: FC

Thema: FBC

Impreso en España / *Printed in Spain*

Gracel Asociados

(Alcobendas)



Diseño: **Nacho Caballero**

Maquetación: **Diego Moreno**

Corrección ortotipográfica: **Victoria Parra** y **Ana Patrón**

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, www.cedro.org)

si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Prólogo
De regreso al *Nautilus*
Antonio Muñoz Molina

En el tren que me llevaba de París a Nantes, por la orilla del Loira y los campos opulentos de Francia, iba leyendo *Veinte mil leguas de viaje submarino*. Era uno de esos azares de los que está hecha una vida de lector voluble. Viajaba a la ciudad natal de Julio Verne leyendo su novela tal vez más perfecta, y como mi afición a la lectura es tan congénita, tan primordial, como mi afición a los trenes, a esos trenes espléndidos que cruzan Europa, iba como en un trance sereno de felicidad, mirando esos ríos y esas llanuras verdes y otoñales de Francia, sumergido en la lectura y en la velocidad del tren como el capitán Nemo y el profesor Pierre Aronnax en la biblioteca del *Nautilus*, que es un salón con dorados y terciopelos del Segundo Imperio en el que se abre de pronto, como un cortinaje de teatro, un ventanal que da a los paisajes y a las criaturas del fondo del mar.

En Nantes tenía el proyecto de aprovechar unas horas libres para visitar el museo dedicado a Julio Verne. La novela había empezado a leerla, con cierta curiosidad sentimental, unos días antes, dando distraídamente por seguro que al cabo de tantos años no iba a encontrar en ella la emoción que me había deparado cuando la descubrí y a lo largo de las lecturas reiteradas que hice entre los once y los catorce años. Como Cervantes y Mark Twain en muchos países y durante mucho tiempo, Julio Verne ha sido una lectura juvenil, en el sentido trivial y simplificador de la palabra. Digo trivial y simplificador porque así lo eran las traducciones, adaptaciones más bien, en las que esos escritores llegaban a nosotros. Verne, igual que Twain o Cervantes, es tan original que su poesía sobrevive hasta a las versiones más torpes, en parte porque el fulgor de sus historias y sus personajes no hay manera de empañarlo, en parte también porque el

empobrecimiento de las adaptaciones y de las traducciones mediocres lo suple sin ningún esfuerzo la fervorosa imaginación poética de los lectores muy jóvenes.

Uno dejaba de leer a Verne igual que dejaba de llevar pantalón corto. Yo lo volví a encontrar años después, en las traducciones íntegras y muy cuidadas de Miguel Salabert que publicaba Alianza. Pero uno andaba ya en otras cosas, y en esas lecturas de Verne había sobre todo una especie de arqueología personal. Cuando uno es joven y ya adulto quiere alejarse cuanto antes de la adolescencia — al menos, lo quería—, y tiene prisa por formarse una educación del todo contemporánea. El antiguo lector de Verne quería serlo ahora de Faulkner y de Julio Cortázar, de Juan Marsé y de Borges y Onetti, y el capitán Nemo se le quedaba muy lejos.

Lo que me importaba entonces de Verne era el recuerdo más que la lectura; el recuerdo del asombro y de la vocación que había despertado en mí. En mi casa había una sala recogida con una mesa camilla, unas sillas de respaldo recto y un reloj de péndulo, una ventana que daba a una calle empedrada. Aún no habían llegado el televisor ni la nevera, que las familias de entonces no ponían en la cocina sino en la habitación en la que se sentaban las visitas. Me habían regalado una edición de *Veinte mil leguas de viaje submarino*, sin ilustraciones, probablemente íntegra, de la editorial Sopena, que publicaba libros de bolsillo muy baratos que estaban en todas las papelerías. El reloj de péndulo daba las horas, las medias y los cuartos con un retumbar solemne. Me senté a leer junto a la ventana, con una luz de mañana nublada que quizás inventa el recuerdo. Levanté la cabeza del libro cuando me llamaron a comer. Eran las dos. Desde las diez yo no había oído los cuartos, las medias ni las horas. La lectura me había sumergido en un silencio tan submarino como el del interior del *Nautilus*.

