

A VOLTA
AO MUNDO
EN 80
DIAS

JULES VERNE



NANTES, 1828

AMIENS, 1905



Phileas Fogg

Passepartout

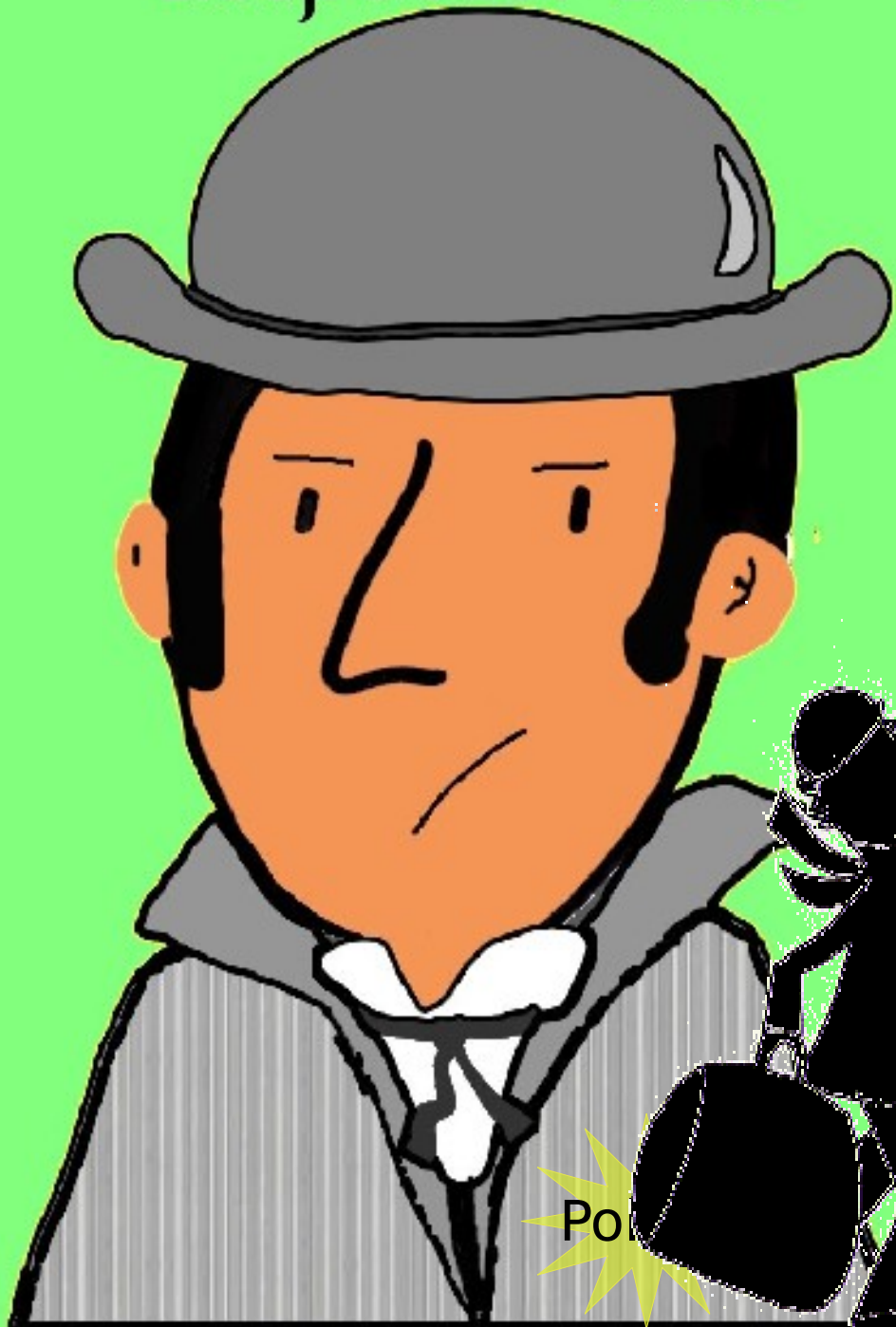


Reform Club





Inspector FIX



Pol





Phileas Fogg era inglés de pura cepa; pero quizás no había nacido en Londres. Jamás se le había visto en la Bolsa ni en el Banco, ni en ninguno de los despachos mercantiles de la City. Ni las dársenas ni los docks de Londres recibieron nunca un navío cuyo armador fuese Phileas Fogg. No era ni industrial, ni negociante, ni mercader, ni agricultor.

A las ocho, Passepartout tenía preparada la modesta bolsa que contenía su guardarropa y el de su amo; después, con el espíritu todavía turbado, salió de su dormitorio, cuya puerta cerró con todo cuidado, y se reunió con el señor Fogg.

