



P E N G U I N  C O M P A N H I A

CLÁSSICOS

JULES VERNE

Vinte mil léguas submarinas



PENGUIN  COMPANHIA

CLÁSSICOS

JULES VERNE

Vinte mil léguas submarinas

Jules Verne

**20 MIL LÉGUAS
SUBMARINAS**



Copyright © 1870 by Jules Verne
Copyright © 2011 by Jorge Zahar Editor Ltda.
(edição em língua portuguesa para o Brasil)

Título Original: Vingt Mille Lieues Sous les Mers

Tradução: André Telles

Revisão: Eduardo Farias e Eduardo Monteiro

Organização: Adriano T. B. Cruz

Ilustrações: Alphonse de Neville e Édouard Riou

Arte da Capa: Rafael Nobre

Revisado conforme o novo acordo ortográfico da língua portuguesa.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Verne, Jules, 1828-1905
20 mil Léguas Submarinas / Jules Verne ; tradução André Telles – Rio de Janeiro : Zahar,
2011

Título original: Vingt Mille Lieues Sous les Mers
ISBN 978-85-3780-666-1

1. Ficção francesa.
2. Título.

813

CDD 09-04958

CRONOLOGIA

Vida e obra de Jules Verne

1828: Jules-Gabriel Verne nasce em Nantes em 8 de fevereiro, filho de Pierre Verne (1811-71), advogado católico, e Sophie Allotte de la Fuÿe (1811-87), filha de um contador. Logo terá como irmãos Paul (1829-97), Anna (1837-1919), Mathilde (1839-1920) e Marie (1842-1913).

1837: Matriculado na escola Saint-Stanislas, em Nantes, distingue-se em geografia e música.

1840: É transferido para um colégio católico.

1844: Entra no Colégio Real de Nantes e, dois anos depois, é aprovado no vestibular de direito, curso que escolheu para agradar ao pai.

1847: Vai a Paris fazer as provas da faculdade de direito, e também porque a família procura afastá-lo de Nantes, onde ele vivera uma paixão frustrada.

1848: Frequenta salões literários. Faz amizade com Alexandre Dumas, filho, e cria o jantar dos “Onze-sem-mulher”, um clube de amigos solteiros que reúne literatos, músicos e pintores.

1850: Bacharel em direito. Conhece Aristide Hignard, músico com quem passa a escrever libretos de ópera cômica.

1851: Faz amizade com o escritor e explorador Jacques Arago e conhece viajantes e cientistas. Publica seus primeiros contos no periódico *Le Musée des Familles*. Continua a escrever comédias representadas nos teatros parisienses. Primeira crise de paralisia facial.

1852: Abandona o direito para se dedicar à literatura. É contratado como secretário do Teatro Lírico, emprego mal remunerado que abandona em 1855. Leva uma vida boêmia e divide um quarto com o amigo Hignard.

1853: *Colin-Maillard*, opereta que compôs em parceria com Hignard, estreia no Teatro Lírico.

1854: *Mestre Zacarias*, conto fantástico, é publicado em *Musée des Familles*.

1855: Segunda crise de paralisia facial. O conto “Uma invernada no gelo” é publicado em *Musée des Familles*. Trabalha numa comédia satírica em cinco atos.

1856: Conhece Honorine de Viane, viúva e mãe de duas filhas. Consegue do pai ajuda financeira para comprar uma participação na casa de câmbio do futuro cunhado e decide trabalhar na Bolsa.

1857: Casa-se em Paris, em 10 de janeiro, com Honorine. Divide o tempo entre a literatura e a Bolsa.

1858: Terceira crise de paralisia facial. Entra em cartaz *O sr. de Chimpanzé*, óperabufa em parceria com Michel Carré e com música de Hignard.

1859: Publica *Viagem à Inglaterra e à Escócia*, em que narra sua primeira visita a esses países, nesse mesmo ano, em companhia de Hignard.

1860: Conhece o caricaturista, fotógrafo e aeronauta Félix Nadar (1820-1910), fonte de inspiração para *Cinco semanas em um balão*.

1861: Segunda viagem com Hignard, dessa vez à Escandinávia. O diário da viagem servirá de base para *Um bilhete de loteria*. Nascimento de seu filho único, Michel (1861-1925), em 3 de agosto.

1862: Após algumas tentativas junto a diversos editores parisienses, é apresentado por Alexandre Dumas, pai, a Pierre-Jules Hetzel, que se tornará seu amigo e único editor. Hetzel aceita o manuscrito de *Cinco semanas em um balão*, e Verne assina seu primeiro contrato.

1863: *Cinco semanas em um balão* faz enorme sucesso, estimulado pela “balomania reinante”. Nadar cria a Sociedade de Incentivo à Locomoção Aérea por meio de Aparelhos mais Pesados que o Ar, da qual Jules Verne é membro.

1864: Segundo contrato com Hetzel, que lança o *Magasin d'Éducation et de Récréation*, revista bimensal dirigida aos jovens e que publicará, desde o primeiro número, a maioria das obras de Jules Verne em folhetim. Quarta crise de paralisia do nervo facial: “De um lado tenho o perfil de um homem inteligente, do outro, o de um idiota.” Vende sua parte na casa de câmbio. Publica o ensaio “Edgar Poe e suas obras” no *Musée des Familles* e *Viagem ao centro da Terra*, que ganhará uma versão aumentada três anos depois.

1865: Pratica navegação a partir de Crotoy, pequeno porto situado na foz do rio Somme, onde se instala sem deixar de manter um domicílio em Paris. Novo contrato com Hetzel o obriga a escrever três volumes por ano. Abre mão de parte de seus direitos nas edições ilustradas de suas obras. Membro da Sociedade de Geografia. Trabalha nesse ano em *Os filhos do capitão Grant* e num *Robinson*, que será recusado por Hetzel. Publica *Da Terra à Lua*.

1866: Navega de Nantes a Bordeaux. Trabalha numa *Viagem submarina*, futuro *20 mil léguas submarinas*. *As aventuras do capitão Hatteras* é publicado por Hetzel em edição ilustrada, inaugurando a série *Viagens extraordinárias*.

1867: Viaja com o irmão aos Estados Unidos, no *Great Eastern*. Conhece Nova York e as cataratas do Niágara. O relato da viagem será publicado em 1871 sob o título *Uma cidade flutuante*.

1868: Adquire seu primeiro barco, o veleiro *Saint-Michel*.

1869: Deixa Paris em definitivo e se instala em Crotoy. O *Magasin d'Éducation et de Récréation* começa a publicação em folhetim de 20 mil léguas submarinas, que irá terminar em 20 de junho do ano seguinte, a primeira parte saindo em volume único em 28 de outubro.

1870: Recebe a cruz da Legião de Honra. Durante a guerra franco-prussiana, é guarda nacional em Crotoy. Recebe favoravelmente a derrubada do Império e a proclamação da República. Trabalha numa nova versão do *Robinson*, que se tornará *A ilha misteriosa* em 1875. Termina o primeiro volume da *História das grandes viagens e dos grandes viajantes*, publicado como *A descoberta da Terra*. Publica *Ao redor da Lua*.

1871: Quinto contrato, pelo qual passa a fornecer dois volumes por ano, em vez de três. Morte do pai em 3 de novembro. Publicação de *Os violadores do bloqueio* e da edição ilustrada de 20 mil léguas submarinas.

1872: Muda-se para Amiens, cidade natal de sua mulher, onde é eleito membro da Academia de Letras. As *Viagens extraordinárias* são premiadas pela Academia Francesa. Publicação de *A volta ao mundo em 80 dias*, maior sucesso de livraria de Verne. Trabalha em *A ilha misteriosa*.

1873: Compra uma casa em Amiens. Faz sua primeira ascensão em balão, cujo relato é publicado no *Journal d'Amiens*. Publica *O país das peles*.

1874: Triunfo da peça teatral *A volta ao mundo em 80 dias*, de Jules Verne e Adolphe d'Ennery. Publicação da primeira parte de *A ilha misteriosa*.

Começa a se preocupar com o comportamento do filho, Michel, que é internado numa clínica de recuperação.

1875: Trabalha na obra *Correio do Czar*, futuro *Michel Strogoff*.

1876: Novos problemas com o filho, que acumula dívidas e leva uma vida dissipada. Encomenda nos estaleiros do Havre seu segundo barco, *Saint-Michel II*, um iate a vapor com tripulação de sete homens. Grave doença de Honorine. Publicação *Michel Strogoff*.

1877: Dá um baile à fantasia em Amiens com o tema “Da Terra à Lua”. Passa uma temporada em Nantes, onde compra seu terceiro barco, o iate a vela e a vapor *Saint-Michel III*. Publica *Hector Servadac*.

1878: O filho, Michel, é embarcado rumo à Índia como aprendiz de piloto. Primeiro cruzeiro do *Saint-Michel III*, passando por Lisboa, Tânger, Gibraltar e Argel. Publica *Um capitão de quinze anos*.

1879: Segundo cruzeiro no *Saint-Michel III*, à Inglaterra e à Escócia, na companhia do irmão Paul, do sobrinho Maurice e de Jules Hetzel, filho. Regresso de Michel Verne, após um ano e meio de viagem. As relações entre os dois não melhoram, e Michel acaba expulso de casa e vigiado pelo comissário de polícia de Amiens. Publicação de *As atribulações de um chinês na China* e *Os quinhentos milhões da Bégum*.

