

VEINTE MIL LEGUAS DE VIAJE SUBMARINO

Austral Intrépida

PRIMERA PARTE

CAPÍTULO 1

Un escollo errante

El año 1866 se caracterizó indudablemente por un acontecimiento excepcional, por un fenómeno inexplicable, que seguramente no ha sido olvidado por nadie. Aparte de los rumores que conmovieron a los habitantes de los puertos y que sobreexcitaron a la opinión pública en el interior de los continentes, las gentes del mar se sintieron particularmente afectadas por el suceso. Tanto los negociantes, los armadores, los directores y el personal de las empresas marítimas de Europa y América, como los capitanes y demás oficiales de las marinas de todos los países, y con ellos los Gobiernos de los diversos Estados de ambos continentes, prestaron al hecho su más alto interés.

En efecto, desde hacía algún tiempo los navíos habían venido topándose en el mar con «una cosa enorme», un objeto largo y fusiforme, en algunas ocasiones fosforescente, e infinitamente más voluminoso y veloz que una ballena.

Los detalles relativos a semejante aparición, consignados en los diferentes cuadernos de bitácora, coincidían con bastante exactitud en todo lo concerniente a la estructura del objeto o del ser en cuestión, a la incalculable y sorpren-

dente rapidez de sus movimientos, a la increíble potencia de su locomoción y a la vida particular de que parecía dotado. Si se trataba de un cetáceo, su tamaño excedía al de todos aquellos que la ciencia había clasificado hasta entonces. Ni Cuvier, ni Lacépède, ni Dumeril, ni Quatrefages hubieran admitido la existencia de tal monstruo sin haberlo visto de una forma concreta con sus propios ojos de especialistas en la materia.

Aceptando el término medio de las observaciones realizadas, desechando las tímidas evaluaciones que asignaban al objeto una longitud de doscientos pies, y rechazando al mismo tiempo los cálculos exagerados que le suponían una milla de anchura por tres de largo, podía muy bien afirmarse que aquel ser fenomenal, en caso de ser cierta su existencia, rebasaba con mucho las mayores dimensiones entre todas las admitidas hasta aquel momento por los ictiólogos.

Su existencia era por tanto evidente, el hecho en sí no podía negarse, y la emoción producida en el mundo entero por tan sobrenatural aparición resultaba más que comprensible, sobre todo si se tiene en cuenta la inclinación que el cerebro humano siente por todo aquello que sea susceptible de ser denominado como maravilloso. Ni que decir tiene que cualquier pretensión de relegar el suceso a la simple categoría de las fábulas hubiera resultado un esfuerzo inútil.

El 20 de julio de 1866, el vapor Governor Higginson, de la Calcutta and Burnach Steam Navigation Company, se había topado efectivamente con la movediza masa en cuestión a unas cinco millas al este de las costas de Australia. El



capitán Baker se había creído, por un momento, en presencia de un escollo desconocido, y se disponía ya a determinar su situación exacta, cuando dos columnas de agua, proyectadas por el enigmático objeto, se elevaron a no menos de ciento cincuenta pies de altura. Resultaba evidente, por lo tanto, a menos que el supuesto escollo no estuviera sometido a las expansiones intermitentes de un géiser, que el Governor Higginson se hallaba frente a algún mamífero acuático, desconocido hasta entonces, que lanzaba por sus respiraderos aquellos surtidores de agua mezclados con aire y vapor.

El 23 de julio del mismo año volvió a producirse una situación análoga en los mares del Pacífico. El navío protagonista fue en esta ocasión el Cristóbal Colón, de la West India and Pacific Steam Company. El nuevo encuentro demostraba que el extraordinario cetáceo podía trasladarse de un lugar a otro con una velocidad sorprendente, ya que el Governor Higginson y el Cristóbal Colón lo habían avistado, con tan solo tres días de intervalo, en dos puntos del mapa separados por una distancia de más de setecientas leguas marinas.

Quince días más tarde, a dos mil leguas de allí, el Helvetia, de la Compagnie Nationale, y el Shannon, del Royal Mail, que marchaban en dirección opuesta por la zona del Atlántico comprendida entre Estados Unidos y Europa, divisaron al monstruo en los 42° 15' de latitud norte el primer navío, y en los 60° 35' de longitud oeste el segundo. La observación de ambas tripulaciones coincidió en fijar al mamífero una longitud de por lo menos trescientos cin-

cuenta pies ingleses,¹ puesto que el Shannon y el Helvetia eran de dimensiones inferiores al extraño objeto movable, y ello a pesar de que medían cien metros desde el estrave al codaste. Ahora bien, las ballenas más voluminosas entre todas las conocidas, que son las que suelen frecuentar los parajes de las islas Aleutianas, Kulammak y Umgullick, no han rebasado jamás la longitud de cincuenta y seis metros.

