

**20.000 LÉGUAS
SUBMARINAS**

JÚLIO VERNE

VIRTUAL BOOKS

Apoio:



Patrocínio:



Realização:



virtualbooks on line

The Virtualbooks logo features the word "virtualbooks" in a dark blue, lowercase, sans-serif font. To its right, the words "on line" are written in a smaller, white, lowercase, sans-serif font. The entire text is enclosed within a blue, horizontal, rounded shape that resembles a stylized oval or a speech bubble.

VINTE MIL LÉGUAS SUBMARINAS

JÚLIO VERNE

Edição especial para distribuição gratuita pela Internet,
através da Virtualbooks.

Copyright © 2000, virtualbooks.com.br

Todos os direitos reservados a Editora Virtual Books Online M&M Editores Ltda.É proibida a reprodução do conteúdo deste livro em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Editora.

VINTE MIL LÉGUAS SUBMARINAS

JÚLIO VERNE

Primeira Parte

0 HOMEM DAS ÁGUAS

Capítulo 1

O ano de 1866 foi assinalado por um acontecimento estranho. Havia já algum tempo que vários navios vinham encontrando nos mares “uma coisa enorme”, um objeto comprido, em forma de fuso, às vezes rodeado por uma espécie de fosforescência, muito mais corpulento e rápido do que uma baleia. Os relatos sobre esses encontros, registrados nos diários de bordo, coincidiam perfeitamente nos pormenores da estrutura do objeto ou do ser em questão. Relatavam a espantosa mobilidade de sua movimentação, a sua surpreendente força de deslocação e falavam

da vida especial de que ele parecia dotado.

Negociantes, armadores, capitães de navios, mestres e contramestres da Europa e da América, oficiais das marinhas de guerra de todos os países e os governantes das diversas nações dos dois continentes, andavam seriamente preocupados com o fenômeno.

Que ele existia era um fato incontestável. Com o pendor do cérebro humano para o maravilhoso, será fácil compreender-se a sensação suscitada em todo o mundo por esse aparecimento sobrenatural.

A 20 de julho de 1866, o vapor “Governor Higginson” havia encontrado o objeto em questão, a cinco milhas a leste das costas da Austrália. A primeira vista o Capitão Baker julgou ver um escolho desconhecido. Dispunha-se a determinar a sua situação exata, quando duas colunas de água projetadas pelo inexplicável objeto, ergueram-se nos ares a quase vinte metros de altura. Portanto, a menos que o escolho estivesse sujeito às erupções intermitentes de um gêiser, o “Governor Higginson” tinha-se encontrado com algum mamífero aquático, até então desconhecido, que expelia pelas ventas colunas de água misturada com vapor e ar. No dia 23 de julho do mesmo ano, no Pacífico, foi observado fato semelhante pelo navio “Cristobal Colon”.

Assim, este extraordinário cetáceo podia deslocar-se de um sítio para o outro com uma velocidade surpreendente, uma vez que, com um intervalo de dois dias os navios o tinham visto em dois pontos geográficos afastados entre si mais de setecentas léguas marítimas.

Duas semanas depois, a duas mil léguas de distância, o “Helvetia” e o “Shannon”, cruzando-se na zona do Atlântico compreendida entre os Estados Unidos e a Europa, deram conhecimento um ao outro de terem avistado o monstro a 42° 15' de latitude norte e 60° 35' de longitude do meridiano de Greenwich. Através dessa observação simultânea, foi possível avaliar o comprimento mínimo do mamífero em mais de cento e seis metros, uma vez que o “Shannon” e o “Helvetia” eram de dimensões inferiores a ele, embora medissem cem metros da proa à popa.

Essas notícias chegadas seguidamente, mais as observações feitas de

bordo do transatlântico “Pereire”, um abalroamento entre o “Etna” da linha Iseman e o monstro, além de um relato verbal feito pelos oficiais da fragata francesa “Normandie” e uma bem cuidada comprovação providenciada por oficiais do Comodoro Fitzjames de bordo do “Lord Clyde”, abalaram profundamente a opinião pública.