1880: Michel foge com uma atriz do Teatro Municipal de Amiens, Thérèse Taton. O casamento será realizado em 1884, sem o consentimento de Jules

Verne, que não obstante dará uma pensão ao jovem casal. Publicação de *A casa a vapor*.

1881: Terceiro cruzeiro, a Rotterdam e Copenhague, na companhia de Paul Verne e do sobrinho. Publicação de *A jangada*.

1882: Instala-se na “Casa da Torre”, em Amiens. Publica *A escola dos Robinson* e *O raio verde*.

1883: Publicação de *Kéraban o Cabeçudo*.

1884: O *Saint-Michel III* deixa Nantes para seu quarto e último grande cruzeiro pelo Mediterrâneo. Escalas em Vigo, Gibraltar, Oran (onde o escritor encontra a mulher e o filho), Argel e Annaba. Viaja de Annaba a Túnis de trem, em condições precárias; é recebido faustosamente pelo bei. O cruzeiro prossegue por Malta, Sicília, Nápoles, Civita-Vecchia. Em Roma, em 7 de julho, o escritor é recebido em audiência privada pelo papa Leão XIII. A viagem continua por terra em direção a Florença, Veneza e Milão. As impressões recolhidas durante essa viagem servirão para a redação de *Mathias Sandorf*. Publicação de *O arquipélago em fogo* e *O Estrela do Sul*.

1885: Com a queda das tiragens de seus romances, começa a passar por dificuldades financeiras e é obrigado a reduzir seu padrão de vida.

1886: Em 9 de março, num acesso de loucura, Gaston, filho mais velho de Paul Verne, atira duas vezes contra o tio, acertando-o no pé. Como uma das

balas não pôde ser extraída, Verne passa a andar com dificuldade. Uma semana mais tarde, seu editor e amigo Hetzel morre em Monte Carlo. Venda do *Saint-Michel*. Publicação de *Robur, o conquistador* e *Um bilhete de loteria*.

1887: Morte da mãe, Sophie Verne, em Nantes, em 15 de fevereiro. Jules Verne viaja à Bélgica e à Holanda, onde faz leituras de suas obras. Publicação de *Norte contra o Sul* e *O caminho da França*.

1888: É eleito para a Câmara Municipal de Amiens pelo Partido Republicano. Reaproximação entre Jules e Michel, que dão início a uma colaboração literária. Publicação de *Dois anos de férias*.

1889: Jules Verne incentiva a construção de um circo municipal em Amiens e pronuncia o discurso de inauguração. A revista americana *The Forum* publica “In Year 2889”, conto assinado por Jules Verne mas na realidade escrito por Michel, sinal do reatamento entre os dois. Publicação de *Família sem nome* e *De pernas para o ar*.

1890: Sua saúde piora: Verne tem bulimia e diabetes, várias crises de paralisia facial e o ferimento na perna continua a incomodar. Publicação de *César Cascabel*.

1891: Publicação de *A mulher do capitão Branican*.

1892: É condecorado com a Legião de Honra. Publicação de *Claudius Bombarnac*.

1893: Publicação de *O homenzinho*. Queda nas tiragens e nas receitas.

1894: Publicação de *As miríficas aventuras de Mestre Antifer*.

1895: Queixa-se de vertigens. Michel escreve *A agência Thompson e Cia.*, a pedido do pai. Publicação de *A ilha a hélice*.

1896: O químico Eugène Turpin (1848-1927) acusa Jules Verne de tê-lo usado como modelo para o cientista louco de *Perante a bandeira*, mas perde o processo. Publicação de *Clovis Dardentor*.

1897: Morte de Paul Verne, em Paris, em 27 de agosto. A saúde de Jules Verne deteriora-se consideravelmente: dilatação do estômago, reumatismos, vertigens e perda de visão. Publicação de *A esfinge dos gelos*, uma continuação da “Narrativa de Gordon Pynn”, de Edgar Allan Poe.

1898: Publicação de *O soberbo Orinoco*.

1899: Publicação de *O testamento de um excêntrico*.

1900: Para conter as despesas, Jules Verne volta a ocupar a casa onde morara até 1882. É possivelmente durante essa mudança que ele queima vários papéis e parte de sua correspondência. Viverá cada vez mais retirado.

1901: Publicação de *A cidade aérea* e *As histórias de Jean-Marie Cabidoulin*.

1902: Publicação de *Os irmãos Kip*.

1903: Publicação de *Cadernos de viagem*.

1904: Publicação de *Um drama na Livônia e O senhor do mundo*.

1905: Em 24 de março, às oito horas da manhã, Jules Verne morre de uma última crise de diabetes e paralisia em Amiens. É enterrado no cemitério La Madeleine. As exéquias atraem mais de cinco mil pessoas e a família recebe centenas de mensagens. Deixa vários manuscritos, cuja publicação póstuma será coordenada por seu filho, Michel, incentivado pelo editor Jules Hetzel, filho de Pierre-Jules Hetzel. São eles: *A invasão do mar*, *O farol do fim do mundo*, *O vulcão de ouro*, *A agência Thompson e Cia.*, *A caçada ao meteoro*, *O piloto do Danúbio*, *Os naufragos do Jonathan*, *O segredo de Wilhelm Storitz* e a coletânea de contos *Ontem e amanhã*, além de *A espantosa aventura da missão Barsac*, última das *Viagens extraordinárias*.

APRESENTAÇÃO

A fusão entre ciência e literatura

Jules nasceu em 1828. Paul, seu único irmão, em 1829. A família Verne morava na região francesa da Bretanha, mais especificamente na cidade portuária de Nantes, onde o pai era advogado. Ainda na infância, os dois meninos passavam as férias em Brains, localidade às margens do rio Loire, onde, no conto autobiográfico “Memórias da infância e adolescência”, Jules afirma ter surgido seu interesse por navios e pela perspectiva de grandes viagens e expedições a pontos desconhecidos da Terra. Com o passar dos anos, após deixar o colégio interno e completar os estudos, o filho primogênito dos Verne foi instalado em Paris às custas do pai, para formar-se em Direito e passar no exame da Ordem dos Advogados.

Com aproximadamente vinte anos, no entanto, ele começou a exercitar outros talentos. Escreveu dramas históricos, comédias ligeiras e, também para o teatro, libretos de operetas, em parceria com Michel Carré (1821-72). Publicou algumas das suas histórias de viagem na revista literária *Musée des Familles*, nelas já demonstrando pendor para assuntos científicos e geográficos. Tais obras de juventude serviram-lhe de entrada na cena literária, mas pela porta dos fundos. Nenhuma delas lhe trouxe dinheiro ou prestígio, e seu projeto pessoal parecia ainda em formação.

Para piorar, seu pai flagrou-o desperdiçando o tempo de estudo. Em represália, retirou a ajuda financeira que lhe dava todo mês. Jules viu-se obrigado a ganhar a vida no mercado de ações, trabalho por ele odiado, embora o desempenhasse com razoável sucesso. Continuou escrevendo, mas para as gavetas. Nenhum editor parecia disposto a publicá-lo.

Por volta de 1850, Jules conheceu os dois grandes mestres do romantismo francês, Victor Hugo e Alexandre Dumas. Há quem aponte o já consagrado autor de *O conde de Monte Cristo* e *Os três mosqueteiros* como seu primeiro conselheiro literário, ou até uma espécie de padrinho. Contudo, é certo que não foi ele a grande alavanca profissional do jovem ficcionista. As histórias de Verne continuaram sendo recusadas pelos editores. Ora soavam “científicas demais”; ora pessimistas demais, associando a infelicidade humana às descobertas da ciência.

Ainda antes que a grande oportunidade editorial surgisse, o escritor conheceu Honorine de Viane Morel, viúva e mãe de duas filhas, com quem se casou em 1857. Embora a união lhe criasse novas responsabilidades, ele, encorajado pela esposa, continuou escrevendo e tentando ser publicado.

A chance de ouro surgiu, finalmente, em 1862, quando Verne conheceu o editor Pierre-Jules Hetzel (1814-86). Apesar da diferença de idade relativamente pequena, Hetzel era já um editor de currículo na França da época. Além de ter fundado a revista literária *Le Diable à Paris*, cujo elenco de colaboradores reunia nomes como Théophile Gautier, Alfred de Musset, Gérard de Nerval, George Sand, Stendhal e Eugène Sue, tinha o mérito de publicar as obras de Victor Hugo e de ter sido um dos editores da monumental *Comédia humana*, de Honoré de Balzac. Além de editor um homem politizado, Hetzel passara por dificuldades às vésperas da Revolução de 1848, falindo, sendo perseguido e exilando-se em Bruxelas,

na Bélgica, onde ficaria até 1860. De volta à França, recuperou o prestígio e o poder com a publicação de livros infantis. Foi nessa segunda fase de sua aventureira carreira editorial que conheceu Jules Verne e se tornou seu principal interlocutor literário.

O editor, assim renomado, e o escritor, ainda em busca de afirmação aos trinta e poucos anos, trabalharam juntos pela primeira vez numa história chamada “Viagem pelo ar”. Ela narrava certa exploração da África em um balão, e era uma daquelas antes recusadas como “científica demais”. Aprimorando a receita literária espontânea do escritor, Hetzel trabalhou para apurar-lhe o estilo e incentivou-o a estruturar melhor suas histórias, a nelas acrescentar elementos de humor e, por fim, a suavizar a descrença na relação entre a humanidade e seus progressos técnicos. As sugestões do editor, desse momento em diante, parecem ter sido sempre levadas em conta. Os dois acabaram publicando a história em 1863, sob o título facilmente reconhecível de *Cinco semanas em um balão*. Foi o primeiro sucesso de Jules Verne.

