

JULES VERNE

Vinte mil léguas
submarinas

Tradução de
JULIA DA ROSA SIMÕES

Introdução de
ROBERTO DE SOUSA CAUSO



PENGUIN

COMPANHIA DAS LETRAS

Copyright das notas © 2005 by Éditions Gallimard

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.

Penguin and the associated logo and trade dress are registered and/or unregistered trademarks of Penguin Books Limited and/or Penguin Group (USA) Inc. Used with permission.

Published by Companhia das Letras in association with Penguin Group (USA) Inc.

TÍTULO ORIGINAL

Vingt mille lieues sous les mers

PREPARAÇÃO

Ieda Lebensztayn

REVISÃO

Thaís Totino Richter

Jane Pessoa

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Verne, Jules, 1828-1905.

Vinte mil léguas submarinas / Jules Verne; tradução de Julia da Rosa Simões; introdução de Roberto de Sousa Causo. — 1ª ed. — São Paulo : Penguin Classics Companhia das Letras, 2014.

Título original: Vingt mille lieues sous les mers.

ISBN 978-85-8285-002-2

1. Ficção francesa I. Causo, Roberto de Sousa II. Título.

14-07143

CDD-843

Índice para catálogo sistemático:

1. Ficção : Literatura francesa 843

[2014]

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORA SCHWARCZ S.A.

Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32

04532-002 — São Paulo — SP

Telefone: (11) 3707-3500 Fax: (11) 3707-3501

www.penguincompanhia.com.br

www.companhiadasletras.com.br

www.blogdacompanhia.com.br

Sumário

Introdução — Roberto de Sousa Causo 7

VINTE MIL LÉGUAS SUBMARINAS

PRIMEIRA PARTE

1. Um escolho fugidio	21
2. Prós e contras	29
3. Como o doutor quiser	36
4. Ned Land	43
5. A esmo	51
6. A todo vapor	58
7. Uma baleia de espécie desconhecida	68
8. <i>Mobilis in mobile</i>	77
9. A fúria de Ned Land	87
10. O homem das águas	95
11. O <i>Nautilus</i>	105
12. Tudo pela eletricidade	114
13. Alguns números	122
14. O rio Negro	130
15. Um convite por carta	143
16. Passeio na planície	153
17. Uma floresta submarina	161
18. Quatro mil léguas sob o Pacífico	169
19. Vanikoro	179
20. O estreito de Torres	190
21. Alguns dias em terra	200

22. O raio do capitão Nemo	213
23. <i>Aegri somnia</i>	226
24. O reino do coral	236

SEGUNDA PARTE

1. O oceano Índico	249
2. Uma nova proposta do capitão Nemo	261
3. Uma pérola de dez milhões	272
4. O mar Vermelho	285
5. Arabian Tunnel	299
6. O arquipélago grego	309
7. O Mediterrâneo em quarenta e oito horas	322
8. A baía de Vigo	333
9. Um continente desaparecido	345
10. As minas submarinas	357
11. O mar de Sargaços	369
12. Cachalotes e baleias	380
13. A banquisa	393
14. O polo Sul	406
15. Acidente ou incidente?	421
16. Falta de ar	430
17. Do cabo Horn ao Amazonas	442
18. Os polvos	454
19. A corrente do Golfo	466
20. A 47° 24' de latitude e 17° 28' de longitude	479
21. Hecatombe	488
22. As últimas palavras do capitão Nemo	498
23. Conclusão	506

PRIMEIRA PARTE

I. Um escolho fugidio

O ano de 1866 foi marcado por um acontecimento estranho, fenômeno inexplicado e inexplicável do qual sem dúvida ninguém se esqueceu. Para além dos rumores que agitavam as populações portuárias e inflamavam a opinião pública no interior dos continentes, os homens do mar ficaram particularmente abalados. Os negociantes, armadores, capitães de navios, *skippers* e *masters* da Europa e da América, oficiais das marinhas militares de todos os países e, por fim, os governos dos diversos Estados dos dois continentes se preocuparam no mais alto grau com esse fato.

Com efeito, havia algum tempo vários navios vinham deparando com “uma coisa enorme” no mar, um objeto comprido, fusiforme, por vezes fosforescente, infinitamente maior e mais rápido que uma baleia.