El capitán Nemo era el personaje más poderoso que yo había encontrado nunca, en gran parte porque en la novela no llegaba a saberse casi nada sobre él. Se llegaba al final y el misterio se agrandaba en vez de disiparse, y parecía que se hiciera definitivo. No me quedaba más remedio que volver al principio. Uno o dos años después cayó en mis manos la otra novela de Verne que me causó más impresión, *La isla misteriosa*. Creo que es el libro que he leído más veces en mi vida. Cuando aparecen en ella el capitán Nemo y el *Nautilus*, como fantasmas del Hades en la *Odisea* o en la *Eneida*, conocí uno de los grandes estremecimientos que me ha deparado la literatura. En la primera novela que escribí, el personaje en sombras

que sostiene la trama y que cerca del final parece que vuelve de la muerte era un trasunto del capitán Nemo.

Es triste que el tiempo pueda volverlo a uno resabiado y condescendiente, sin volverlo sabio. Julio Verne había modelado mi imaginación y me había hecho darme cuenta por primera vez de que las novelas existen porque alguien se ha tomado el trabajo tenaz de escribirlas, y de que ese era un oficio al que merecía la pena dedicar la vida. Pero con los años, sin volver a leerlo, supuse que era un escritor tosco, y que la poesía de sus libros estaba sobre todo en los títulos. Me parecía ingenioso lamentarme de que las mejores novelas de Verne no las hubiera escrito Baudelaire.

En el tren hacia Nantes entendí con fervor, con gratitud, con remordimiento, que muchas páginas de *Veinte mil leguas de viaje submarino* son tan arrebatadoras como si las hubiera escrito Baudelaire: que sin la menor duda Verne conoció los poemas de *Las flores del mal*, igual que está fuera de duda que leyó a Allan Poe en las traducciones de Baudelaire. El grito libertario de Baudelaire: *Homme libre, toujours tu chériras la mer!*, podría ser la consigna del capitán Nemo, que buscaba en los mares una libertad a salvo de todos los tiranos de la tierra firme. Toda la novela es una gran «invitación al viaje», y a lo que más se parece ese templo de vivientes pilares que según Baudelaire es la naturaleza, ese bosque de símbolos que atraviesan los seres humanos, es a los otros bosques submarinos que exploran el capitán Nemo y los suyos, con sus escafandras y sus zapatos de plomo, alumbrados por lámparas eléctricas portátiles y por el gran reflector del *Nautilus*. Baudelaire y Verne vivieron en París al mismo tiempo; tuvieron el mismo editor; fueron los dos amigos del fotógrafo Nadar, que se hizo construir un globo y le dio en él a Verne un paseo sobre los tejados de la ciudad. Años después, hacia 1920, James Joyce y Marcel Proust compartieron un taxi en París, y parece que no se dijeron ni dos palabras. Me gusta imaginarme a Julio Verne y a Charles Baudelaire acodados juntos en la barquilla de un globo, semejantes y tal vez extraños, unidos por una afinidad que su aspecto exterior escondía.

PRIMERA PARTE



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 estimaciones 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 2 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 solo 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 Smithsonian 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, incomprensible.

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 cables¹ 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

¹ Según la RAE, un cable es la «décima parte de una milla, equivalente a unos 185 metros». (*N. del T.*)

la que pertenecía hicieron que el suceso cobrase una repercusión extraordinaria.

Todo el mundo conoce al célebre armador inglés Cunard, 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 veleeros 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 había 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?

Solo 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 chassépot, 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 nuevos, de una organización esencialmente “abisal”, que habitan los estratos inaccesibles a la sonda y a los que un hecho cualquiera, una fantasía, un capricho si se quiere, empuja de tarde en tarde al nivel superior del océano.

»Si, por el contrario, conocemos todas las especies vivas, entonces hay que buscar al animal en cuestión entre los seres marinos ya catalogados, y en este caso estaría dispuesto a admitir la existencia de un narval gigantesco.

El narval común o unicornio de mar a menudo alcanza una longitud de sesenta pies. Multiplíquese por cinco o por diez esta dimensión, dese al cetáceo una fuerza proporcional a su tamaño, aumentense sus armas ofensivas y se obtendrá el animal deseado. Este tendrá las proporciones descritas por los oficiales del *Shannon*, el instrumento requerido para perforar el *Scotia* y la potencia necesaria para hendir el casco de un buque.