Phileas Fogg, al dejar Londres, no sospechaba, sin duda, el gran ruido que su partida

iba a provocar. La noticia de la apuesta se extendió primero en el Reform-Club y produjo una verdadera emoción entre los miembros de aquel respetable círculo. Luego, del club la emoción pasó a los periódicos por la vía de los reporteros, y de los periódicos al público de Londres y de todo el Reino Unido.

Esta cuestión de la vuelta al mundo se comentó, se discutió, se examinó con la misma

pasión y el mismo ardor que si se hubiese tratado de otro negocio del "Alabama". Unos se hicieron partidarios de Phileas Fogg; otros -que pronto formaron una considerable mayoría- se pronunciaron en contra



Londres

London. — Victoria Station.



Mientras esperaban la llegada del “ Mongolia”, dos hombres se paseaban por el muelle, entre una muchedumbre de indígenas y extranjeros. De aquellos dos hombres, uno era el agente consular del Reino Unido establecido en Suez. El otro era un hombrecito delgado, con un rostro bastante inteligente, nervioso, que contraía con una notable persistencia sus músculos superciliares. Aquel hombre se llamaba Fix y era uno de los “detectives” o agentes de policia ingleses que fueron enviados a los diferentes puertos después del robo cometido en el Banco de Inglaterra. Aquel Fix debería vigilar con la mayor cautela a todos los viajeros que cogiesen la ruta de Suez y, si alguno de ellos le parecía sospechoso “ seguirlo” a todas partes mientras esperaba la orden de detención. Passepartout, quien no se creía obligado a dejar de visitar ningún sitio, fue alcanzado en el muelle por el señor Fix en pocos instantes.

-Hola, amigo mío- le dijo Fix al abordarlo-. ¿ Ya han visado su pasaporte?

-i Ah, es usted!-respondió el francés-. Muchas gracias. Ya estamos perfectamente en regla.

- Qué, ¿contemplando el paisaje?

-Sí. Pero vamos tan rápido que me parece que viajo en un sueño ¿ Así es que estamos en Suez?

- En Suez.

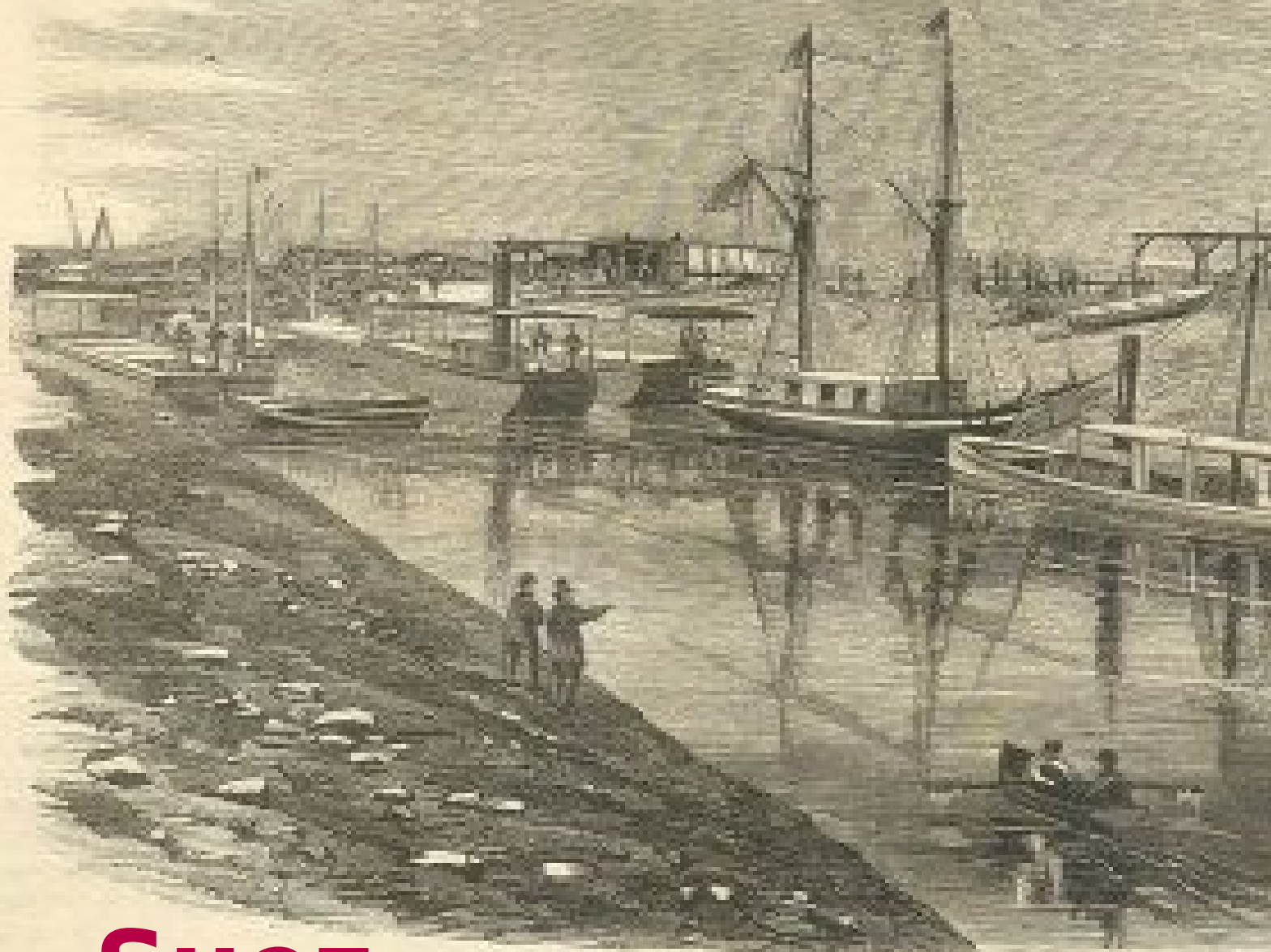
-¿ En Egipto?