Os fatos relativos a essa aparição, consignados em diversos livros de bordo, coincidiam com bastante exatidão a respeito da estrutura do objeto ou da criatura em questão, da velocidade inaudita de seus movimentos, da força surpreendente de sua locomoção, da vida singular da qual parecia dotada. Se fosse um cetáceo, superava em volume todos os que a ciência havia classificado até então. Nem Cuvier, nem Lacépède, nem M. Dumeril, nem M. de Quatrefages admitiriam a existência de tal monstro — a não ser que o tivessem visto, ou melhor, que o tivessem visto com seus próprios olhos de cientistas.

Considerando a média das observações efetuadas em diversas ocasiões — descartando-se as avaliações tímidas que conferiam ao objeto um comprimento de sessenta metros, e rejeitando as opiniões exageradas que o diziam com uma milha de largura e três milhas de comprimento —, era possível afirmar, entretanto, que aquela criatura fenomenal superava de longe todas as dimensões admitidas até o momento pelos ictiologistas — se porventura existisse.

Ora, existia, o fato em si não podia mais ser negado, e, com a propensão que impele o cérebro humano a buscar o prodigioso, compreende-se a comoção produzida no mundo inteiro por esta sobrenatural aparição. Quanto a relegá-la à categoria das fábulas, era preciso renunciar a isso.

De fato, no dia 20 de julho de 1866, o vapor *Governor Higginson*, da Calcutta and Burnach Steam Navigation Company, havia deparado com essa massa em movimento a cinco milhas de distância, a leste do litoral da Austrália. O capitão Baker pensou estar, a princípio, na presença de um escolho desconhecido; estava mesmo se preparando para determinar sua localização exata, quando duas colunas de água, esguichadas pelo inexplicável objeto, elevaram-se assobiando a quarenta e cinco metros de altura. Portanto, a menos que aquele recife estivesse submetido às expansões intermitentes de um gêiser, o *Governor Higginson* lidava mesmo com algum mamífero aquático, desconhecido até então, que soltava pelos espiráculos colunas de água misturadas a ar e vapor.

Fato semelhante foi igualmente observado em 23 de julho do mesmo ano, nos mares do Pacífico, pelo *Cristóbal Colón*, da West India and Pacific Steam Navigation Company. Portanto, o cetáceo extraordinário podia transportar-se de um lugar a outro com surpreendente velocidade, pois num intervalo de três dias o *Governor Higginson* e o *Cristóbal Colón* o haviam observado em dois pontos do mapa separados por uma distância de mais de setecentas léguas marítimas.

Quinze dias depois, a duas mil léguas dali, o *Helvetia*, da Compagnie Nationale, e o *Shannon*, do Royal Mail, navegando em sentido contrário naquela porção do Atlântico compreendida entre os Estados Unidos e a Europa, avisaram um ao outro da posição do monstro a 42° 15' de latitude norte e 60° 35' de longitude a oeste do meridiano de Greenwich, respectivamente. Com essa observação simultânea, julgou-se poder avaliar o comprimento mínimo do mamífero em mais de trezentos e cinquenta pés ingleses,* visto que o *Shannon* e o *Helvetia* eram de dimensão inferior a ele, apesar de medirem cem metros da roda de proa ao cadaste. Ora, as maiores baleias, as que frequentam as paragens das ilhas Aleutas, a Kulammak e a Umgullick, nunca ultrapassaram o comprimento de cinquenta e seis metros — se é que o atingiram.

Após esses relatos sucessivos, novas observações feitas a bordo do transatlântico *Le Pereire*, uma abordagem entre o *Etna*, da linha Inman, e o monstro, um relatório redigido pelos oficiais da fragata francesa *La Normandie*, um importantíssimo levantamento obtido pelo estado-maior do comodoro Fitz-James a bordo do *Lord Clyde*, alarmaram profundamente a opinião pública. Nos países de humor leviano, zombaram do fenômeno, mas nos países austeros e práticos, Inglaterra, América, Alemanha, inquietaram-se vivamente.

Em todos os grandes centros, o monstro entrou em voga; foi cantado nos cafés, ridicularizado nos jornais, representado nos teatros. Os pasquins tiveram uma bela oportunidade de produzir notícias de todo tipo. Viu-se o ressurgimento, nos jornais — por falta de assunto —, de todos os seres imaginários e gigantescos, desde a baleia branca, o terrível Moby Dick das regiões hiperbóreas, até o Kraken descomunal, cujos tentáculos podem enlaçar

* Cerca de cento e seis metros. O pé inglês mede apenas 30,40 centímetros.

um navio de quinhentas toneladas e arrastá-lo para os abismos do oceano. Reproduziram até mesmo os relatos dos tempos antigos, as opiniões de Aristóteles e de Plínio, que admitiam a existência desses monstros, depois as narrativas norueguesas do bispo Pontoppidan, os relatos de Paul Heggede e por fim os relatórios de M. Harrington, cuja boa-fé não pode ser posta em dúvida quando ele afirma ter visto, estando a bordo do *Castilian*, em 1857, a enorme serpente que até então só havia frequentado os mares do antigo *Constitutionnel*.