A relação logo deixou de ter mão única, tornando-se de interdependência. Beneficiando-se do desenvolvimento geral da instrução pública, do interesse crescente dos leitores por assuntos de vulgarização científica, e embalado pelo sucesso de *Cinco semanas...*, Hetzel imaginou uma revista para jovens dividida em duas partes, uma de caráter didático, sobre ciências, feita pelo educador e jornalista Jean Macé (1815-94), e outra de divulgação científica, escrita com maior fluência e sabor literário. As duas metades se destinariam ao mesmo público, com igual tipo de conteúdo passado de formas diferentes. Aproveitando o talento de Verne, o editor logo criou, dentro da seção de divulgação científica, uma segunda

subdivisão, na qual entrariam, em folhetim, romances que combinassem ficção e ciência.

Ambicioso, ele justificava o projeto:

Precisamos nos conscientizar de que a arte pela arte não é mais suficiente em nossa época; é chegada a hora de a ciência tomar seu lugar no campo literário... As obras publicadas e a publicar obedecem, no conjunto, ao plano a que se propôs seu autor... resumir todos os conhecimentos geográficos, geológicos, astronômicos e da física coletados pela ciência moderna, e refazer, sob a forma atraente e pitoresca que lhe é própria, a história do universo.

Em março de 1864 saiu o primeiro número da *Magasin d'Éducation et de Récréation*, que incluía a parte escrita por Verne, a “Biblioteca de Educação e Recreação”, que por sua vez continha a série *Viagens extraordinárias*, na qual todos os romances subsequentes do escritor seriam publicados. O sucesso de público foi tremendo. Verne tornou-se um autor prolífico, lançando livros regularmente. Ao longo dos dez anos seguintes, produziria, entre outros grandes títulos, pelo menos três obras de valor indiscutível: *Viagem ao centro da Terra* (1864), *20 mil léguas submarinas* (1870) e *A volta ao mundo em 80 dias* (1873). A parceria com Hetzel jamais se desfez. Mais do que um autor de viagens e explorações, Verne ajudou a fundar um novo gênero literário, a ficção científica.

A ideia para o romance *20 mil léguas submarinas* pode ter vindo em 1865, de uma carta endereçada a Jules Verne pela escritora George Sand,

em agradecimento ao envio de seus romances *Viagem ao centro da Terra* e *Da Terra à Lua*, na qual ela dizia:

Espero que o senhor nos conduza em breve às profundezas do mar e que faça seus personagens viajarem nesses aparelhos de mergulhadores que a sua ciência e a sua imaginação podem se permitir aperfeiçoar.

Contudo, diante da estrutura recorrente de seus romances — viagens extraordinárias pelo ar, pelo espaço e pelas entranhas da Terra, feitas por meios de locomoção muito avançados tecnicamente —, temas como o fundo do mar e, por consequência, o submarino, talvez fossem inevitáveis. De qualquer modo, a primeira menção ao projeto surge um ano depois, numa das cartas de Verne a Hetzel, e também o plano da obra data de 1866.

Outros dois trabalhos, porém, atrasaram o início da escrita: a última parte de *Os filhos do capitão Grant*, romance publicado de 1866 a 1868, e um típico trabalho de divulgação científica, encomendado por Hetzel, uma *Geografia ilustrada da França e de suas colônias*, que consumiria a Jules Verne todo o ano de 1867. Enquanto isso, autor e editor discutiam cada elemento do futuro romance submarino.

O principal objeto de controvérsia entre os dois foi a personalidade do capitão Nemo. Uma carta registra o quanto desagradava a Hetzel, desde 1867, o *background* imaginado por Verne para o personagem. Originalmente, Nemo seria um nobre polonês lutando pela independência de seu país, então sob domínio russo, e sequioso de vingança pela morte de sua família, massacrada durante a ocupação. Embora os espíritos românticos da França fossem, na época, simpáticos às guerras de

independência em geral e à polonesa em particular, para os interesses comerciais de Hetzel, cujos livros e revistas obtinham grande sucesso no mercado russo, esse traço político do romance era bastante problemático. Além de uma eventual censura em Moscou, o próprio governo francês poderia exigir o recolhimento da publicação, alegando o risco de um incidente diplomático.

Verne teve de ceder, mas a uma dada altura do processo criativo lamentou-se com o amigo:

Para ser franco, tenho saudade do meu polonês. Estava habituado com ele, éramos bons amigos e, além disso, era mais verdadeiro, mais sincero.

Assim se explica o fato de os antecedentes do capitão Nemo permanecerem, por todo o romance, tão vagos e misteriosos.* Tendo tido a biografia que imaginara cortada, Verne não a substituiu por nenhuma outra e decidiu deixar o passado do personagem na sombra, mantendo apenas alguns vestígios de sua história dolorosa, como a morte dos filhos e da esposa. Talvez não seja coincidência o fato de *nemo*, em latim, significar “ninguém”.

O segundo objeto de controvérsia importante entre autor e editor, muito provavelmente, resultou do primeiro. Quando o fim do livro se aproxima, Nemo comanda o ataque e o afundamento de um navio sem bandeira, provocando uma verdadeira mortandade bem debaixo dos olhos dos passageiros do *Náutilus*. A cena é extremamente dramática. No entanto, uma vez esvaziada de seu conteúdo político nacionalista — já que o leitor desconhece o passado do capitão —, ela adquiria ainda um caráter de

violência psicológica que incomodava Hetzel. O desejo de vingança de Nemo, ao se voltar contra a humanidade em geral, tornava-se uma crueldade injustificável, quase monstruosa. O editor sugeriu um corte puro e simples. No mínimo, Verne deveria suavizar o horror inspirado por Nemo.

O autor, resistente, e para ganhar a discussão, como de fato aconteceu, ameaçou voltar atrás nas negociações:

Se Nemo fosse um polonês cuja esposa tivesse sido morta a golpes de knut [um tipo de chicote russo] e os filhos morrido na Sibéria, e se esse polonês se visse diante de um navio russo, com o poder de destruí-lo, todo mundo aceitaria sua vingança.

Como se pode ver, o plano da obra foi intensamente discutido pelos dois entre 1865 e 1869. No meio do caminho, porém, em setembro de 1867, sem que nenhuma linha estivesse de fato escrita, a *Magasin d'Éducation et de Récréation* anunciou a publicação do romance, ainda intitulado *Viagem submarina*. A pressa em divulgar a existência do projeto se explica. Outro folhetim surgira no mercado, *As aventuras extraordinárias do sábio Trinitus*, com o subtítulo de *Viagens submarinas*, e tanto Verne quanto Hetzel desejavam se precaver contra eventuais acusações de plágio. Finalmente, em fevereiro de 1868, Verne começou a pôr o novo livro no papel. Um mês depois, escrevendo ao pai, demonstrava grande entusiasmo:

Estou inteiramente dedicado a Viagem submarina, que na verdade chamar-se-á 20 mil léguas submarinas. Trabalho com extremo prazer e espero que o romance fique muito interessante.

Uma vez entregues os originais, Hetzel, como de hábito, passou a revisá-los e continuou fazendo observações de toda sorte. Além das concessões que já havia pedido ao amigo escritor durante o desenvolvimento do projeto, agora julgou o romance curto demais para que o potencial dos personagens fosse inteiramente explorado. Sugeriu a inclusão de episódios suplementares. Verne o atendeu, reservando-se contudo o direito de escolher que novos episódios seriam esses.

A primeira parte da história ficou pronta em setembro de 1868; a segunda, em fevereiro de 1869. As dificuldades com as ilustrações adiaram o início da publicação, que enfim começaria em março de 1869 e prosseguiria até junho de 1870, de dois em dois capítulos. Ainda em 1869 o primeiro volume começou a circular sob a forma de livro — na mesma Hetzel et Co., é claro —, e a segunda parte seguiu-a em 1870.

No lançamento do folhetim, a recepção da crítica decepcionou os dois amigos. O livro tampouco recebeu maiores atenções dos especialistas, por seu lançamento ter calhado com uma conjuntura política especialmente conturbada, ou assim acreditava Verne, referindo-se à guerra entre a França e a Prússia, de 1870-71. Ele próprio, no entanto, demonstrou ao longo da vida um carinho especial por sua aventura submarina. E, comercialmente, os dois amigos obtiveram o terceiro maior sucesso na história da revista, perdendo apenas para *A volta ao mundo em 80 dias* e para uma segunda edição, em folhetim, de *Cinco semanas em um balão*.

Fazendo um balanço, sua carreira de escritor tinha agora saldo positivo. Antes que a década de 1870 chegasse à metade, a parceria com Hetzel já lhe permitira viver de seus livros e de adaptações dos mesmos para o teatro, desenvolvidas em parceria com Adolphe d'Ennery (1811-99). Aproximadamente dez anos de prosperidade se passaram.

O ano de 1886, porém, deu início a uma sequência de episódios dramáticos. O sobrinho do escritor, Gaston, acertou-o com dois tiros, um no ombro, sem maiores consequências, e outro no tornozelo, deixando-o manco para sempre. Não obstante ter o crime sido abafado pela imprensa, Gaston foi internado num sanatório para doentes mentais e o trauma familiar deixou suas marcas. Logo em seguida, Hetzel morreu. Em 1887, veio a morte da mãe do escritor. Por fim, a gradual queda nas vendas dos livros comprometeu seu padrão de vida. A literatura não mais lhe bastando como único consolo e fonte de renda, Verne iniciou uma carreira política, sendo eleito conselheiro municipal de Amiens, onde serviria por quinze anos.