A 5 de março de 1867, o “Moravian”, da Montreal Ocean Co., encontrando-se a 270 30' de latitude e a 720 15' de longitude, abalroou por estibordo com um rochedo não assinalado em qualquer mapa daquelas paragens. Com o esforço combinado do vento e dos seus quatrocentos cavalos-vapor, ele avançava a uma velocidade de treze nós. Não há dúvida de que se não fosse a qualidade superior do seu casco, o “Moravian”, que foi arrombado com o choque, teria sido engolido pelas águas com os seus duzentos e trinta e sete passageiros.

A 13 de abril de 1867, com o mar calmo e o vento propício, o “Escócia” encontrava-se a 150 12' de longitude e 45° 37' de latitude. As quatro horas e dezessete minutos da tarde, durante o lanche dos passageiros, sentiu-se um choque ligeiro no casco do navio, de lado e um pouco atrás da roda de bombordo. O “Escócia” não fora abalroado, mas tinha sido tocado por um grande objeto cortante. A pancada fora tão leve que ninguém a bordo se preocuparia se não fossem os gritos dos marinheiros do porão, que subiram ao convés gritando que o navio estava fazendo água.

A princípio os passageiros ficaram muito assustados, mas o Capitão Anderson apressou-se a tranquilizá-los, explicando-lhes que o perigo não podia ser iminente. O “Escócia” estava preparado para enfrentar um rombo no casco sem grande perigo de se afundar. Continuou navegando e chegou ao porto de Liverpool com três dias de atraso. Os engenheiros verificaram que a dois metros e meio abaixo da linha de flutuação, abria-se um rombo em forma de triângulo isósceles. O corte na chapa metálica era perfeitamente nítido e não teria sido mais bem

executado por um instrumento apropriado para tal fim.

Esse acontecimento veio exaltar de novo a opinião pública. Na verdade, a partir desses incidentes, todos os desastres marítimos cujas causas se desconheciam passaram a ser atribuídos ao monstro. As comunicações entre os diversos continentes tornaram-se cada vez mais perigosas, levando o público a exigir categoricamente que os mares fossem libertados a todo custo desse terrível cetáceo.

Capítulo 2

Na época em que esses acontecimentos ocorreram, regressava eu de uma expedição científica nas inóspitas terras do Nebraska, nos Estados Unidos. Quando cheguei a Nova Iorque para embarcar em um navio que me levasse para a Europa, a controversa questão estava no auge. A minha chegada, várias pessoas deram-me a honra de me consultar sobre o fenômeno, em vista de uma obra que eu publicara na França, intitulada “Os Mistérios dos Grandes Fundos Submarinos”. O acontecimento passara a preocupar várias camadas da população americana, e os Estados Unidos foi o primeiro país a adotar medidas enérgicas, em nível de governo, para esclarecer o mistério.

A fragata “Abraham Lincoln”, moderna e muito rápida, recebeu ordens para se fazer ao mar o mais depressa possível, com esse objetivo. O Comandante Farragut reforçou o armamento de seu navio e encheu de munição os seus arsenais.

Como sempre acontece, quando se decidiu, a perseguição ao monstro, ele desapareceu. Durante dois meses ninguém ouviu falar dele. A fragata armada e abastecida para uma campanha demorada, não tinha para onde se dirigir. A impaciência crescia a bordo entre oficiais e marinheiros, quando chegou a notícia de que um vapor da linha de São Francisco da Califórnia tinha visto o animal nos limites sententrionais do Pacífico. A sensação causada por essa notícia foi grande.

Os víveres continuavam a bordo, os depósitos de carvão estavam cheios e todos os homens se encontravam em seus postos. Só faltava acender as caldeiras da fragata e levantar ferro. Em menos de vinte e quatro horas o Capitão Farragut fazia-se ao mar.