»En efecto, el narval está armado con una especie de espada de marfil, una alabarda, como la describen algunos naturalistas. Se trata de un diente tan duro como el acero. Se han encontrado algunos de estos dientes clavados en el cuerpo de ballenas a las que el narval ataca siempre con éxito. Otros han sido arrancados, no sin esfuerzo, de los cascos de buques que estos animales habían perforado de lado a lado, como una broca perfora un tonel. El museo de la Facultad de Medicina de París posee uno de estos dientes, que mide dos metros

y veinticinco centímetros de largo y cuarenta y ocho centímetros de ancho en su base.

»Pues bien, supongan el arma más fuerte y el animal diez veces más poderoso, lánzelo a una velocidad de veinticinco millas por hora, multipliquen su masa por su velocidad y obtendrán un impacto capaz de producir la catástrofe de la que hablamos.

»Por lo tanto, hasta obtener más información, yo me decantaría por un unicornio de mar de dimensiones colosales, armado no con una alabarda, sino con un verdadero espolón, como las fragatas acorazadas o los “rams” de guerra, de los que parece tener a la vez la masa y la potencia motriz.

»Así se explicaría este fenómeno inexplicable, a menos que no haya nada, pese a lo que se ha atisbado, visto, sentido y sufrido, lo que también es posible.»

Estas últimas palabras eran una cobardía por mi parte, pero quería proteger hasta cierto punto mi dignidad de profesor y no exponerme demasiado a las risas de los norteamericanos, que cuando ríen, ríen de verdad. Me reservaba una escapatoria, aunque, en el fondo, admitía la existencia del «monstruo».

Mi artículo fue discutido acaloradamente, lo que le valió una gran repercusión, y reunió a un buen número de partidarios. La solución que proponía, por otra parte, dejaba espacio a la imaginación. La mente humana se complace en las concepciones grandiosas de seres sobrenaturales y el mar es precisamente su mejor vehículo, el único medio donde estos gigantes —al lado de los cuales los animales terrestres, elefantes o rinocerontes, parecen enanos— pueden surgir y desarrollarse. Las masas líquidas transportan las mayores especies conocidas de mamíferos, y tal vez contengan moluscos de un tamaño incomparable y crustáceos que espantan a la vista, como langostas de cien metros o cangrejos de doscientas toneladas. ¿Por qué no? En otro tiempo, los animales terrestres de las épocas geológicas, los cuadrúpedos, los cuadrumanos, los reptiles, las aves, eran de dimensiones gigantescas. El Creador los había arrojado en un molde colosal que el tiempo ha ido poco a poco reduciendo. ¿Por qué el mar, en sus misteriosas profundidades, no habría preservado estas muestras de la vida de otra era, él, que nunca cambia, mientras que el núcleo terrestre cambia casi sin cesar? ¿Por qué no podía albergar en su seno las últimas variedades de estas especies titánicas, cuyos años son siglos y sus siglos, milenios?

Pero me dejo arrastrar hacia fantasías que no me corresponde alimentar. ¡Basta ya de esas quimeras que el tiempo ha convertido para mí en realidades terribles! Lo repito, se dictó una opinión sobre la naturaleza del fenómeno y el público aceptó sin discusión la existencia de un ser prodigioso que nada tenía en común con las fabulosas serpientes de mar.

Pero si unos no vieron en eso más que un enigma puramente científico, otros, más prácticos, sobre todo en América e Inglaterra, opinaron que había que eliminar del océano al temible monstruo para garantizar las comunicaciones transoceánicas. Los periódicos industriales y comerciales abordaron la cuestión principalmente desde este punto de vista. La *Shipping and Mercantile Gazette*, el *Lloyd*, el *Paquebot*, la *Revue Maritime et Coloniale* y todas las publicaciones dependientes de aseguradoras que amenazaban con subir las tarifas de sus pólizas fueron unánimes al respecto.

Después de que la opinión pública se hubiera pronunciado, los Estados de la Unión fueron los primeros en decidirse. En Nueva York se preparó una expedición para perseguir al narval. Se apostó una fragata muy veloz, la *Abraham Lincoln*, para hacerse a la mar lo antes posible. Se abrieron los arsenales al comandante Farragut, que aceleró activamente el armamento de su fragata.

Como ocurre siempre, desde el momento en que se decidió perseguir al monstruo, este no volvió a aparecer. Durante dos meses no se oyó hablar de él. Ningún barco se lo cruzó. Parecía que el unicornio estuviera al tanto de las conjuras que se tramaban en su contra. ¡Se había hablado tanto de él, e incluso por el cable trasatlántico! Por eso los bromistas pretendían que el muy astuto había interceptado algún telegrama del que ahora sacaba provecho.

Así pues, no se sabía adónde dirigir la fragata armada para una campaña por mares remotos y equipada con formidables aparejos de pesca. La impaciencia iba en aumento cuando, el 3 de julio, se supo que un barco de la línea de San Francisco a Shanghái había avistado de nuevo al animal tres semanas atrás, en los mares septentrionales del Pacífico.

La conmoción que causó la noticia fue extraordinaria. El comandante Farragut no dispuso ni de veinticuatro horas de plazo. Sus víveres ya estaban embarcados, sus bodegas rebosaban carbón y la tripulación se hallaba al completo. ¡Solo había que encender las calderas, calentar motores y zarpar! No se le habría perdonado ni medio día de retraso. Además, el comandante Farragut estaba deseando partir.

Tres horas antes de que el *Abraham Lincoln* abandonara el muelle de Brooklyn, recibí una carta que decía así:

*Monsieur Aronnax, profesor del Museo de París,
Fifth Avenue Hotel.
Nueva York.*

Señor:

Si quiere unirse a la expedición del *Abraham Lincoln*, el Gobierno de la Unión verá con agrado que usted represente a Francia en esta empresa. El comandante Farragut tiene un camarote a su disposición.

Atentamente,
J. B. HOBSON,
secretario de Marina.

III

Como guste el señor

Tres segundos antes de llegar la carta de J. B. Hobson, la idea de perseguir al unicornio estaba tan lejos de mi imaginación como la de acometer el paso del noroeste. Tres segundos después de haber leído la carta del honorable secretario de Marina, comprendí al fin que mi verdadera vocación, el único objetivo de mi vida, era cazar a ese monstruo inquietante y eliminarlo de la faz de la tierra.

No obstante, acababa de volver de un arduo viaje, estaba cansado y necesitaba reposo. Solo aspiraba a ver de nuevo mi país, a mis amigos, mi pequeño alojamiento en el Jardín de las Plantas, mis queridas y preciadas colecciones. Pero nada pudo retenerme. Lo olvidé todo, fatigas, amigos, colecciones, y acepté sin darle más vueltas la oferta del Gobierno estadounidense.

«Además —pensaba—, todos los caminos llevan a Europa, y el unicornio tendrá la amabilidad de llevarme a las costas de Francia. El buen animal se dejará cazar en los mares de Europa —para satisfacción mía—, y no quiero llevar menos de medio metro de su alabarda de marfil al Museo de Historia Natural.»

Pero, entretanto, tenía que ir en busca del narval al norte del océano Pacífico, lo que, para regresar a Francia, era como ir por las antípodas.

—¡Conseil! —grité, impaciente.

Conseil era mi criado. Un joven abnegado que me acompañaba en todos mis viajes. Un buen flamenco al que yo apreciaba y que me lo devolvía con creces. Un ser flemático por naturaleza, metódico por principio, cumplidor por costumbre, poco impresionable ante las sorpresas de la vida, muy hábil con las manos, apto para cualquier tarea y que, a pesar de su nombre, nunca daba consejos, incluso cuando no se le pedían.

En contacto con los sabios de nuestro pequeño mundo del Jardín de las Plantas, Conseil había llegado a adquirir ciertos conocimientos. Yo tenía en él a un especialista, muy ducho en la clasificación de historia natural, que recorría con agilidad de acróbata toda la escala de las ramificaciones, grupos, clases, subclases, órdenes, familias, géneros, subgéneros, especies y variedades. Pero ahí acababa su ciencia. Clasificar era su pasión, y no sabía más. Muy versado en la teoría de la clasificación, pero poco en la práctica, no habría distinguido, creo yo, un cachalote de una ballena. Y sin embargo, ¡qué bravo y buen muchacho!

Conseil, hasta allí y durante diez años, me había seguido adonde quiera que me llevara la ciencia. Nunca hizo ni un solo comentario sobre la duración o la fatiga de un viaje, ni una objeción a hacer las maletas para un país cualquiera, China o el Congo, por lejano que fuera. Iba a un sitio como al otro, sin más preguntas. Además de una salud de hierro que desafiaba todas las enfermedades, tenía sólidos músculos, pero nada de nervios, o apariencia de nervios (en lo moral, se entiende).

El joven tenía treinta años, y su edad era a la de su amo lo que quince es a veinte. Se me excusará por decir así que yo tenía cuarenta años.

Conseil tenía un único defecto. Formalista empedernido, solo se dirigía a mí en tercera persona, hasta el punto de resultar cargante.

—¡Conseil! —repetí, mientras comenzaba a hacer febrilmente los preparativos.

Ciertamente, yo estaba seguro de aquel joven tan abnegado. Normalmente nunca le preguntaba si le venía bien o no seguirme en mis viajes, pero esta vez se trataba de una expedición que podía prolongarse indefinidamente, una empresa azarosa en busca de un animal capaz de hundir una fragata como una cáscara de nuez. Era como para pensárselo, incluso para el hombre más impasible del mundo. ¿Qué diría Conseil?

—¡Conseil! —grité por tercera vez.

Conseil apareció.

—¿Me ha llamado el señor? —dijo al entrar.

—Sí, muchacho. Prepárame y prepárate. Partimos en dos horas.

—Como guste el señor —respondió tranquilamente Conseil.

—No hay un instante que perder. Mete en mi baúl todas las cosas de viaje, ropa, camisetas, calcetines, sin contarlos, pero todos los que puedas. ¡Deprisa!

—¿Y las colecciones del señor? —me recordó Conseil.

—Nos ocuparemos de ellas más tarde.

—¡Cómo! ¿Los *archiotherium*, los *hyracotherium*, los oreodones, los queropótamos y demás esqueletos del señor?

—Los guardaremos en el hotel.

—¿Y el babirusa vivo del señor?

—Lo alimentarán en nuestra ausencia. Además, daré orden de que envíen a Francia nuestro zoo.

—¿Entonces no volvemos a París? —preguntó Conseil.

—Sí..., naturalmente... —respondí evasivamente—, pero dando un rodeo.

—El rodeo que plazca al señor.

—¡Oh, será poca cosa! Un camino algo menos directo, eso es todo. Iremos a bordo del *Abraham Lincoln*.

—Como convenga al señor —respondió tranquilamente Conseil.

—Ya sabes, amigo mío, se trata del monstruo... del famoso narval... ¡Vamos a eliminarlo de los mares!... El autor de una obra en dos volúmenes sobre *Los misterios de los fondos submarinos* no puede negarse a embarcar con el comandante Farragut. ¡Misión gloriosa, pero... también arriesgada! No sabemos adónde iremos. Estas bestias pueden ser muy caprichosas. ¡Pero iremos de todos modos! ¡Tenemos un comandante que no conoce el miedo!

—Haré lo que haga el señor —respondió Conseil.

—Piénsatelo bien, pues no quiero ocultarte nada. Es uno de esos viajes de los que no siempre se regresa.

—Como guste el señor.

Al cuarto de hora nuestros baúles estaban listos. Conseil los había hecho en un santiamén, y yo estaba seguro de que no faltaba nada, porque el muchacho clasificaba las camisas y los trajes tan bien como las aves y los mamíferos.

El ascensor del hotel nos dejó en el gran vestíbulo del entresuelo. Bajé los pocos escalones que conducían a la planta baja y pagué la cuenta en el largo mostrador siempre asediado por un enorme gentío. Mandé enviar a París (Francia) mis fardos de animales disecados y plantas secas, abrí una cuenta para que cuidaran del babirusa y, seguido de Conseil, tomé 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 muelle 34. Allí el ferry