Até sua morte, em 1905, os livros que escreveu ganharam um caráter explicitamente sombrio, sempre tematizando os desvios do avanço científico.

Embora Jules Verne tenha de fato antecipado em seus livros muitas das invenções humanas posteriores, seria falso dizer que foi esse o caso dos submarinos. Ao conceber o *Náutilus*, Verne estava “apenas” sintonizando sua literatura às mais avançadas pesquisas da engenharia na época.

O processo que levaria a essa descoberta já vinha de longe. Em 1802, o inventor americano Robert Fulton (1765-1815) propusera a Napoleão a construção de um submarino, ou melhor, de um “navio submersível”, chamado *Náutilus*. Mais tarde, porém ainda antes de *20 mil léguas* ser escrito, o projeto de Fulton seria homenageado por dois sucessores: Hallelt, um aparentemente obscuro inventor americano, que chamou de *Náutilus* o equipamento por ele inventado — ao mesmo tempo uma câmara de mergulho e um meio de transporte submarino —, e Jean-François Conseil, criador de um navio semissubmergível projetado em 1857 e visto

pessoalmente por Verne em 1867. (Deste último, diga-se de passagem, o escritor aproveitou também o sobrenome, Conseil, para criar o personagem Conselho.)

Mas as ilustrações da edição original de *20 mil léguas submarinas*, feitas por Édouard Riou (1838-1900) e pessoalmente supervisionadas pelo autor, que dava instruções precisas ao desenhista, mostram o *Náutilus* do capitão Nemo com a conhecida forma de “navio-charuto”. Não é por acidente. Primeiro, Verne tinha a referência de um submarino projetado em 1862 e fabricado em 1864, o USS *Alligator*, o primeiro oficialmente incluído na frota da marinha americana. O inventor era seu antigo professor de matemática e desenho no colégio interno, o engenheiro Brutus de Villeroi (1794-1874). Em segundo lugar, outro equipamento no mesmo formato foi exibido na Exposição Universal de Paris de 1867, visitada por Jules Verne. Construído pela firma Brun et Bourgeois, chamava-se *O Mergulhador*.

Nenhum desses modelos reais, no entanto, chega perto da excelência de engenharia do *Náutilus* ficcional. Embora o livro, tão didático e minucioso nas suas digressões sobre a fauna e a flora marinhas, seja bem mais econômico nos aspectos físicos, mecânicos e energéticos envolvidos no funcionamento do submarino, fica evidente que ele é um fenômeno da técnica. Possui vários equipamentos surpreendentes, como lanternas poderosíssimas ou escotilhas que se abrem para o fundo do mar, e encontrou soluções prodigiosas para dificuldades essenciais, como o abastecimento de oxigênio, por exemplo.

O submarino, contudo, é muito mais do que um meio de transporte revolucionariamente moderno. O *Náutilus* é um grande palácio miraculoso, um museu artístico e científico da humanidade. Seu grande salão reúne

algumas dezenas de obras-primas da pintura e da escultura, além de uma coleção inestimável de maravilhas dos oceanos. É um microcosmo perfeito, onde a arte e a ciência estão em harmonia. No maravilhoso órgão do capitão, combinam-se a excelência mecânica e a elevação espiritual.* A biblioteca, por sua vez, possui 12 mil volumes, concentrando tudo que já se escreveu de proveitoso na história (com a “vantagem” de ter expurgado os livros de economia e política!). Na sala de jantar, por fim, numa mesa posta com luxo e requinte, as mais finas iguarias dos oceanos são oferecidas.

Como a um autêntico personagem, as diferentes facetas do submarino dão-lhe um caráter mutável, que não é apenas uma coisa *ou* outra. Suas viagens são uma porta para o nosso futuro, sobretudo para o futuro científico, mas são também uma viagem ao passado, uma recapitulação da fragmentária experiência humana, desde os tempos do reino perdido de Atlântida até o presente da ação. Além de um prodígio da ciência, ou de uma cápsula essencial da civilização, ele é um valor mais alto, em sua busca pelo conhecimento completo dos segredos da natureza. É também muitas outras coisas: o refúgio do misantropo Nemo; o espaço de um processo de iniciação, que transforma para sempre quem o vivencia; um lugar de culto, quase sagrado, para uma tripulação de fanáticos; um eco da odisseia de Homero; um lugar social utópico, ou distópico, dependendo do ponto de vista; ou ainda um agente da morte, trazendo o fim das sociedades pela combinação perversa entre a ciência e o impulso de violência da humanidade.

Um dilema que parece percorrer todas essas hipóteses, de uma forma ou de outra, opõe dois valores cruciais: a liberdade × o conhecimento. O *Náutilus* é, por excelência, um espaço onde essas duas instâncias se confrontam. Em que medida o conhecimento científico liberta os homens?

Em que medida ele pode privá-los de valores mais humanísticos, enclausurando-os, por assim dizer, numa prisão existencial? É válido sacrificar a liberdade em nome do avanço científico? Todos os quatro personagens principais do romance — o professor Aronnax, seu assistente Conselho, o próprio capitão Nemo e o arpoador canadense Ned Land — vivem o mesmo dilema, embora deem a ele respostas diferentes.

Sabemos que o capitão Nemo culpa a humanidade pela morte da família, daí o desejo de se manter distante da civilização a que outrora pertenceu, degradada, corrompida por interesses mesquinhos e violência. Além disso, ele é um homem de recursos científicos insuperáveis, comprovados pela simples existência do *Náutilus*. Compreende-se, portanto, que, para ele, seja uma opção aceitável abrir mão da convivência com seus semelhantes, para em troca conhecer todos os segredos dos oceanos.

Fundador de uma microssociedade, Nemo cercou-se de homens que rejeitam igualmente a civilização tal qual ela existe em terra. Essa sociedade, porém, não se baseia apenas em ódio e ressentimento. Por duas vezes o capitão chora com sinceridade a perda de membros da tripulação, indicando que há uma ligação afetiva real entre eles. Além disso, Nemo possui um profundo sentimento de solidariedade para com as populações oprimidas e exploradas. Por fim, mais que vingador e misantropo, em seu museu de artes e ciências ele é o mantenedor do legado positivo de sua espécie.

Na primeira parte do livro, Nemo é o anfitrião perfeito, gentil e sábio. Pouco a pouco, no entanto, e pronunciadamente a partir da segunda parte, vai se tornando um personagem mais sombrio, ausente e fechado. Nesse processo, seu sopro libertário vai dando lugar a um temperamento

despótico, capaz de gestos extremados. Ao final, porém, diante dos trágicos acontecimentos que encerram o romance, a sanha vingativa do personagem é relativizada. Aflora, então, uma inquietude profunda, advinda do autoquestionamento e da dúvida sobre a legitimidade de sua missão.

Não apenas a lacuna biográfica faz de Nemo uma figura misteriosa. A maneira como ele enxerga o mundo é misteriosa. Em vários momentos achamos que compreendemos sua lógica, e de repente ela nos escapa. Visceralmente indisposto contra a humanidade, ele entretanto salva a vida de um indiano e o deixa fugir, livre, ao contrário do que fez com os naufragos Aronnax, Ned e Conselho. Ele parece compreender as complexas interações entre o mar e o clima no planeta, ou entre o consumo das riquezas naturais promovido pela espécie humana e a degradação do meio ambiente, mas não dedica seus recursos tecnológicos avançados à contenção do estrago. É pessoalmente contra a matança descontrolada de animais, mas pode ser extremamente cruel, causando a perda de muitas vidas, entre homens e animais. É gênio e carcereiro, salvador e carrasco.

O professor Aronnax e seu assistente, Conselho, também possuem um apetite científico imenso. Aronnax é autor de um livro intitulado justamente *Os mistérios das grandes profundezas submarinas*. Mas eles não têm o desprezo do capitão pelo mundo construído pelos homens em terra firme. Aronnax, aliás, é o porta-voz de uma moral humanista, próxima à do próprio Verne, almejando, em tempos de cientificismo desenfreado, uma ciência legitimada pelo respeito aos valores morais e aos princípios espirituais que deveriam reger a sociedade (no caso, tanto os princípios católicos quanto outros puramente filosóficos). E portanto, embora ele e seu assistente, de início, se deixem deslumbrar com a oportunidade de um

alargamento intelectual inédito, aos poucos os dois vão sofrendo uma espécie de síndrome de abstinência do convívio com a humanidade.

Os personagens que melhor encarnam o conflito essencial do livro são, é claro, Nemo e Aronnax. De início, o professor é dominado por uma admiração profunda pelo oficial-cientista, homem capaz de se extasiar com as criações da natureza e de criar maravilhas ele próprio, graças a seu imenso engenho. Contudo, enquanto Aronnax ainda comunga do código moral de seu tempo, reportando-se a preceitos éticos coletivos, o capitão foi mais longe e criou um universo próprio de valores. Sua inteligência, por algum motivo desconhecido, foi pervertida. Aronnax, de posse de grandes segredos naturais, deseja compartilhá-los; Nemo deseja guardá-los para si. Um almeja usar a ciência para o bem da humanidade, enquanto o outro usa-a para fugir dela, para mantê-la a distância. Um hesita em usar a violência, por não julgá-la racional; o outro, em muitos momentos, lança mão de uma racionalidade extremamente violenta.

Ned Land, por sua vez, faz o contraponto a tantas mentes treinadas pela educação formal. Além de arpoador, é caçador, portanto um homem de porte atlético, e eminentemente prático, que não vê o mundo pelo ângulo científico. Para ele, um ouriço-do-mar é apenas um animal que pode espetá-lo, enquanto para seus companheiros é um equinoide regular, de simetria pentarradiada, da classe dos equinodermos. A permanência forçada no *Náutilus* lhe é insuportável, pois precisa de ar fresco e espaços abertos para ser quem é. Ele pressente, por instinto, o quanto a obsessão pela ciência significa a deturpação da inteligência natural da humanidade.

A ficção científica depende, para funcionar, da verossimilhança. Dos atos e pensamentos dos personagens aos equipamentos futurísticos, tudo tem de ser convincente. Não por acaso a história é narrada conforme

Aronnax a registra em seu diário íntimo, ponto de vista escolhido por pressupor a autenticidade do relato. Outro fator que pode ter ajudado Verne a “dar vida” ao romance foi sua decisão de fazer a viagem do *Náutilus* ocorrer no mesmo intervalo de tempo em que ele efetivamente escrevia o livro, ou seja, entre 1868 e 1870. O processo criativo, dessa maneira, ganha um frescor cuja essência o texto tende a conservar, transmitindo-a ao leitor. A precisão na localização e na descrição dos vários pontos geográficos visitados pelo *Náutilus*, bem como o vasto uso de terminologia científica, é claro que também contribuem para o realismo desejado.

Mas não devemos nos enganar. O autor do diário, por mais autorizado que seja, não tem o quadro completo da situação, pois não entende Nemo. Ao longo da viagem, disfarçados por indicações exatas de latitude e longitude, surgem lugares que na realidade não existem (a ilha Crespo, o cemitério de coral, o Túnel das Arábias, a Atlântida etc.). A função literária da terminologia científica, sobretudo no momento das longas digressões, revela-se mais do que paradidática. Até na cronologia Verne, sem querer, contrariou os calendários. Aqui, como em toda ficção, o importante é dar ao leitor a *impressão* de realidade, para ir além dela.

Mas o uso recorrente da terminologia científica, ainda que reforçasse a verossimilhança do relato, por outro lado criava uma dificuldade importante. Afinal, num romance de ação, de início pensado para o público jovem, como discorrer longamente sobre o cabedal de conhecimento científico acumulado entre os séculos XVIII e XIX? Como introduzir na narrativa a linguagem especializada sem que ela pareça um encaixe forçado, imposta pelo projeto de Hetzel? Como conferir tratamentos e razões propriamente literários ao conteúdo programado?

Dois recursos sugeridos pelo próprio Hetzel foram obviamente utilizados no livro, com relativo sucesso: a inclusão de elementos humorísticos e uma ligação mais orgânica entre o conteúdo científico e o enredo.

Conselho, o aprendiz de naturalista, atua em ambas as frentes. Destituído de densidade psicológica e vontade própria, ele equivale mais a um tipo que a um personagem. Submisso por completo ao patrão, obedece-o a ponto de deixá-lo decidir sobre seu direito de ir e vir e até mesmo sobre sua vida ou morte. O motivo de tanta obediência é a superioridade moral que reconhece em Aronnax e, tão importante quanto isso, a admiração intelectual pelos conhecimentos do famoso naturalista.

Mas, quando Conselho interage com Ned Land, várias cenas são construídas num registro humorístico. Conselho, como Ned, é um subalterno, embora escolarizado, e então, entre dois subalternos — na sociedade e na hierarquia narrativa —, até o conflito essencial “conhecimento × liberdade” pode ganhar graça e leveza. Eles não decidem nada, e por isso mesmo estão lá para nos fazer rir do problema.

A segunda função do traço humorístico de Conselho é filtrar o caudaloso conteúdo científico do romance. Aronnax é o grande mestre, capaz de amplas reflexões sobre história natural, enquanto seu assistente é um intelecto lastreado pela decoreba, uma enciclopédia ambulante. Assim, ele transforma em piada longas passagens de conteúdo científico. O próprio Aronnax, ao comentar seus poderes mnemônicos surpreendentes, não o faz sem boa dose de ironia, sugerindo o quanto Conselho é, ao mesmo tempo, limitado.

Apesar dos paliativos de que fez uso para diminuir, sobre o leitor, o impacto de um vasto arsenal de informações científicas, Verne não impediu

seus livros de serem, ao redor do mundo, extirpados por editores menos interessados em ciências do que Hetzel. No Brasil, é difícil, se não impossível, encontrar uma tradução anterior de *20 mil léguas submarinas* que não elimine arbitrariamente inúmeras passagens nas quais Verne desfila sua pesquisa sobre o mundo marinho, feita nos grandes compêndios das academias da época e numa infinidade de publicações populares.

É inegável que as longas digressões científicas retardam o andamento da história, e como esta é interessante, e cativa o leitor, compreende-se, aqui e ali, que sintamos vontade de “pular” os trechos nos quais as descrições e enumerações da biologia marinha a interrompem. Contudo, imaginar que Verne simplesmente errava na dose de informações científicas seria subestimar o seu jogo literário.

Sua capacidade de conceber enredos atraentes é fenomenal, reconhecida e respeitada a ponto de, em seu nome, relevarem-se a narração um pouco dura, certos personagens esquemáticos e alguns efeitos apenas parcialmente bem-sucedidos. Mas como os trechos paradidáticos eram obrigatórios para atender aos objetivos da série *Viagens extraordinárias*, é razoável se perguntar: que outros recursos ele teria usado para fundir ciência e narrativa? De que maneira, que não a didática e nem a humorística, essas digressões podem ser lidas? Como o tripé formado pelo conteúdo científico, o enredo e o estilo diferencia a sua obra, tornando-a um interessantíssimo “caso” literário?

Uma das respostas está no processo vivido pelo narrador, o professor Aronnax, que termina o livro transformado. Seu entendimento do mundo e de si mesmo, a princípio ingênuo apesar de todo o saber acadêmico, vive uma dolorosa expansão ao longo de sua descida às profundezas (roteiro, por sinal, típico de obras do gênero iniciático). Graças a seu aprisionamento no

Náutilus, ele conheceu os segredos, os monstros e as maravilhas do mar, visitou uma geografia secreta do planeta, encoberta pelas águas ou em pontos inatingíveis da crosta terrestre, e sobretudo entendeu, vendo as ruínas de Atlântida, o quanto o orgulho vulnerabiliza as mais poderosas civilizações.

Bem entendidas, portanto, as longas digressões científicas, ao invés de apenas um atraso, um peso, revelam-se fundamentais para o andamento do enredo. É o prazer de testemunhar a vida marinha dos diferentes oceanos do planeta, examinando-a detalhadamente em toda a sua infinita variedade, que leva Aronnax a, durante muitos meses, aceitar viver semiaprisionado no interior do *Náutilus*. Se esse deslumbramento não existisse, ele atenderia aos apelos de Ned Land e tentaria fugir na primeira oportunidade. Nada justificaria o espaço de tempo necessário para a história se desenvolver, e ela teria de se estruturar sobre outro conflito que não entre conhecimento × liberdade.

Mas há ainda uma segunda resposta. O sentimento de admiração diante da multiplicidade da natureza, da funcionalidade de suas estruturas, da beleza de suas modelagens precisava ser efetivamente transmitido, ou seja, recriado no leitor, e não apenas enunciado. Este não é um desafio que possa ser resolvido pelo fluxo narrativo. Só um golpe estilístico seria capaz de conseguir efeito semelhante. Um golpe nada fácil de se executar, muito menos se o escritor está obrigado a usar a terminologia científica em imensas quantidades. A bem da verdade, também não é um efeito literário fácil de se fruir, exigindo do leitor grande disponibilidade mental, num esforço por se entregar ao efeito múltiplo das palavras, como alguém numa sessão de meditação que esvazia a cabeça e se deixa levar pelos sentidos.

Ciente desses obstáculos, é exatamente nesses trechos científicos que Jules Verne se supera em termos estilísticos, fazendo com que a linguagem, de início maçante, passe por transformação equivalente à vivida por Aronnax em seu processo de expansão intelecto-espiritual. Se ele passa de conspícuo naturalista a um homem deslumbrado com uma realidade maravilhosa, também a linguagem migra do universo científico para o poético.

Os movimentos internos desses trechos científicos procuram dar nome às espécies, classificá-las e, muitas vezes, comentar suas qualidades mais notáveis. De saída, parece evidente que as espécies incluídas nesses pequenos catálogos poéticos ali estão justamente por apresentarem nomes raros e de musicalidade curiosa, mais que por alguma exatidão positivista. Eles não remetem o leitor — em 99,9% dos casos um leigo em flora e fauna marinhas — a nenhuma realidade objetiva direta. Revelando-se hipálages em cascata, promovem um descolamento entre a instância gramatical e a semântica. Valem pela estranheza que provocam, pela dose de fantasia que produzem na mente do leitor.

O momento da classificação acentua essa ruptura entre a palavra e seu correspondente real, pois o vocabulário se torna ainda mais obscuro, numa coleção de designações exóticas que imita e duplica a coleção de artigos marinhos do *Náutilus* e, mais ainda, a abundância de vida que se vê do lado de fora da grande escotilha submarina. O autor parece se divertir usando palavras sisudas para criar rimas, jogos de palavras e de sons. Assim, vai provocando uma “embriaguez linguística”, enquanto evolui do modo sério, científico, para uma avalanche de palavras, numa vertigem estritamente literária. A terminologia subvertida deve arrebatá-lo assim como a riqueza do mundo natural arrebatou o personagem.

Quando chega o momento de qualificar as espécies, isto é, de descrever suas virtudes mais notáveis, o que significa em geral descrever a impressão mais marcante delas sobre o espírito do observador, o experiente Aronnax muitas vezes lamenta faltarem-lhe as palavras. A variedade do mundo real mostrou-se maior que o poder organizador da linguagem científica. É preciso recorrer a uma linguagem mais expressiva e mais bem-adaptada ao mundo desconhecido que se procura representar. Verne então utiliza-se de recursos explicitamente literários, variados como as espécies marítimas, entre os quais figuram símiles, metáforas, alegorias, antonomásias, cacofonias intencionais, catacreses, gradações, metonímias, personificações, sinestésias etc.

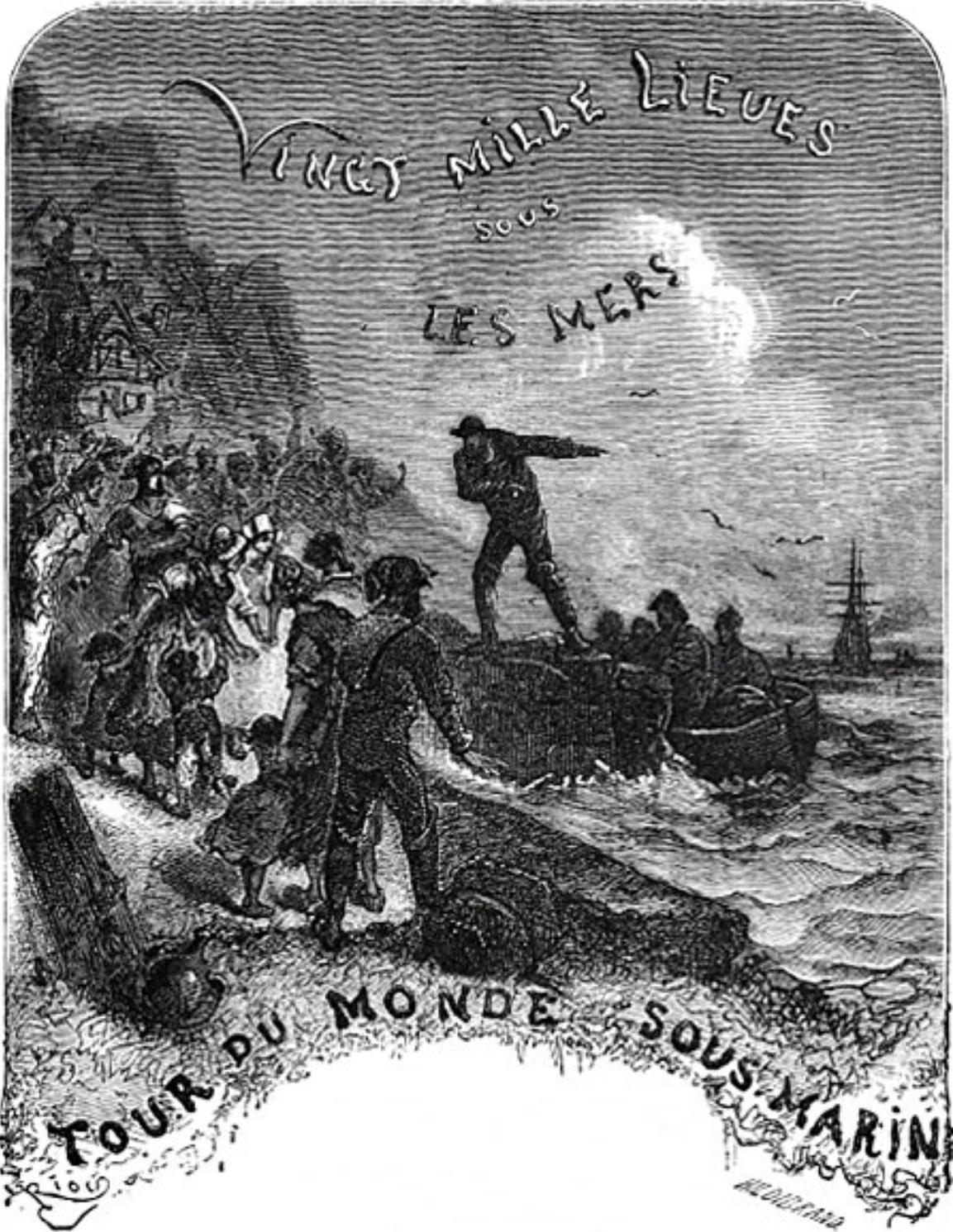
É compreensível que a primeira atitude do leitor seja de estranhamento diante das inesperadas regras desse jogo. Mas recusar a obra de Verne em função das digressões científicas seria recusar justamente o mais radical efeito literário de seus livros. E a excelente tradução de André Telles, neste seu ponto alto, merece um crédito especial, por recriar o mesmo efeito em outra língua, sem perda alguma.

RODRIGO LACERDA

* Para se conhecer a história pregressa do capitão Nemo, deve-se ler outro romance de Jules Verne, *A ilha misteriosa*, publicado quatro anos depois de *20 mil léguas submarinas*, em 1874.

* Conforme a bela e perspicaz observação de Jacques Noiray, em seu excelente prefácio ao romance. In *Vingt mille lieues sous les mers*. Paris, Gallimard, 2005.

PRIMEIRA PARTE



VINGT MILLE LIEUES

SOUS

LES MERS

TOUR DU MONDE SOUS-MARIN

H. DIDOT PAR

1. Um recife arisco

O ano de 1866 notabilizou-se por um acontecimento insólito, fenômeno inexplicado e inexplicável do qual certamente ninguém se esqueceu. Rumores agitavam as populações portuárias e alvoroçavam a opinião pública no interior dos continentes, porém foi a classe dos marítimos a que mais ficou apreensiva. Negociantes, armadores, capitães de navios, *skippers* e *masters*¹ da Europa e dos Estados Unidos, oficiais das marinhas militares de todos os países e, em seguida, governos dos diversos Estados, de ambos os continentes, se preocuparam a fundo com o assunto.

Com efeito, recentemente diversos navios haviam se deparado com “uma coisa enorme” no mar, um objeto comprido, fusiforme, fosforescente em determinadas circunstâncias, infinitamente maior e mais veloz que uma baleia.

Os detalhes relativos a essa aparição, registrados em diversos livros de bordo, coincidiam com bastante precisão no que se refere à estrutura do objeto ou da criatura em questão, à velocidade inigualável de seus movimentos, à força espantosa de sua locomoção, à vida singular de que parecia dotada. Caso se tratasse de um cetáceo, superava em volume todos os que a ciência classificara até o momento. Nem Cuvier, nem Lacépède, nem o sr. Dumeril, nem o sr. de Quatrefages² teriam admitido a existência

de tal monstro — a menos que o tivessem visto, isto é, visto com seus próprios olhos de cientistas.

Calculando a média das observações efetuadas em diversas oportunidades — descartando as tímidas conjeturas que atribuíam ao mencionado objeto um comprimento de sessenta metros e rechaçando as opiniões exageradas que o diziam com mil e quinhentos de largura e cinco mil de comprimento —, era plausível afirmar, entretanto, que aquela criatura fenomenal superava com sobras todas as dimensões aceitas até aquele dia pelos ictiologistas — se porventura existisse.

Ora, existia, o fato em si não era mais questionável, e, com essa propensão que impele o cérebro humano ao maravilhoso, nada mais compreensível que o abalo produzido no mundo inteiro pela sobrenatural aparição. Quanto a relegá-la à categoria das fábulas, era inútil insistir.

Com efeito, em 20 de junho de 1866, o vapor *Governor-Higginson*, da Calcutta and Burnach Steam Navigation Company, divisara o movimento da tal massa a cinco milhas náuticas de distância,³ a leste do litoral da Austrália. O capitão Baker, a princípio, julgou-se diante de um recife não assinalado nos mapas; dispunha-se inclusive a medir sua posição exata, quando duas colunas de água, esguichadas do inexplicável objeto, projetaram-se assobiando a cinquenta metros de altura. Logo, a menos que o recife se achasse submetido às expansões intermitentes de um gêiser, o *Governor-Higginson* via-se às voltas pura e simplesmente com algum mamífero aquático, desconhecido até aquela data, que expelia pelos orifícios colunas de água misturadas a ar e vapor.