- En Egipto, efectivamente.

-¿ Y en África?

- En África.

-i En África!. No puedo creerlo.



Suez

Between Katara and El-Ferdan—The First Steamship through the Canal.

La distancia entre Suez y Adén es exactamente de mil trescientas millas, y el pliego de condiciones de la Compañía concede a sus vapores un transcurso de ciento treinta y ocho horas para andarlo. El "Mongolia" cuyos fuegos se activaban considerablemente, marchaba de modo que pudiese adelantar la llegada reglamentaria.

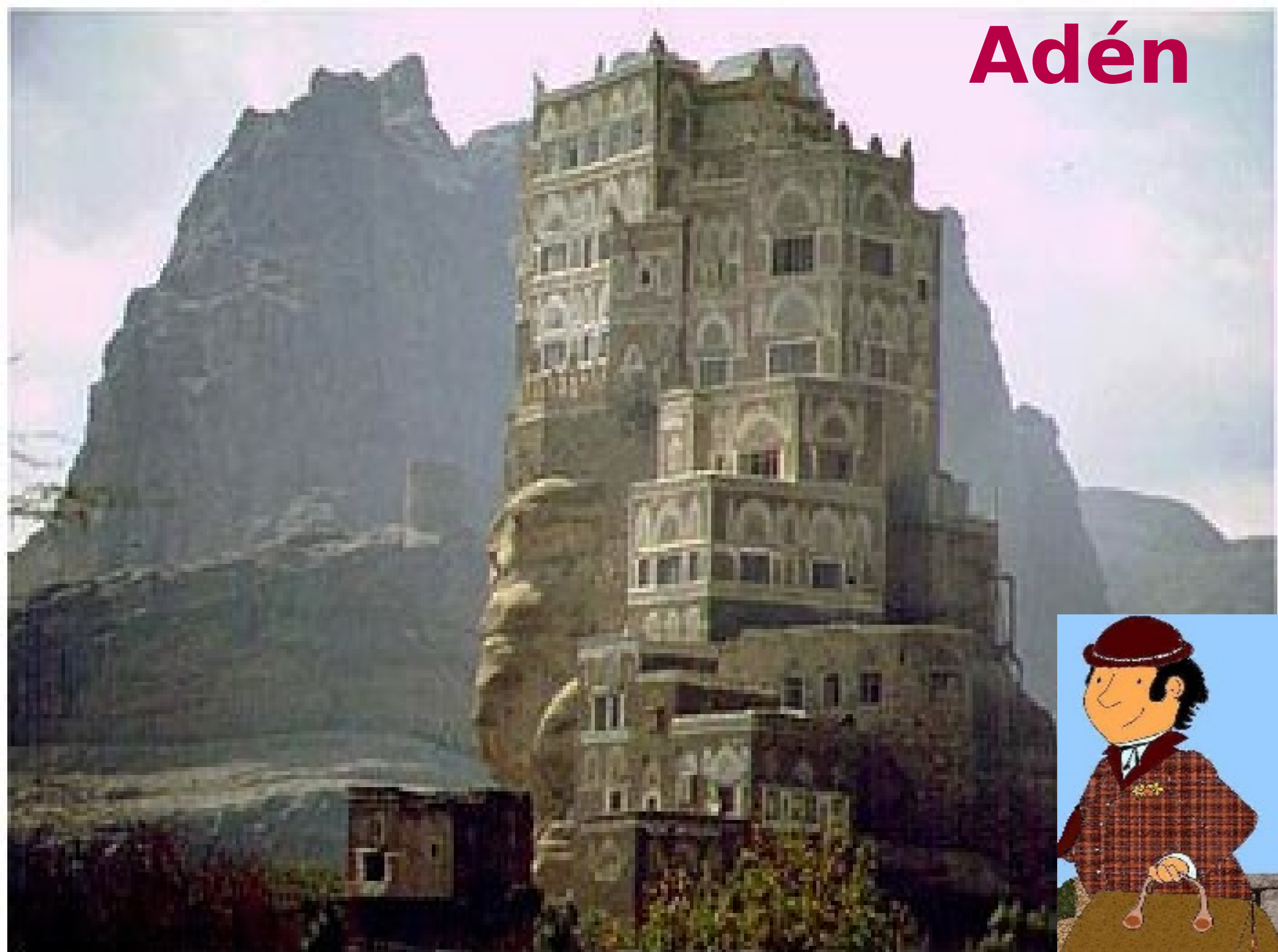
El paquebote avanzaba rápidamente. El 13 avistaron Moka, que se les apareció con su cinturón de murallas en ruinas, por encima de las cuales se veía sobresalir algunas datileras verdosas (...)

A la noche siguiente, el "Mongolia" franqueó el estrecho de Bab-el-Mandeb, cuyo nombre, en árabe, significa "La puerta de las lágrimas", y al día siguiente, el 14, realizó una escala en Steamer Point, al noroeste de la rada de Adén. Allí deberían reabastecerse de combustible (...)

El señor Fogg y su criado descendieron a tierra. El gentleman quería hacerse visar el pasaporte. Fix los siguió sin ser visto. Cumplida la formalidad del visado, Phileas Fogg regresó a bordo para reanudar su interrumpida partida.

Por su parte, Passepartout, según su costumbre erró de un lado para otro en medio de aquella muchedumbre de somalíes, banianos, parsi, judíos, árabes y europeos, que componían los veinticinco mil habitantes de Adén. Admiró las fortificaciones que convierten a aquella ciudad en el Gibraltar del mar de las Indias, así como las magníficas cisternas en las

Adén



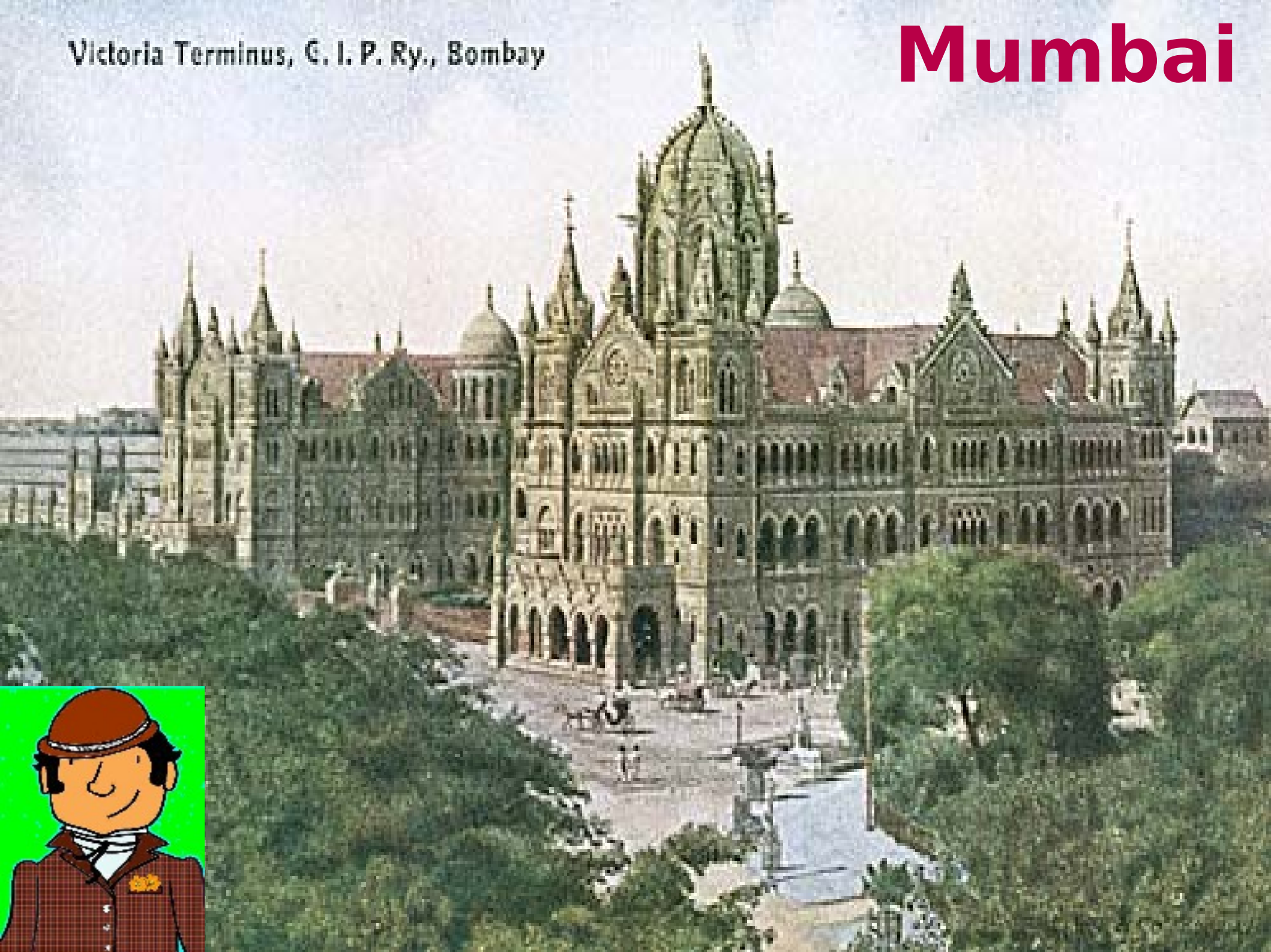
El domingo 20 de octubre, a mediodía, se avistó la costa hindú. Dos horas más tarde, el piloto montaba a bordo del "Mongolia". En el horizonte, un fondo de colinas se perfilaba armoniosamente sobre la bóveda celeste, y muy pronto se destacaron vivamente las filas de palmeras que adornan la ciudad.

Nadie ignora que la India -ese gran triángulo inverso cuya base está en el Norte y la

punta al Sur- comprende una superficie de un millón cuatrocientas mil millas cuadradas, sobre la cual se halla desigualmente esparcida una población de ciento ochenta millones de habitantes. El gobierno británico ejerce un dominio real sobre cierta parte de este inmenso país. Entretanto Passepartout, después de haber comprado algunas camisas y calcetines, se paseaba por las calles de Bombay. Había gran concurrencia, y en medio de europeos de todas procedencias se veían persas con gorro puntiagudo, bunhyas con turbantes redondos, sindos con bonetes cuadrados, armenios con traje largo y parsis con mitra negra. Era precisamente una fiesta que celebraban los parsis o gnebros, descendientes directos de los sectarios de Zoroastro, que son los más industriosos, los más civilizados, los más inteligentes y los más austeros de los indios, raza a que pertenecen hoy los comerciantes más ricos de Bombay.

Victoria Terminus, G. I. P. Ry., Bombay

Mumbai



El "Rangoon", uno de los buques que la Compañía Peninsular y Oriental emplea para el servicio del mar de China y del Japón, era un vapor de hierro, de hélice, con el aforo en bruto de mil setecientas toneladas, y la fuerza nominal de cuatrocientos caballos. Igualaba al "Mongolia" en velocidad, pero no en comodidades, Hong-Kong era todavía tierra inglesa, pero la última.

Hong-Kong no es más que un islote cuya posesión quedó asegurada para Inglaterra por el Tratado de Tonkín después de la guerra de 1842. En algunos años el genio colonizador de la Gran Bretaña había fundado allí una ciudad importante y creado un puerto, el puerto Victoria. La isla se halla situada en la embocadura del río de Cantón, habiendo solamente sesenta millas hasta la ciudad portuguesa de Macao, construída en la ribera opuesta.

Hong-Kong debía por necesidad vencer a Macao en la lucha mercantil, y ahora la mayor parte del tránsito chino se efectúa por la ciudad inglesa. Los docks, los hospitales, los muelles, los depósitos, una catedral gótica, la casa del gobernador, calles macadamizadas, todo haría creer que una de las ciudades de los condados de Kent o de Surrey, atravesando la esfera terrestre, se ha trasladado a ese punto de la China, casi en las antípodas.

Hong- Kong



El 13, a la primera marea, el "Camatic" entraba en el puerto de Yokohama.

Este punto es una importante escala del Pacífico, donde paran todos los vapores

empleados en el servicio de correos y viajeros entre la América del Norte, la China, el Japón y las islas de la Malasia. Yokohama está situada en la misma bahía de Yedo, a

corta distancia de esta inmensa ciudad, segunda capital del imperio japonés, antigua

residencia del taikun, cuando existía este emperador civil, y rival de Meako, la gran

ciudad habitada por el mikado, emperador eclesiástico descendiente de los dioses.

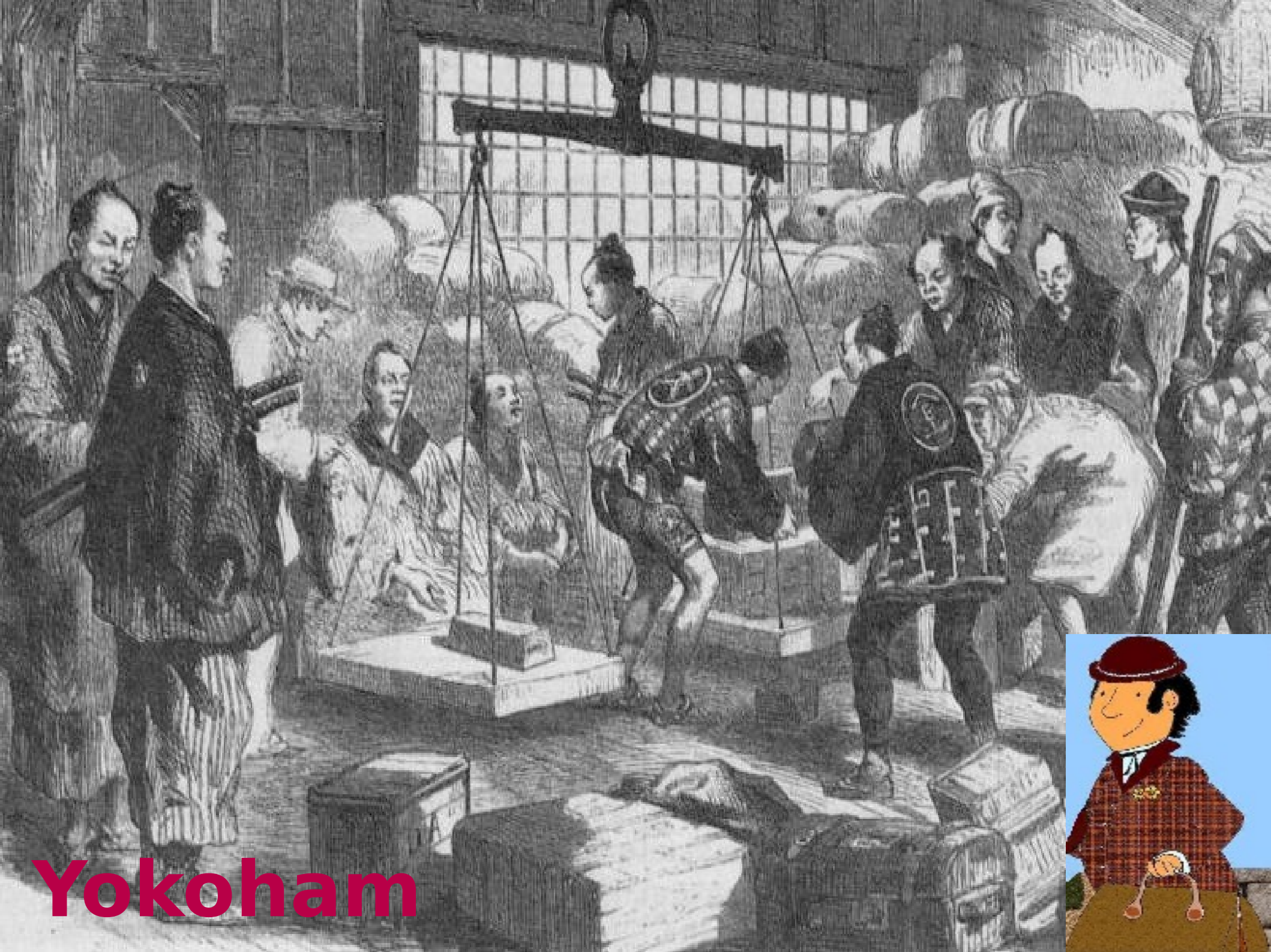
Passepartout puso el pie, sin entusiasmo ninguno, en aquella tierra tan curiosa de los Hijos del Sol. No tuvo mejor cosa que hacer que tomar el azar por guía, andar errante, a la ventura, por las calles de la población.

Después de haber recorrido la parte europea de la ciudad, sin que el azar le hubiese

servido, entró en la parte japonesa, decidido, en caso necesario, a llegar hasta Yedo.

Esta porción indígena de Yokohama se llama Benten, nombre de una diosa del mar,

adorada en las islas vecinas. Allí se veían admirables alamedas de pinos



Yokoham



El vapor que hacía la travesía de Yokohama a San Francisco pertenecía a la compañía del "Pacific Mail Steam", y se llamaba "General Grant". Era un gran buque de ruedas, de dos mil quinientas toneladas, bien acondicionado y dotado de mucha velocidad. Sobre cubierta se elevaba y bajaba, alternativamente, un enorme balancín, en una de cuyas extremidades se articulaba la barra de un pistón y en la otra la de una biela, que, transformando el movimiento rectilíneo en circular, se aplicaba directamente al árbol de las ruedas.

Eran las siete de la mañana, cuando Phileas Fogg, mistress Aouda y Passepartout pusieron el pie en continente americano, si es que puede darse ese nombre al muelle flotante en que desembarcaron. Esos muelles, que suben y bajan con la marea, facilitan la carga y descarga de los buques. Allí se arriman los clippers de todas dimensiones, los vapores de todas las nacionalidades, y esos barcos de varios pisos, que hacen el servicio del Sacramento y de sus afluentes. Allí se amontonan también los productos de un comercio que se extiende a México, al Perú, a Chile, al Brasil, Europa, Asia y a todas las islas del Océano Pacífico.

San Francisco



El vagón ocupado por Phileas Fogg era una especie de ómnibus largo, que descansaba sobre dos juegos de cuatro ruedas cada uno, cuya movilidad permite salvar las curvas de pequeño radio. En el interior no había compartimentos, sino dos filas de asientos dispuestos a cada lado, perpendicularmente al eje, y entre los cuales estaba reservado un paso que conducía a los gabinetes de tocador y otros, con que cada vagón va provisto. En toda la longitud del tren, los coches comunicaban entre sí por unos puentecillos, y los viajeros podían circular de uno a otro extremo del convoy, que ponía a su disposición vagones cafés. Los viajeros habían salido de la estación de Oakland a las seis de la tarde. Ya era de noche, noche fría, sombría, con el cielo encapotado, cuyas nubes amagaban resolverse en nieve. El tren no andaba con mucha rapidez. Teniendo en cuenta las paradas, no recorría más de veinte millas por hora, velocidad que, sin embargo, permitía atravesar los estados Unidos en el tiempo reglamentario.

A las ocho, un camarero entró en el vagón y anunció a los pasajeros que había llegado la hora de acostarse. Ese vagón era un coche dormitorio, que en algunos minutos queda transformado en dormitorio. Los respaldos de los bancos se doblaron; unos colchoncitos, curiosamente empaquetados, se desarrollaron por un sistema ingenioso; quedaron improvisados, en pocos instantes, unos camarotes y cada viajero pudo tener a su disposición una cama confortable, defendida por cortinas contra toda indiscreta mirada. Los

Oakland



El tren, al salir de Great-Lake-City y de la estación de Odgen, se elevó durante una hora hacia el Norte hacia el río Veber, después de recorrer unas novecientas millas desde San Francisco. En esta parte de territorio, comprendida entre esos montes y las Montañas Rocosas, propiamente dichas, los ingenieros americanos han tenido que vencer las más serias dificultades.

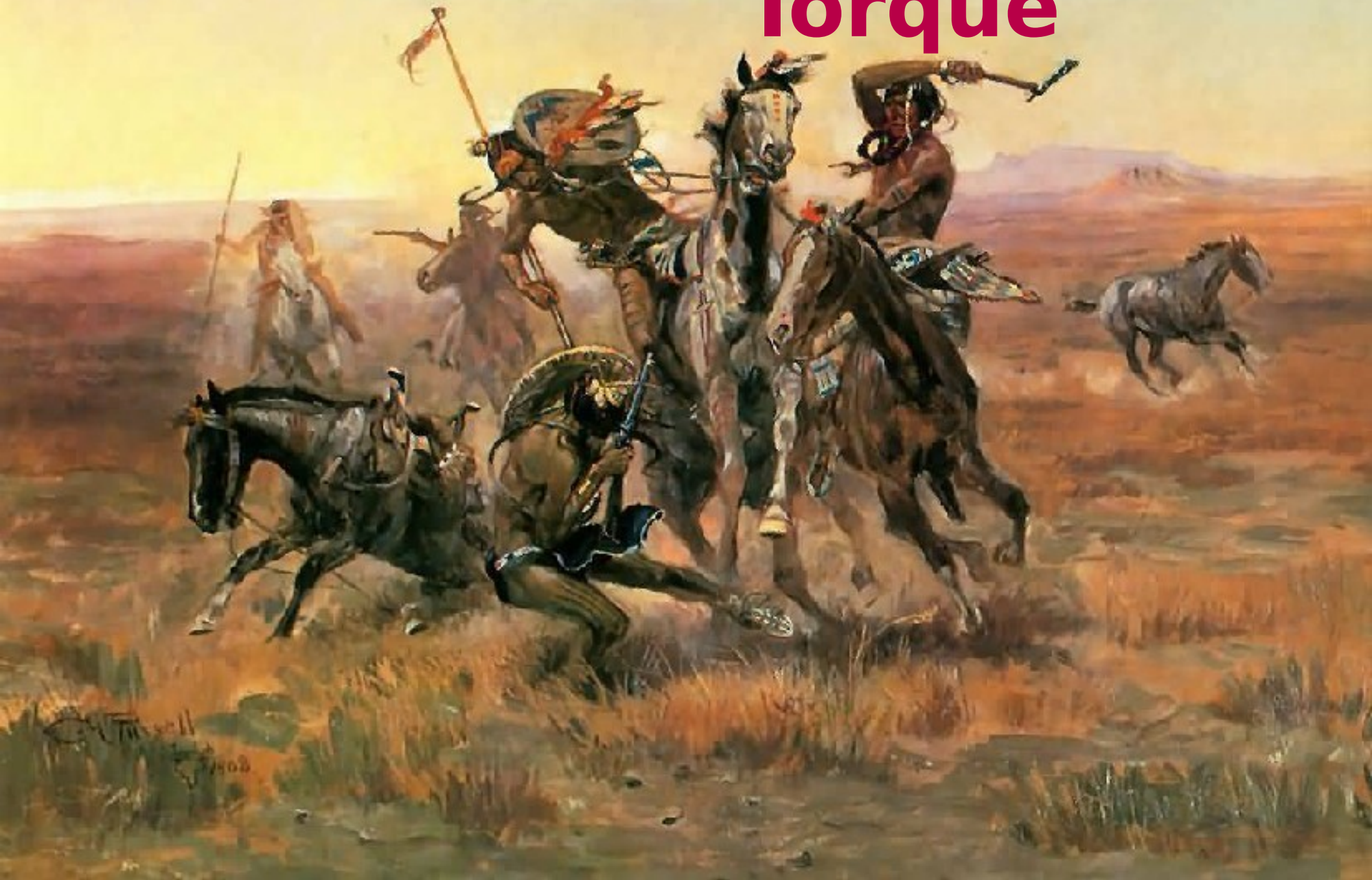
Se habían recorrido mil trescientas ochenta y dos millas desde San Francisco, en tres días y tres noches, cuatro noches y cuatro días debían bastar, según toda la previsión, para llegar a Nueva York. Phileas Fogg se mantenía, por consiguiente, dentro del plazo reglamentario. El coronel Proctor y mister Fogg, con revólver en mano, salieron al instante del vagón, y corrieron adelante donde eran más ruidosos los tiros y los disparos.