Três horas antes da “Abraham Lincoln” deixar o cais do Brooklyn, recebi uma carta do secretário da Marinha J. B. Hobson, que em nome de seu governo, convidava-me para representar a França participando daquela expedição.

Capítulo 3

Três minutos depois de ter lido a carta do ilustre secretário da Marinha, caçar aquele monstro inquietante e livrar os mares de sua constante ameaça tornara-se o único objetivo de minha vida. A oportunidade de participar daquela caçada me empolgou.

No entanto, eu estava cansado e precisando de repouso. O meu maior desejo era rever o meu país, os meus amigos, o meu pequeno apartamento do Jardim Botânico, em Paris, as minhas preciosas coleções. Mas nada me deteve. Esqueci tudo: fadigas, amigos, conforto, e aceitei, sem mais reflexões, a oferta do governo americano.

- Conselho! - chamei com voz impaciente.

Conselho era o meu criado. Tratava-se de um rapaz dedicado que me acompanhava em todas as minhas viagens, apto para todo o serviço e que, apesar do seu nome, nunca dava conselhos mesmo quando não lhe eram pedidos. Era uma excelente e honesta criatura.

- Conselho! - chamei-o de novo, começando os meus preparativos para a viagem, com grande agitação - Prepare-se, meu rapaz, partimos dentro de duas horas.

- Vamos para Paris? - perguntou ele.

- Sim... certamente... mas dando uma volta primeiro - respondi.

- Daremos a volta que o senhor quiser - concordou o criado.

- Não será uma grande volta. Trata-se de um caminho menos direto. Vamos embarcar na “Abraham Lincoln”.

- Se é a sua decisão, para mim é a melhor, senhor – disse ele.

- Vou lhe dizer a verdade, meu rapaz. Trata-se do monstro marinho. Vamos livrar os mares da sua presença. O autor de uma obra importante, sobre os “Mistérios dos Grandes Fundos Submarinos”, não poderia deixar de embarcar com o Capitão Farragut. Missão gloriosa, mas perigosa também. Não sabemos para onde vamos. Esses animais são seres caprichosos. Mas, ainda assim, vamos. Temos um comandante que não tem medo de nada.

- O que o senhor fizer eu também farei - disse ele.

Um quarto de hora depois as nossas malas estavam prontas. Em poucos minutos chegávamos ao cais. As chaminés da “Abraham Lincoln” soltavam na atmosfera torrentes de fumaça negra. Subimos a bordo e um dos marinheiros conduziu-nos ao tombadilho. Conselho caminhou para a amurada e eu fui levado à presença de um oficial de aspecto agradável, que me estendeu a mão:

- Sr. Pierre Aronnax? - perguntou-me.

- O próprio - respondi. - O Comandante Farragut?

- Em pessoa. Seja bem-vindo, Sr. Professor.

Após os cumprimentos de praxe deixei o capitão entregue ao seu trabalho e me encaminhei para a cabina que me estava reservada. A arrumação interior da fragata correspondia às suas qualidades náuticas. Fiquei muito satisfeito com o meu alojamento, situado à ré e comunicando-se com a sala dos oficiais. Deixei Conselho a arrumar convenientemente as nossas coisas e subi à coberta a fim de assistir aos preparativos da partida.

As oito horas da noite, navegávamos a todo vapor nas sombrias águas do Atlântico.

Gracias por visitar este Libro Electrónico

Puedes leer la versión completa de este libro electrónico en diferentes formatos:

- HTML(Gratis / Disponible a todos los usuarios)
- PDF / TXT(Disponible a miembros V.I.P. Los miembros con una membresía básica pueden acceder hasta 5 libros electrónicos en formato PDF/TXT durante el mes.)
- Epub y Mobipocket (Exclusivos para miembros V.I.P.)

Para descargar este libro completo, tan solo seleccione el formato deseado, abajo:

