



www.loqueleo.es

Título original: *Vingt mille lieues sous les mers*, Jules Verne

© De la adaptación del texto: 2022, Ana Alonso

© De las ilustraciones: 2022, Pep Brocal

© De esta edición:

2022, Sanoma Infantil y Juvenil, S. L.

Loqueleo es una marca registrada directa o indirectamente por Grupo Santillana

Educación Global, S. L. U., licenciada a Sanoma Infantil y Juvenil, S. L.

Avenida de los Artesanos, 6. 28760 Tres Cantos (Madrid)

Teléfono: 91 744 90 60

ISBN: 978-84-9122-391-7

Depósito legal: M-12447-2021

Printed in Spain - Impreso en España

Primera edición: abril de 2022

Directora de la colección:

Maite Malagón

Editora ejecutiva:

Yolanda Caja

Dirección de arte:

José Crespo y Rosa Marín

Proyecto gráfico:

Marisol del Burgo, Rubén Chumillas, Julia Ortega,

Álvaro Recuenco y Laura Ruiz



Las materias primas utilizadas en la fabricación de este libro son reciclables y cumplen ampliamente con la normativa europea de sostenibilidad, economía circular y gestión energética.

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.

Jules Verne

**VEINTE MIL
LEGUAS
DE VIAJE
SUBMARINO**

loqueleq

UN ESCOLLO FUGITIVO



El año 1866 quedó marcado por un fenómeno extraño que nadie ha podido olvidar. Conmoción principalmente a las gentes de mar, aunque los rumores se extendieron por las poblaciones costeras y hasta el interior de los continentes. Negociantes, armadores, capitanes de barco, oficiales de la Armada de diversos países y los gobiernos de Europa y América mostraron la más viva preocupación por el asunto.

En efecto: desde hacía algún tiempo, numerosos barcos se habían encontrado en alta mar con una «cosa enorme», un objeto largo, con forma de huso, a veces fosforescente, infinitamente más grande y más rápido que una ballena.

Los testimonios relacionados con esta aparición coincidían con bastante exactitud en la estructura del objeto o criatura en cuestión, la inaudita velocidad de sus movimientos, su asombrosa capacidad de maniobra y la extraña vida de la que parecía estar

dotado. Si era un cetáceo, sobrepasaba en volumen a todos los que la ciencia había estudiado hasta entonces. Ningún especialista habría admitido la existencia de un monstruo semejante sin verlo con sus propios ojos.

Sin embargo, existía, era imposible negarlo, y, dada la inclinación del cerebro humano hacia lo extraordinario y lo maravilloso, es comprensible que el mundo entero estuviese emocionado con aquella aparición, que ya nadie se atrevía a descartar como un cuento inventado.

El 20 de julio de 1866, el vapor Governor-Higgison se encontró con aquella mole en movimiento a cinco millas al este de las costas australianas. Al principio, el capitán Baker lo confundió con un escollo desconocido, y se proponía medir su posición exacta cuando el objeto disparó dos chorros de agua que se elevaron silbando hasta una altura de cincuenta pies. Por lo tanto, a menos que aquel escollo fuese un géiser, quedaba claro que el Governor-Higgison se hallaba ante un mamífero acuático desconocido previamente y capaz de lanzar por sus espiráculos auténticas columnas de agua mezclada con aire y vapor.

El 23 de julio del mismo año se observó algo parecido en el Pacífico desde el Cristóbal Colón. Así pues, aquel cetáceo extraordinario podía trasladarse de un sitio a otro con una velocidad sorprendente, ya que dos barcos distintos lo habían observado con



tres días de diferencia en dos puntos del mapa separados entre sí por una distancia de más de setecientas leguas marinas.

Quince días más tarde, a dos mil leguas de allí, el Helvecia y el Shannon, que navegaban en sentidos opuestos por la región del Atlántico situada entre Estados Unidos y Europa, se avisaron el uno al otro de la posición del monstruo. Comparando sus observaciones simultáneas, dedujeron que la longitud mínima de aquel mamífero era de unos 106 metros. Pero ni siquiera las ballenas más grandes han sobrepasado jamás los 56 metros.

Aquella sucesión de avistamientos desde diferentes barcos y en lugares alejados unos de otros conmocionaron profundamente a la opinión pública.



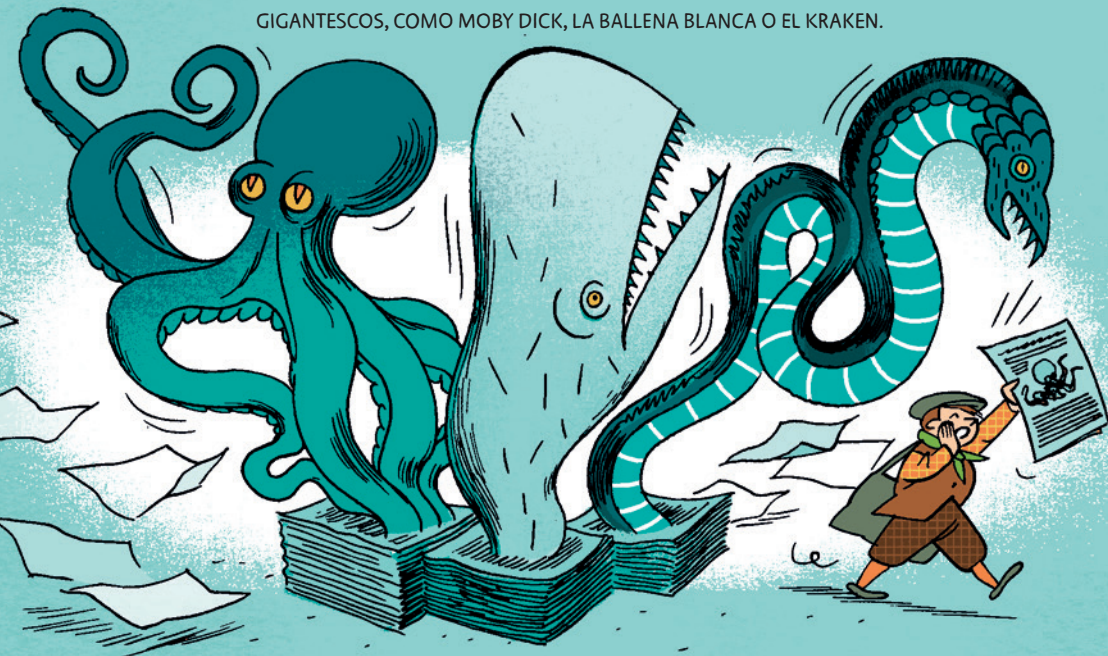
EN TODAS PARTES, EL MONSTRUO SE PUSO DE MODA. LO REPRESENTABAN EN LOS TEATROS.



LE DEDICABAN CANCIONES EN LOS CAFÉS...



Y EN LOS PERIÓDICOS APARECÍA RODEADO DE OTROS SERES MARINOS GIGANTESCOS, COMO MOBY DICK, LA BALLENA BLANCA O EL KRAKEN.



ENTRE LAS REVISTAS DE LAS SOCIEDADES CIENTÍFICAS Y LA PRENSA POPULAR SURGIÓ UNA AGRIA POLÉMICA QUE DURÓ MESES. LA GENTE NO SABÍA QUÉ PENSAR.

AQUÍ DICE QUE PODRÍA TRATARSE DE UN REPTIL GIGANTE.

AQUÍ DICE QUE LOS CIENTÍFICOS SE HAN VUELTO LOCOS.



LOS CIENTÍFICOS BARAJABAN EN SUS PUBLICACIONES LAS MÁS SORPRENDENTES TEORÍAS.



EL ARTÍCULO DEFINITIVO APARECIÓ EN UNA REVISTA SATÍRICA MUY TEMIDA. SU MEJOR REDACTOR SE BURLÓ SIN PIEDAD DEL MONSTRUO Y DE LOS CIENTÍFICOS QUE LO DEFENDÍAN...



Y LOS PERIODISTAS REPLICABAN RECHAZANDO AQUELLAS IDEAS Y HACIENDO CHISTES SOBRE ELLAS...



... PROVOCANDO LA CARCAJADA GENERAL Y ZANJANDO EL DEBATE. EL INGENIO HABÍA VENCIDO A LA CIENCIA.



A principios del año 1867, la cuestión parecía enterrada, pero una sucesión de hechos nuevos la volvió a sacar a la luz. Ya no se trataba solo de una curiosidad científica, sino de un peligro real que había que evitar. El asunto tomó otro cariz. El monstruo se transformó de nuevo en islote, roca, escollo..., pero escollo fugitivo, ilocalizable, impredecible.

El 5 de marzo de 1867 por la noche, el Moravian chocó por el lado de estribor con una roca que no estaba señalada en ningún mapa. Combinando la fuerza del viento con la de sus cuatrocientos caballos de vapor, avanzaba en ese momento a una velocidad de trece nudos. Si no hubiera sido por la excelente calidad de su casco, se habría abierto en canal y se habría hundido con sus ciento treinta y siete pasajeros procedentes de Canadá.

El accidente tuvo lugar hacia las cinco de la mañana. Los oficiales de guardia se precipitaron a la popa y escudriñaron el océano con la más escrupulosa atención. No vieron nada más que un fuerte remolino, como si algo acabase de agitar violentamente la superficie líquida. Se anotó la posición y el Moravian continuó su ruta sin daños aparentes. ¿Había chocado con una roca submarina o con los restos de un naufragio? Nadie lo sabía, pero cuando lo llevaron a tierra observaron que buena parte de la quilla había quedado destrozada.

A pesar de su gravedad, este hecho podría haber caído en el olvido de no ser porque tres semanas más tarde se reprodujo en

circunstancias casi idénticas, solo que, en este caso, gracias a la nacionalidad del barco afectado, el acontecimiento tuvo una repercusión inmensa.

El 13 de abril de 1867, el Scotia, de la naviera inglesa Cunard, se encontraba a 15° 12' de longitud y a 45° 37' de latitud. Avanzaba a una velocidad de trece nudos y medio gracias a la potencia de sus mil caballos de vapor, y sus ruedas batían las olas con una regularidad perfecta. A las cuatro y diecisiete minutos de la tarde, durante el almuerzo de los pasajeros que se habían reunido en el gran salón, un choque apenas perceptible sacudió el casco del Scotia un poco por detrás de la rueda de babor.

No era que el barco hubiera chocado con nada; era que algo había chocado con él, posiblemente un instrumento afilado o puntiagudo. Nadie se habría preocupado de no ser por los gritos de los marineros de la sala de máquinas, que subieron al puente exclamando:

—¡Nos hundimos! ¡Nos hundimos!

En un primer momento, los pasajeros se asustaron mucho. Pero el capitán Anderson se apresuró a tranquilizarlos. El peligro no podía ser inminente, ya que el Scotia estaba dividido en siete compartimentos estancos, por lo que no podía irse a pique por una simple vía de agua.

El capitán Anderson bajó rápidamente a las bodegas. Comprobó que el mar había invadido el quinto compartimento y, por la

rapidez con la que había entrado el agua, parecía que el boquete en el casco era de tamaño considerable. Por suerte, aquel compartimento no contenía las calderas.

El capitán Anderson ordenó que parasen las máquinas y que un marinero se sumergiera para examinar la avería. Este descubrió un agujero de dos metros de largo en la línea de flotación del barco. Era imposible taponar una vía de agua semejante, así que el navío tuvo que continuar como pudo. Finalmente consiguió llegar a Liverpool con tres días de retraso.

Subieron el Scotia a un dique seco y los ingenieros procedieron a examinarlo. No podían creer lo que veían. Dos metros y medio por debajo de la línea de flotación se abría un desgarró de bordes regulares con forma de triángulo isósceles. El arma que había producido aquel boquete perfecto debía de ser de un temple extraordinario y debían de haberla lanzado con una fuerza prodigiosa para que fuese capaz de perforar una chapa de cuatro centímetros de grosor. Pero lo más asombroso era que hubiesen logrado retirarla de inmediato con un movimiento hacia atrás que parecía inexplicable.

Fue sobre todo esto último lo que desató de nuevo la pasión de la opinión pública. A partir de entonces, todos los accidentes marítimos sin causa conocida se le adjudicaron al monstruo. Aquel fantástico animal cargaba con la culpa de todos los naufragios, que no eran pocos, ya que se calcula que, de los tres mil barcos que desaparecen anualmente en el mar, unos doscientos son veleros o vapores.

Con justicia o sin ella, se empezó a acusar al «monstruo» de aquellas desapariciones y, como la comunicación entre los distintos continentes se estaba volviendo tan peligrosa, el clamor popular exigió que se resolviese el asunto librando definitivamente a los mares de aquel formidable cetáceo.

PROS Y CONTRAS



uando ocurrieron estos hechos, yo acababa de regresar de una exploración científica por las inhóspitas tierras de Nebraska, en los Estados Unidos. Como profesor suplente del Museo de Historia Natural de París, el gobierno francés me había enviado a aquella expedición. Después de seis meses en Nebraska reuniendo valiosas colecciones, llegué a Nueva York a finales de marzo. Tenía previsto regresar a Francia a principios de mayo y, durante la espera, me dedicaba a clasificar mis tesoros mineralógicos, botánicos y zoológicos. Fue entonces cuando se produjo el incidente del Scotia.

Yo estaba perfectamente informado sobre el asunto, como no podía ser menos. Había leído y releído todos los periódicos americanos y europeos sin llegar a ninguna conclusión. Aquel misterio me intrigaba. Incapaz de formarme una opinión, pasaba de un extremo a otro. Lo único que tenía claro era que algo había en aquellas aguas.

A mi llegada a Nueva York, la cuestión estaba al rojo vivo. La hipótesis del islote flotante o del escollo fugitivo había sido abandonada definitivamente. A menos que aquellas rocas tuviesen una máquina dentro, ¿cómo iban a desplazarse con una velocidad tan prodigiosa?

También se había descartado la idea de que fuese un barco a la deriva o los restos de un gran naufragio, una vez más debido a la rapidez de sus desplazamientos.

Quedaban, por lo tanto, dos opciones posibles, cada una defendida por sus partidarios. Por un lado, estaban los que apostaban por un monstruo de una fuerza colosal y, por otro, los que creían en un barco «submarino» de una extraordinaria potencia.

Sin embargo, esta última hipótesis no resistía un examen riguroso de la cuestión. Que un simple particular poseyese una máquina como aquella era poco probable. ¿Dónde y cuándo la habría hecho construir, y cómo habría podido mantener su construcción en secreto?

Solo los gobiernos podían poseer esa clase de máquinas destructivas y, en estos tiempos desastrosos donde los hombres se empeñan en multiplicar la potencia de sus armas de guerra, parecía posible que un estado estuviese probando a escondidas de los demás aquel formidable invento. Pero los propios gobiernos desmintieron aquella posibilidad. Como las comunicaciones transoceánicas se estaban resintiendo y eso iba en contra del interés público, no había motivos para dudar de la sinceridad de aquellas declaraciones.



Además, ¿cómo habría podido construirse aquel barco submarino sin que nadie se enterase? Para un particular resultaría difícil guardar el secreto, pero, para un estado vigilado constantemente por las potencias rivales, resultaría sencillamente imposible.

Volvió entonces la teoría del monstruo, a pesar de las continuas bromas que provocaba en la prensa. A mi llegada a Nueva York, numerosas personas me consultaron sobre el fenómeno en cuestión. Yo había publicado en Francia una obra en dos volúmenes titulada *Los misterios de las grandes profundidades submarinas*. El libro, muy apreciado en el mundo científico, me había convertido en especialista de aquel campo un tanto oscuro de la historia natural. Me preguntaron mi opinión. Mientras fue posible negar la realidad de los hechos, me refugié en una firme negación. Pero, cuando me vi contra las cuerdas, no tuve más remedio que pronunciarme. Me obligó a ello el *New York Herald*, muy interesado en publicar la opinión del «honorable Pierre Aronnax, profesor del Museo de París».

Acepté el desafío. Ya que no podía seguir callando, decidí hablar. Discutí el asunto desde todos los ángulos, desde el político hasta el científico, en un artículo bastante denso que se publicó en el número del 30 de abril.

En el artículo defendía la posibilidad de que la criatura a la que nos enfrentábamos no perteneciese a ninguno de los grupos de peces o cetáceos conocidos; tal vez se tratase de un organismo de los abismos profundos que, por algún azar de la naturaleza, habría acabado en la superficie. Sin embargo, lo más probable, en mi opinión,

era que el animal perteneciese a alguno de los grupos zoológicos ya estudiados. Yo me inclinaba a pensar que se trataba de un narval gigante, y lo justificaba con abundantes datos y argumentos.

Si un narval común puede llegar a medir sesenta pies, imaginemos un ejemplar diez veces más grande. Tendría más o menos las proporciones calculadas por los oficiales del Shannon. Los narvales cuentan con una especie de lanza de marfil, un diente con la dureza del acero. Se han encontrado algunos de esos dientes clavados en los cuerpos de las ballenas a las que atacan y otros en el casco de algunos barcos. Pues bien, multipliquemos el tamaño de esos dientes por diez. Un espolón así, lanzado a toda velocidad contra un barco, provocaría los daños que se le atribuían al monstruo.

Mi artículo suscitó una viva polémica y consiguió una gran repercusión. Logró el apoyo de cierto número de partidarios. La solución que proponía, además, dejaba mucho espacio a la imaginación. La mente humana disfruta con esas ideas grandiosas de seres sobrenaturales y el mar es el único medio en el que esos gigantes (comparados con los cuales los elefantes o los rinocerontes parecen enanos) pueden producirse y desarrollarse. Las masas líquidas albergan a las especies de mamíferos más grandes conocidas y tal vez también moluscos de un tamaño comparable, crustáceos terroríficos, como langostas de cien metros o cangrejos de doscientas toneladas de peso... ¿Por qué no?

Pero dejemos a un lado esos ensueños que el tiempo ha transformado para mí en terribles realidades. El caso es que mi



interpretación de aquel fenómeno fue ganando terreno hasta conseguir que el público admitiese sin objeciones la existencia de una criatura prodigiosa que no tenía nada que ver con las fabulosas serpientes de mar.

Y mientras algunos solo veían en ello un problema científico que había que resolver, otros más prácticos, sobre todo en Inglaterra y América, sostenían que había que purgar el océano de aquel temible monstruo para restablecer la confianza en las comunicaciones marinas. La prensa comercial e industrial se mostraba unánime en ese punto. Con el respaldo de la opinión pública, los Estados Unidos tomaron la iniciativa y comenzaron en Nueva York los preparativos de una expedición destinada a perseguir al narval. Escogieron una fragata rápida, el Abraham Lincoln, y se agilizó la puesta a punto para lanzarse al mar lo antes posible. El armamento de la fragata se le encomendó al capitán Farragut y todos los arsenales de la ciudad se ofrecieron a colaborar.

Como suele suceder, desde el momento en que se decidió perseguir al monstruo, este no volvió a aparecer. Durante dos meses nadie oyó hablar de él. Ningún barco se lo encontró. Era como si aquel unicornio se hubiese enterado de los planes que se tramaban contra él. ¡Se había hablado tanto del tema, incluso a través de los cables transatlánticos! Los bromistas aseguraban que aquella astuta criatura había interceptado algún telegrama y que, gracias a eso, lo sabía todo.



Así que, cuando la fragata ya estaba armada para una campaña larga y provista de formidables artilugios de pesca, nadie sabía adónde enviarla. La impaciencia iba en aumento cuando, el 2 de julio, se supo que un vapor de la línea de San Francisco a Shanghái se había topado con el animal tres semanas antes, al norte del océano Pacífico.

La noticia provocó una gran conmoción. Al capitán Farragut no se le concedieron ni veinticuatro horas. Los víveres ya estaban a bordo. Las bodegas se habían llenado de carbón. En la tripulación no faltaba un solo hombre. ¡Solo había que encender los motores, calentar y partir! Un retraso de media jornada se habría considerado imperdonable. Y, además, el propio capitán Farragut estaba deseando emprender el viaje.

Tres horas antes de que el Abraham Lincoln dejase los muelles de Brooklyn, recibí una carta redactada en los siguientes términos:

*Al señor Aronnax, profesor del Museo de París,
Hotel Quinta Avenida, Nueva York*

Señor:

Si desea usted unirse a la expedición del Abraham Lincoln, el gobierno de la Unión vería con agrado que usted represente a Francia en esta empresa. El capitán Farragut tiene un camarote a su disposición.

Le saluda cordialmente,

*J. B. Hobson,
secretario de Marina.*