Foi quando eclodiu, nas sociedades científicas e nos jornais de ciências, a interminável polêmica entre crédulos e incrédulos. A “questão do monstro” exaltou os ânimos. Os jornalistas que professam a ciência, em luta contra os que professam o espírito, gastaram litros de tinta durante essa memorável campanha; alguns, inclusive, duas ou três gotas de sangue, pois da serpente marinha passaram a observações pessoais mais ofensivas.

A guerra prosseguiu, com vantagens variadas, ao longo de seis meses. Aos editoriais do Instituto Geográfico do Brasil, da Academia Real de Ciências de Berlim, da British Association, do Smithsonian Institute de Washington, às discussões do *The Indian Archipelago*, do *Cosmos* do abade Moigno, dos *Mitteilungen* de Petermann, às crônicas científicas dos grandes jornais da França e do exterior, a imprensa miúda respondia com uma verve implacável. Seus espirituosos escritores, parodiando uma frase de Lineu, citada pelos adversários do monstro, afirmaram que “a natureza não dá cabeçadas”, e exortaram seus contemporâneos a não desmenti-la admitindo a existência dos Krakens, serpentes marinhas, Moby Dick e demais elucubrações de marinheiros delirantes. Por fim, no artigo de um jornal satírico muito temido, o mais adorado de seus redatores, excedendo a todos, repeliu o monstro como Hipólito, deu-lhe o golpe derradeiro e matou-o em meio à gargalhada universal. O humor havia vencido a ciência.

Durante os primeiros meses do ano de 1867, a questão parecia ter sido morta e enterrada, e não dava a impressão de que renasceria, quando novos fatos foram trazidos ao conhecimento do público. Não se tratava mais de um problema científico a ser resolvido, mas de um perigo real, a ser evitado com seriedade. A questão assumiu um aspecto completamente diferente. O monstro voltou a ser ilhota, rochedo, escolho, mas escolho fugidio, indefinível, impalpável.

Em 5 de março de 1867, o *Moravian*, da Montreal Ocean Company, encontrando-se, à noite, entre 27° 30' de latitude e 72° 15' de longitude, bateu com a alheta de estibordo num rochedo que nenhum mapa indicava naquelas paragens. Sob o esforço combinado do vento e de seus quatrocentos cavalos-vapor, ele avançava à velocidade de treze nós. Sem a qualidade superior de seu casco, o *Moravian*, perfurado com o choque, sem dúvida alguma teria sido tragado junto com os duzentos e trinta e sete passageiros que trazia do Canadá.

O acidente havia ocorrido por volta das cinco horas da manhã, quando o dia começava a raiar. Os oficiais de guarda correram para a popa da embarcação. Examinaram o oceano com a mais escrupulosa atenção. Não viram nada além de um forte redemoinho que se formara a três amarras de distância, como se os lençóis líquidos tivessem sido violentamente batidos. A posição foi marcada com exatidão, e o *Moravian* seguiu seu caminho sem avarias aparentes. Teria colidido com uma rocha submarina, ou com os enormes destroços de um naufrágio? Impossível saber; porém, após o exame de sua carena nas docas secas, percebeu-se que uma parte da quilha havia sido avariada.

Esse incidente, extremamente grave, talvez tivesse sido esquecido, como tantos outros, se, três semanas depois, não se houvesse repetido em condições idênticas. Graças à nacionalidade do navio vítima dessa nova abordagem, graças à reputação da companhia à qual esse navio pertencia, o acontecimento teve imensa repercussão.

Todos conhecem o nome do famoso armador inglês Cunard. Em 1840, esse inteligente industrial instaurou um serviço postal entre Liverpool e Halifax, com três navios de madeira e rodas de pás com uma força de quatrocentos cavalos, e com capacidade para cento e sessenta e duas toneladas. Oito anos depois, a frota da Companhia era acrescida de quatro navios de seiscentos e setenta e cinco cavalos e mil oitocentas e vinte toneladas, e, dois anos depois, de duas outras embarcações superiores em potência e tonelagem. Em 1853, a companhia Cunard, cujo privilégio do transporte de telegramas acabava de ser renovado, acrescentou sucessivamente à sua frota o *Arabia*, o *Persia*, o *China*, o *Scotia*, o *Java*, o *Russia*, todos navios de grande velocidade, e os maiores que, desde o *Great Eastern*, jamais singraram os mares. Assim, em 1867 a Companhia possuía doze navios, sendo oito com rodas e quatro com hélices.

Se forneço esses detalhes bastante sucintos é para que todos percebam a importância dessa companhia de transportes marítimos, conhecida no mundo inteiro por sua inteligente gestão. Nenhuma empresa de navegação transoceânica foi conduzida com mais habilidade; nenhum negócio foi coroado com maior sucesso. Em vinte e seis anos, os navios Cunard cruzaram duas mil vezes o Atlântico, e nunca uma viagem foi cancelada, nunca um atraso foi registrado, nunca uma única carta, um único homem, um único navio foram perdidos. Por isso, os passageiros ainda preferem a linha Cunard a qualquer outra, apesar da acirrada concorrência da França, conforme se constata em um levantamento nos documentos oficiais dos últimos anos. Dito isto, ninguém se espantará com a repercussão do acidente sofrido por um de seus mais belos vapores.

No dia 13 de abril de 1867, o mar estava bom, a brisa, manejável, o *Scotia* estava a 15° 12' de longitude e 45° 37' de latitude. Navegava a uma velocidade de treze nós e quarenta e três centésimos sob o impulso de mil cavalos-vapor.

As pás de suas rodas batiam o mar com perfeita regularidade. Seu calado-d'água era de seis metros e sete décimetros e seu deslocamento, seis mil seiscentos e vinte e quatro metros cúbicos.

Às 16h17, durante o *lunch* dos passageiros reunidos no grande salão, um choque, quase imperceptível, produziu-se no casco do *Scotia*, perto da alheta e um pouco atrás da roda de bombordo.

O *Scotia* não colidira, ele havia sido abalroado, e por um instrumento cortante ou perfurante, mais do que contundente. A colisão parecera tão leve que ninguém a bordo se preocuparia não fosse pelo brado dos fiéis do porão, que subiram ao convés gritando: “Estamos afundando! Estamos afundando!”.

A princípio, os passageiros ficaram muito assustados; mas o capitão Anderson logo os tranquilizou. Na verdade, o perigo não podia ser iminente. O *Scotia*, dividido em sete compartimentos por anteparas estanques, contornaria impunemente aquela infiltração.

O capitão Anderson seguiu imediatamente para o porão. Constatou que o quinto compartimento fora invadido pela água do mar, e a rapidez da inundação provava que o rombo era considerável. Por muita sorte, aquele compartimento não encerrava as caldeiras, pois o fogo teria se apagado prontamente.

O capitão Anderson mandou parar o navio e um dos marujos mergulhou para estimar a avaria. Alguns instantes depois, constatava-se a existência de um buraco de dois metros na carena do vapor. Um rombo como aquele não tinha como ser fechado, e o *Scotia*, com as rodas semissubmersas, precisou seguir viagem. Estava então a trezentas milhas de Cape Clear, e depois de três dias de um atraso que muito preocupou Liverpool, entrou nas docas da Companhia.

Os engenheiros procederam então à inspeção do *Scotia*, que foi colocado na doca seca. Não acreditaram no que

viram. A dois metros e meio abaixo da linha de flutuação, abria-se um buraco regular, em forma de triângulo isósceles. A fenda da chapa era de extrema precisão, e não teria sido cunhada com mais acerto se tirada de um molde. O instrumento perfurante que a produzira devia ser, portanto, de uma têmpera pouco comum — e, depois de lançado com uma força prodigiosa, havendo assim perfurado uma chapa de quatro centímetros, devia ter saído sozinho por um movimento retrógrado e realmente inexplicável.

Tal foi esse último incidente, que teve por resultado arrebatrar a opinião pública outra vez. A partir de então, os acidentes marítimos que não tinham uma causa determinada foram imputados ao monstro. O animal fantástico foi responsabilizado por todos os naufrágios, cujo número infelizmente é considerável; pois, dos três mil navios cuja perda é anualmente recenseada pelo Bureau Veritas, o número de navios a vapor ou a vela, supostamente perdidos com bens e equipagens por falta de notícias, se eleva a não menos de duzentos!

Ora, foi o “monstro” que, justa ou injustamente, acusaram pelos desaparecimentos, e, graças a ele, com as comunicações entre os diversos continentes tornando-se cada vez mais perigosas, o público se pronunciou e exigiu categoricamente que os mares fossem enfim livrados, a qualquer preço, do colossal cetáceo.