Fato similar foi igualmente observado em 23 de julho do mesmo ano, nos mares do Pacífico, pelo *Cristobal-Colon*, da West India and Pacific Steam Navigation Company. O que demonstrava que aquele cetáceo fora do

comum era capaz de deslocar-se de um ponto a outro em inaudita velocidade, uma vez que, com três dias de intervalo, o *Governor-Higginson* e o *Cristobal-Colon* haviam-no observado em duas zonas do mapa separadas por mais de setecentas léguas marítimas de distância.⁴

Quinze dias mais tarde, a duas mil léguas dali, o *Helvetia*, da Compagnie Nationale, e o *Shannon*, do Royal Mail, navegando em sentidos opostos na porção do Atlântico compreendida entre os Estados Unidos e a Europa, trocaram avisos situando o monstro, respectivamente, a 42°15' de latitude norte e a 60°35' de longitude a oeste do meridiano de Greenwich. Por essa observação simultânea, julgou-se poder estimar o comprimento mínimo do mamífero em mais de trezentos e cinquenta pés ingleses,⁵ uma vez que o *Shannon* e o *Helvetia* eram menores que ele, a despeito de medirem cem metros da roda de proa ao cadaste. Ora, as baleias de maior porte, as que frequentam as paragens das ilhas Aleutas, a Hullammak e a Umgallick, jamais ultrapassaram cinquenta e seis metros de comprimento, se é que chegavam a tanto.

Após esses reiterados incidentes, novas observações efetuadas a bordo do transatlântico *Le Pereire*, uma abordagem entre o *Etna*, da linha Inman, e o monstro, um relatório elaborado pela fragata francesa *La Normandie*, bem como um seriíssimo levantamento obtido pelo estado-maior do comodoro Fitz-James a bordo do *Lord Clyde*, mexeram profundamente com a opinião pública. Nos países de humor leviano, caçoaram do fenômeno, mas nas nações graves e pragmáticas, a Inglaterra, os Estados Unidos, a Alemanha, foi grande a preocupação.

Em todos os quadrantes, nos grandes centros urbanos, o monstro entrou em voga. Foi cantado nos cafés, enxovalhado nas revistas, representado nos teatros. Os pasquins viram nele uma boa oportunidade de

plantar notícias de todo calibre. Os jornais — pouco imaginativos — ressuscitaram todas as criaturas imaginárias e gigantescas, desde a baleia branca, a terrível Moby Dick⁶ das regiões hiperbóreas, até o Kraken⁷ sem mais tamanho, cujos tentáculos podem cingir uma embarcação de quinhentas toneladas e arrastá-la para os abismos do oceano. Chegou-se a reproduzir anotações e opiniões de Aristóteles e Plínio,⁸ que admitiam a existência de tais monstros, depois os apontamentos noruegueses do bispo Pontoppidan,⁹ as crônicas de Paul Heggede,¹⁰ e finalmente os relatórios do sr. Harrington,¹¹ cuja boa-fé é incontestável quando, a bordo do *Castilla*, em 1857, afirma ter visto a enorme serpente, que até então frequentara apenas os mares do *Constitutionnel*.¹²

Foi nesse momento que estourou, nas sociedades eruditas e revistas científicas, a infundável polêmica entre crédulos e incrédulos. O “enigma do monstro” incendiou as mentes. Os jornalistas, que professam a ciência em luta contra os que professam o espírito, despejaram rios de tinta durante essa memorável campanha; alguns, inclusive, duas ou três gotas de sangue, pois da serpente do mar passaram às personalidades mais vis.

A guerra prosseguiu com peripécias diversas seis meses a fio. Aos artigos de fundo do Instituto Geográfico do Brasil,¹³ da Academia Real das Ciências de Berlim, da Associação Britânica, do Smithsonian Institution de Washington, às discussões do *The Indian Archipelago*, do *Cosmos* do padre Moigno,¹⁴ dos *Mitteilungen* de Petermann,¹⁵ às crônicas científicas dos grandes jornais da França e do estrangeiro, a imprensa nanica respondia com uma verve inesgotável. Parodiando um dito de Lineu, citado pelos adversários do monstro, seus espirituosos repórteres argumentaram que “a natureza não produzia tolos”,¹⁶ e conclamaram seus contemporâneos a não desmentir a natureza, admitindo a existência dos Krakens, das serpentes

marinhas, das *Moby Dick* e de outras elucubrações de marujos delirantes. Para terminar, no artigo de um jornal satírico dos mais temidos, o mais incensado de seus redatores, superando a todos, abalroou o monstro como Hipólito, desferiu-lhe o soco fatal e nocauteou-o em meio à gargalhada universal.¹⁷ A gozação vencera a ciência.

Nos primeiros meses do ano de 1867, o assunto pareceu sepultado, e nada indicava viesse a renascer, quando fatos novos foram levados ao conhecimento público. Não se tratava mais então de um problema científico a ser resolvido, mas de um problema concretamente real, a ser enfrentado com seriedade. O caso ganhou um aspecto inédito. O monstro voltou a ser ilhota, rochedo, recife, mas recife arisco, indeterminável, ambulante.

Na noite de 5 de março de 1867, o *Moravian*, da Montreal Ocean Company, achando-se a 27°30' de latitude e 72°15' de longitude, colidiu sua alheta de estibordo contra um recife que mapa algum assinalava naquelas paragens. Sob o esforço combinado do vento e de seus quatrocentos cavalos-vapor,¹⁸ ele avançava à velocidade de treze nós.¹⁹ Ninguém punha em dúvida que, não fosse a qualidade superior de seu casco, o *Moravian*, rasgado pelo impacto, teria sido engolido com os duzentos e trinta e sete passageiros que trazia do Canadá.

O acidente ocorrera por volta das cinco horas da manhã, quando o dia começava a raiar. Os oficiais de guarda acorreram à proa do navio. Examinaram o oceano com a mais escrupulosa atenção. Não viram nada a não ser um poderoso redemoinho a seiscentos metros de distância, como se a superfície da água houvesse sido violentamente açoitada. As coordenadas exatas do local foram calculadas, e o *Moravian* prosseguiu sua rota sem avarias aparentes. Teria colidido com uma rocha submersa ou com o imenso destroço de um naufrágio? Impossível saber. Porém, após uma inspeção

realizada em sua carena nas enseadas de reparo, constatou-se que parte da quilha estava rachada.

Esse fato, em si mesmo muito grave, talvez tivesse sido esquecido como tantos outros, se três semanas depois não houvesse se repetido em condições idênticas. Porém, em virtude da nacionalidade da embarcação vítima dessa nova abordagem, e da reputação da companhia à qual ela pertencia, o incidente teve enorme repercussão.

Ninguém desconhece o nome do célebre armador inglês Cunard. Esse inteligente industrial criou, em 1840, um serviço postal entre Liverpool e Halifax, com três navios de madeira movidos a roda, uma força de quatrocentos cavalos e uma arqueação de mil cento e sessenta e duas toneladas. Oito anos depois, a frota da companhia expandia-se com quatro navios de seiscentos e cinquenta cavalos e mil e oitocentas toneladas e, dois anos mais tarde, com outras duas embarcações superiores em potência e tonelagem. Em 1853, a Companhia Cunard, cuja concessão para o transporte de despachos acabava de ser renovada, acrescentou sucessivamente a seu equipamento o *Arabia*, o *Persia*, o *China*, o *Scotia*, o *Java* e o *Russia*, todos eles navios recém-saídos do estaleiro e os de maior tonelagem, depois do *Great-Eastern*, que jamais singraram os mares. Nesse ritmo, portanto, em 1867 a companhia possuía doze navios, dos quais oito movidos a roda e quatro a hélice.

Se forneço esses detalhes, bastante sucintos, é a fim de que todos tenham uma noção exata da importância dessa companhia de transportes marítimos, conhecida no mundo inteiro por sua eficiente administração. Nenhuma empresa de navegação transoceânica foi dirigida com mais argúcia, nenhum negócio viu-se coroado de maior sucesso. Em vinte e seis anos, os navios Cunard atravessaram duas mil vezes o Atlântico, e jamais

uma viagem foi cancelada, jamais um atraso aconteceu, jamais carta, homem ou nau extraviou-se. O que faz com que, apesar da acirrada concorrência da França, os passageiros ainda prefiram a linha Cunard a qualquer outra, como bem demonstra um levantamento baseado nos documentos oficiais dos últimos anos. Dito isto, nada mais natural do que a repercussão gerada pelo acidente sofrido por um de seus mais belos vapores.

Em 13 de abril de 1867, o mar estava aprazível, o vento, manejável, e o *Scotia* encontrava-se a 15°12' de longitude e 45°37' de latitude. Avançava a uma velocidade de treze nós e quarenta e três centésimos propelido por seis mil cavalos-vapor. Suas rodas golpeavam o mar com uma regularidade perfeita. Seu tirante de água era então de seis metros e setenta centímetros, e seu deslocamento, de seis mil seiscentos e vinte e quatro metros cúbicos.

Às dezesseis horas e dezessete minutos, durante o *lunch* dos passageiros reunidos no grande salão, um choque, quase imperceptível, produziu-se no casco do *Scotia*, na altura da alheta e um pouco atrás da roda de bombordo.

O *Scotia* não colidira: sofrera uma colisão, e por parte de um instrumento mais cortante ou perfurante do que contundente. O abalroamento parecera tão sutil que ninguém a bordo teria se sobressaltado não fosse o alarme dos fiéis do porão, que subiram ao convés aos gritos de:

— Estamos afundando! Estamos afundando!

A princípio os passageiros ficaram bastante assustados, mas o capitão Anderson apressou-se em tranquilizá-los. Com efeito, era impensável a iminência de perigo. O *Scotia*, dividido em sete compartimentos por paredes estanques, venceria incólume uma simples infiltração de água.

O capitão dirigiu-se prontamente ao porão. Constatou que o quinto compartimento fora inundado pelo mar, e a rapidez da inundação atestava que a entrada de água era significativa. Por sorte, esse compartimento não abrigava as caldeiras, pois nesse caso o fogo teria se apagado sumariamente.

O capitão Anderson mandou parar as máquinas e um dos marujos mergulhou para verificar a avaria. Instantes depois, identificava-se a existência de um buraco de dois metros na carena do vapor. Impossível vedar entrada de água de tal envergadura, e o *Scotia*, com as rodas semi-imersas, foi obrigado a seguir viagem nesse estado. Encontrava-se então a trezentas milhas do cabo Clear e, após três dias de um atraso que preocupou seriamente Liverpool, atracou no cais da companhia.



Os engenheiros procederam a uma vistoria do Scotia.

Os engenheiros procederam então a uma vistoria do *Scotia*, transferido para o estaleiro. Não conseguiram acreditar em seus próprios olhos. Dois metros e meio abaixo da linha de flutuação, um rasgo regular se abria em forma de triângulo isósceles. A rachadura da placa parecia desenhada, e com certeza não fora feita aleatoriamente. Logo, era preciso que o instrumento perfurante capaz de produzi-la fosse de uma têmpera pouco usual — e que, após ter sido lançado com uma força prodigiosa, penetrando assim numa placa de quatro centímetros, possivelmente tivesse se retirado por si mesmo, mediante um movimento retrógrado e de todo inexplicável.

Esse último capítulo teve como resultado magnetizar novamente a opinião pública. Com efeito, sinistros marítimos sem causa determinada foram creditados à ação do monstro. O fantástico animal endossou a responsabilidade por todos esses naufrágios, cujo número, infelizmente, é considerável. Pois, de três mil embarcações cuja perda é anualmente registrada no Bureau Véritas,²⁰ a cifra de navios, a vapor ou vela, supostamente soçobrados com perda total em virtude da falta de notícias não monta a menos de duzentos!

Ora, justa ou injustamente, o monstro foi acusado por seu desaparecimento, e, assim, com as comunicações entre os diversos continentes tornando-se cada vez mais instáveis, a opinião pública manifestou-se, exigindo terminantemente que os mares se vissem desvencilhados, a qualquer custo, do mirabolante cetáceo.

2. Crédulos e incrédulos

Na época em que se deram esses acontecimentos, eu regressava de uma exploração científica empreendida nas terras agrestes do Nebraska, nos Estados Unidos. Invocando meu título de professor-suplente no Museu de História Natural de Paris, o governo francês agregara-me àquela expedição. Após uma estada de seis meses no Nebraska, cheguei a Nova York no final de março, depositário de valiosas coleções. Minha viagem para a França estava marcada para os primeiros dias de maio. Ocupava-me, nesse ínterim, em classificar minhas riquezas mineralógicas, botânicas e zoológicas, quando então sobreveio o incidente do *Scotia*.

Eu estava perfeitamente a par do assunto na ordem do dia — e como não estaria? Lera e relera todos os jornais americanos e europeus sem ter avançado muito. Aquele mistério me intrigava. Na impossibilidade de formar uma opinião, oscilava de um extremo a outro. Que houvera alguma coisa, isso não podia mais ser posto em dúvida, e os incrédulos eram convidados a tocar com o dedo a chaga do *Scotia*.

Quando cheguei a Nova York, o assunto fervilhava. A hipótese do rochedo flutuante, do recife móvel, defendida por certos indivíduos incompetentes, fora completamente abandonada. E, com efeito, a menos que aquele recife carregasse um motor no ventre, como era possível deslocar-se a velocidade tão prodigiosa?

Da mesma forma, foi rechaçada a existência de um casco flutuante, de um monumental destroço, e isso igualmente em função da velocidade e do deslocamento.

Restavam então duas soluções possíveis para o problema, as quais congregavam dois clãs bem distintos de adeptos: de um lado, os que se inclinavam por um monstro de força colossal; do outro, os que pendiam para uma embarcação “submarina” de extrema potência motora.

Ora, esta última hipótese, afinal aceitável, não foi capaz de resistir às buscas efetuadas nos dois mundos. Era pouco provável que um cidadão comum tivesse à disposição tão avançado equipamento. Onde e quando o teria construído e como teria mantido a construção em segredo?

Somente o governo de um país achava-se em condições de deter máquina destrutiva de tal porte, e, nesses tempos desastrosos, em que o homem empenha-se em multiplicar a potência das armas de guerra, era bem possível que algum Estado testasse, à revelia dos outros, uma máquina daquele tipo. Depois das espingardas, torpedos; depois dos torpedos, foguetes submarinos; depois — a reação. Ao menos é o que espero.

Mas a hipótese de uma máquina de guerra ruiu novamente diante da declaração dos governos. Como no caso tratava-se de um assunto de interesse público, uma vez que interferia nas comunicações transoceânicas, a sinceridade dos Estados não podia ser questionada. Aliás, como admitir que a construção daquela embarcação submarina houvesse escapado aos olhos do público? Guardar segredo nessas circunstâncias é muito difícil para um cidadão comum, e decerto impossível para um país cujos atos são incansavelmente espionados pelas potências rivais.

Por conseguinte, após algumas buscas efetuadas na Inglaterra, na França, na Rússia, na Prússia, na Espanha, na Itália, nos Estados Unidos,

até mesmo na Turquia, a hipótese de um *monitor*²¹ submarino foi definitivamente rechaçada.

O monstro então voltou à tona, a despeito das incessantes piadas com que o agraciava a imprensa nanica. Uma vez nessas águas, as imaginações logo entregaram-se aos mais absurdos devaneios de uma ictiologia fantástica.

Quando de minha chegada a Nova York, não foram poucos os que me haviam honrado com uma consulta sobre o fenômeno em questão. Eu publicara na França um estudo *in-quarto*,²² em dois tomos, intitulado *Os mistérios das grandes profundezas submarinas*. O livro, particularmente apreciado pelo mundo científico, fazia de mim um especialista nessa parte assaz obscura da história natural. Minha opinião foi solicitada. Enquanto pude negar a realidade do fato, fechei-me numa negação absoluta. Mas logo, imprensado contra a parede, vi-me obrigado a me manifestar sem rodeios. E, como se não bastasse, “o ilustre Pierre Aronnax, professor no Museu de Paris”, foi instado pelo *New York Herald* a emitir um parecer qualquer.

Curvei-me. Na impossibilidade de calar, falei. Discuti a questão sob todas as suas faces, política e cientificamente, e dou aqui um excerto do opulento artigo que publiquei na edição de 30 de abril.

Assim considerando — dizia eu, após ter examinado uma a uma as diversas hipóteses —, como todas as demais suposições foram descartadas, cumpre necessariamente admitir a existência de um animal marinho de força superior.

As grandes profundezas do oceano são-nos inteiramente desconhecidas. A sonda não foi capaz de atingi-las. O que

acontece nesses remotos abismos? Que criaturas habitam e podem habitar a vinte ou vinte e sete mil metros abaixo da superfície das águas?²³ Como é o organismo desses animais? Mal saberíamos conjeturá-lo.

Entretanto, a solução do problema a mim submetido pode afetar a forma do dilema.

Ou conhecemos todas as variedades de criaturas que povoam nosso planeta, ou não as conhecemos.

Se não as conhecemos todas, se a natureza continua guardando segredos para nós no domínio da ictiologia, nada mais plausível do que admitir a existência de peixes ou cetáceos, de espécies ou mesmo gêneros novos, com uma estrutura essencialmente “abissal”, que habitam as camadas inacessíveis à sonda e que um acontecimento qualquer, uma fantasia, um capricho, se preferirmos, impele, após longos intervalos, à superfície do oceano.

Se, ao contrário, conhecemos todas as espécies vivas, devemos necessariamente procurar o animal em questão dentre as criaturas marinhas já catalogadas. Neste caso, eu estaria disposto a admitir a existência de um narval gigante.

O narval vulgar, ou unicórnio-do-mar, alcança frequentemente um comprimento de dezoito metros. Quintupliquem, decupliquem mesmo, essa dimensão, deem a esse cetáceo uma força proporcional ao seu tamanho, aumentem suas armas de ataque, e obterão o animal pretendido. Ele terá as proporções observadas pelos oficiais do Shannon, o instrumento

exigido para a perfuração do Scotia e a força necessária para rasgar o casco de um vapor.

Com efeito, o narval é dotado de uma espécie de espada de marfim, uma alabarda na terminologia de alguns naturalistas. É um dente principal que tem a dureza do aço. Encontramos alguns desses dentes fincados em corpos de baleias, que o narval ataca invariavelmente com sucesso. Outros foram arrancados, não sem dificuldade, de cascos de navio que eles haviam perfurado de ponta a ponta, como um florete transpassa um barril. O museu da Faculdade de Medicina de Paris possui um desses chifres, com dois metros e vinte e cinco centímetros de comprimento e quarenta e oito centímetros de largura na raiz!

Pois bem! Imaginem a arma dez vezes mais forte e o animal dez vezes mais poderoso, lancem-no a uma velocidade de quarenta quilômetros por hora, multipliquem sua massa por sua velocidade, e obterão um impacto capaz de produzir a requerida catástrofe.

Por conseguinte, até mais amplas informações eu opinaria por um unicórnio-do-mar de dimensões colossais, dotado não mais de uma alabarda mas de um autêntico talha-mar, como fragatas encouraçadas ou os rams²⁴ de guerra, dos quais ele teria ao mesmo tempo a massa e a força motriz.

Assim se explicaria esse fenômeno inexplicável — a menos que não exista nada de novo além do que se presumiu, viu, sentiu e voltou a sentir —, o que também é possível!