Los informes que fueron sucediéndose acabaron por conmover profundamente a la opinión pública. Ciertas observaciones hechas a bordo del trasatlántico Pereire aportaron algunos datos inquietantes. El monstruo abordó al Etna, de la línea Inman. Estaba también el acta levantada por los oficiales de la fragata francesa Normandie. Y un diseño bastante completo obtenido por el estado mayor del comodoro Fitz-James, a bordo del Lord Clyde. En los países de talante menos grave, fue tomado a broma el fenómeno, pero en las naciones con un sentido de la realidad más acusado, como Inglaterra, Norteamérica y Alemania, fue objeto de una viva preocupación.

En los centros de reunión más concurridos, el monstruo pasó a ser el tema preferente de las conversaciones. Fue comentado en las mesas de los cafés, satirizado en las columnas de los periódicos, y sacado a escena en los teatros. Los comentaristas de toda clase tuvieron ocasión para dar rienda suelta a su fantasía. En las más diversas publicaciones se imprimieron grabados en los que aparecían con

1. Aproximadamente 106 metros, puesto que el pie inglés mide 30,40 centímetros.

toda clase de detalles gigantescos e imaginarios seres que recordaban desde la terrible Moby Dick hasta el desmesurado kraken, cuyos tentáculos se decía que eran capaces de enlazar a una embarcación de quinientas toneladas y arrastrarla a los abismos del océano. Se llegaron a reproducir incluso las discusiones de los tiempos antiguos, las opiniones de Aristóteles y de Plinio, que admitían la existencia de tales monstruos, los relatos del obispo noruego Pontoppidan, las narraciones de Paul Heggede, y hasta los informes de Harrington, cuya buena fe era difícil que resultara sospechosa, y que afirmó haber visto, yendo a bordo del Castillan, en 1857, aquella enorme serpiente que no había frecuentado jamás más que los mares del antiguo *Constitutionnel*.

Como es lógico, no tardó mucho en estallar la consabida polémica entre los crédulos y los incrédulos, tanto en las más doctas corporaciones y las publicaciones de carácter científico como en la calle. De hecho, la cuestión del monstruo llegó a enardecer los ánimos. Los periodistas que hacen profesión de ciencia, en pugna con los que hacen profesión de ingenio, desparrramaron auténticas oleadas de tinta, habiendo algunos que incluso derramaron gotas de sangre, porque de la discusión referida a la serpiente de mar se pasó a los más ofensivos ataques de carácter personal.

Durante seis meses prosiguió esta especie de guerra entre la opinión pública, y ambos bandos parecieron obtener alternativamente la razón en distintos momentos. A los artículos de fondo del Instituto Geográfico del Brasil, tanto como a los de la Real Academia de Ciencias de Berlín, y del

Instituto Smithsonian de Washington, a las discusiones entre *The Indian Archipelago*, el *Cosmos* del abate Moigno y el *Mittheilungen*, de Petermann, o a las crónicas científicas de los grandes periódicos nacionales y extranjeros, respondieron todas aquellas publicaciones sensacionalistas y de escaso fuste intelectual con una verborrea que parecía inagotable. Sus ingeniosos redactores, parodiando una frase de Linneo citada por los adversarios del monstruo, sostuvieron por ejemplo con especial empeño que la naturaleza no solía crear seres sobrenaturales, por lo que exhortaban a sus contemporáneos a que no pusieran en entredicho a la naturaleza creyendo en la existencia de los krakens, de las serpientes de mar, de las Moby Dick y otras elucubraciones por el estilo, propias tan solo de marinos desvariados. Por último, en un periódico satírico muy temido, apareció un artículo en el que el más apreciado de sus redactores, haciendo un supremo esfuerzo, trituró al monstruo y, como Hipólito, le asestó el golpe de gracia en medio de la hilaridad universal. Era como si el ingenio hubiera vencido a la ciencia en aquel hipotético combate.

Durante los primeros meses del año 1867, apenas si se habló nada del asunto, que pareció haber quedado para siempre sepultado en el pozo del olvido. Pero de pronto diversos sucesos lo pusieron de nuevo sobre el tapete, volviendo a ser el centro de la atención pública. Ahora no se trataba ya de un problema científico a comprobar, sino más bien de un peligro bien concreto a evitar. La cuestión del monstruo había variado completamente de aspecto, puesto que el fenómeno se había convertido en algo así como un

islote movable, en un escollo errante, indeterminable e inaccesible.

El 5 de marzo de 1867, el Moravian, de la Montreal Ocean Company, navegando durante la noche a 27° 30' de latitud y 72° 15' de longitud, chocó por la parte de estribor con una roca, obstáculo que no aparecía marcado en ninguna carta de navegación. El navío marchaba a una velocidad de trece nudos, impulsado por el esfuerzo combinado del viento y de sus cuatrocientos caballos de vapor. Lo que parecía evidente es que, de no haber sido por la insuperable calidad de su casco, el Moravian habría sido engullido por el mar en compañía de los doscientos treinta y siete pasajeros que transportaba, procedentes del Canadá.

El incidente ocurrió hacia las cinco de la madrugada, justo cuando comenzaba a despuntar el día. Los oficiales se precipitaron en seguida hacia la proa del barco, y examinaron los alrededores con la más escrupulosa atención. Pero no divisaron nada de particular, a excepción de un fuerte remolino que se agitaba a unos tres cables de distancia, pareciendo como si la superficie líquida hubiera sido sacudida por una gran fuerza. Se fijó, eso sí, el lugar exacto del accidente, y el Moravian prosiguió su ruta sin avería aparente. ¿Qué había sucedido? ¿Habría chocado contra alguna roca submarina, o contra algún enorme resto de un naufragio? No pudo averiguarse nada a tal respecto. Ahora bien, una vez que el navío hubo llegado a puerto, los varaderos de la compañía reconocieron la carena y pudieron apreciar una extensa rozadura en la quilla.

El hecho era ya grave en sí mismo, pero sin duda habría sido olvidado, como tantos otros, si no se hubiera reproducido unas tres semanas después en circunstancias muy parecidas. La única diferencia consistió en que, debido a la nacionalidad del navío que en esta ocasión había sido víctima del abordaje, y también como consecuencia de la reputación de que gozaba la compañía a la que el barco pertenecía, el acontecimiento alcanzó esta vez una gran resonancia. En efecto, habrá muy poca gente vinculada al mar que desconozca el nombre del conocido armador inglés Cunard. Este inteligente industrial había fundado en 1840 un servicio postal entre Liverpool y Halifax, atendiéndolo en un principio con tres navíos de madera y movidos a ruedas, que sumaban una fuerza de cuatrocientos caballos y un desplazamiento de mil ciento sesenta y dos toneladas. Ocho años después, el material de la compañía se había ampliado con cuatro navíos más, que suponían seiscientos cincuenta caballos y mil ochocientas veinte toneladas, y dos años más tarde, con otras dos embarcaciones muy superiores en fuerza y tonelaje a las anteriores. En 1853, la Cunard Company, cuya concesión en exclusiva para el transporte de la correspondencia oficial acababa de serle renovada, agregó a su flota en forma sucesiva el Arabia, el Persia, el China, el Scotia, el Java y el Russia, navíos todos ellos muy rápidos, y los más capaces entre todos los que, después del Great Eastern, habían surcado hasta entonces los mares. En 1867, por tanto, la Cunard Company era propietaria de doce navíos, ocho de los cuales eran movidos a ruedas y cuatro por hélices.



Si hemos reparado en estos detalles, es para que el lector pueda percatarse de la importancia de dicha compañía de transportes marítimos, conocida en el mundo entero por su inteligente política comercial. Ninguna empresa de navegación transoceánica había sido dirigida tan hábilmente, ni se había visto coronada por un éxito tan contundente. En veintiséis años, los buques de Cunard habían cruzado mil veces el Atlántico sin un solo fallo, sin dar lugar al más mínimo retraso, sin que se perdiera ni una sola carta, ni un solo tripulante, ni un solo barco. Tanto era así que, a pesar de la gran competencia entablada con la línea Cunard por otras compañías francesas, los pasajeros seguían prefiriéndola, según demostraban los datos consignados en las estadísticas correspondientes a los últimos años. Una vez dicho esto, se comprenderá el revuelo producido por aquel accidente ocurrido a uno de los vapores más hermosos de la Cunard Company.

El 13 de abril de 1867, una suave brisa acariciaba la bella superficie del mar cuando el Scotia navegaba a 15° 12' de longitud y 45° 37' de latitud. Avanzaba a una velocidad de trece nudos y cuarenta y tres centésimas, impulsado por sus mil caballos de vapor. Sus ruedas batían las olas con una regularidad perfecta. En aquel preciso momento calaba a seis metros sesenta centímetros, y desalojaba seis mil seiscientos veinticuatro metros cúbicos.

A las cuatro y diecisiete minutos de la tarde, cuando la mayoría de los pasajeros comían en el gran salón, se produjo una especie de choque apenas perceptible en el casco del Scotia, a un lado y ligeramente a la popa de la rueda de babor.



El Scotia, sin embargo, no había chocado, sino que más bien había sido embestido, y no por una masa cortante o perforante, sino contundente. Por lo demás, el abordaje fue tan leve que seguramente nadie se hubiera inquietado a bordo, de no ser por la alarma que promovieron los marineros, que subieron al puente gritando:

—¡Estamos haciendo agua! ¡Nos hundimos!

Como es natural, en un principio, los pasajeros se sintieron sobrecogidos por el pánico, pero el capitán Anderson se apresuró a tranquilizarlos, cosa que consiguió con relativa facilidad. En efecto, el peligro no podía ser inminente, entre otras cosas porque el Scotia, dividido por tabiques herméticos en siete compartimientos estancos, podía soportar impunemente la apertura de cualquier vía de agua.

El capitán Anderson se trasladó inmediatamente a la cala. Comprobó que el quinto compartimiento se hallaba inundado, deduciendo por el caudal de agua que la brecha era de cierta consideración. Por fortuna, aquel departamento no tenía ninguna relación con las calderas, en cuyo caso el fuego productor del vapor se habría apagado rápidamente.

El navío se detuvo en el acto por orden del capitán, que mandó a uno de los marineros especializados que buceara para reconocer la avería. Pocos instantes después, se sabía ya que en el casco del Scotia había una abertura de unos dos metros en la carena del vapor. Una vía de agua de tal envergadura era imposible de taponar, por lo que el capitán Anderson decidió continuar el viaje en tales condiciones. Se encontraban a trescientas millas del cabo Clear. En resu-

men, que después de un retraso de tres días, el cual causó una viva inquietud en todo Liverpool, los pasajeros del Scotia llegaron a su destino sin ninguna otra novedad.

Una vez en los muelles de la compañía, los ingenieros procedieron al reconocimiento del Scotia, que había sido colocado en uno de los diques secos, no atreviéndose a dar crédito a sus ojos. A unos dos metros y medio por debajo de la línea de flotación se abría un boquete regular en forma de triángulo isósceles. El corte del palastro era tan perfecto, que no lo habría practicado con más limpieza ni un sacabocados gigante. Aquello evidenciaba, por lo tanto, que el instrumento perforador tenía que ser de un temple especial, además de haber sido lanzado con una fuerza extraordinaria, para haber podido traspasar una plancha de acero de cuatro centímetros de espesor y retirarse después automáticamente mediante un movimiento de retroceso, que resultaba deducible pero de ninguna forma explicable.

Estos son todos los detalles de un hecho que tuvo como resultado apasionar de nuevo a la opinión pública sobre aquella historia del monstruo marino. Ni que decir tiene que, a partir de aquel momento, todos los siniestros marítimos que eran más o menos inexplicables fueron achacados al monstruo. Y fue así como el fantástico animal cargó con la responsabilidad de todos aquellos naufragios cuyo número, desgraciadamente, alcanzó alturas de consideración, ya que a la cifra de los tres mil siniestros que se registran anualmente en la agencia Veritas, hubo de añadirse la de doscientos, que fueron los vapores y veleros cuya pérdida

definitiva hubo que darse por supuesta ante la carencia absoluta de cualquier clase de noticias.

Bien fuera justa o injustamente, se acusó al monstruo de su desaparición, y como que, por su culpa también, las comunicaciones entre los diversos continentes se iban haciendo cada vez más peligrosas, la opinión pública comenzó a protestar, pidiendo categóricamente que fueran liberados los mares de tan formidable y apocalíptico cetáceo.