Habían comprendido que el tren era atacado por una banda de sioux. No era la primera vez que esos atrevidos indios habían detenido los trenes. Según su

costumbre, sin aguardar la parada del convoy, se habían arrojado sobre el estribo un centenar de ellos, escalando los vagones como lo hace un clown al saltar sobre un caballo al galope.

Estos sioux estaban armados de fusiles. De aquí las detonaciones, a que correspondían los viajeros, casi todos armados. Los indios habían comenzado por arrojar sobre la máquina. El maquinista y el fogonero habían sido ya casi magullados. Un jefe sioux, queriendo detener el

Cara a Nova lorque



Con extraordinaria rapidez, el tren pasó el estado de Iowa, por el Council-Bluffs, Moines, Iowa-City. Durante la noche, cruzaba el Mississippi, en Davenport, y entraba por Rock-Island en Illinois. Al día siguiente, 10, a las cuatro de la tarde, llegaba a Chicago, renacida ya de sus ruinas, y más que nunca fieramente asentada a orillas de su hermoso lago Michigan, Chicago está a 900 millas de Nueva York, y allí no faltaban trenes, por lo cual pudo mister Fogg pasar inmediatamente de uno a otro. La elegante locomotora del "Pittsburg-Fort Waine-Chicago", partió a toda velocidad, como si hubiese comprendido que el honorable gentleman no tenía tiempo que perder. Atravesó como un relámpago los Estados de Indiana, Ohio, Pensylvania y New Jersey, pasando por ciudades de nombres históricos, algunas de las cuales tenían calles y tranvías, pero no casas todavía. Por fin, apareció el Hudson, y el 11 de diciembre, a las once y cuarto de la noche, el tren se detenía en la estación, a la margen derecha del río, ante el mismo muelle de los vapores de la línea Cunard, llamada, por otro nombre, "British and North American Royal Mail Steam Packet Co."

Nova lorque



Una hora después el vapor "Henrietta" trasponía el faro, que marca la entrada del Hudson, doblaba la punta de Sandy-Hook y salía mar afuera. Durante el día costeó

Long-Island, pasó por delante del faro de Fire-Island y corrió rápidamente hacia el Este.

Al día siguiente, 13 de diciembre, a mediodía, subió un hombre al puentecillo para

tomar la altura. ¡Pudiera creerse que era el capitán Speedy! Nada de eso. Era Phileas Fogg.

Durante la noche, la temperatura se modificó y el frío fue más intenso, saltando al propio tiempo el viento al Sureste.

Era un contratiempo. Mister Fogg, para no apartarse de su rumbo, recogió velas y forzó

vapor; pero, a pesar de todo, la marcha se amortiguó a consecuencia de la marejada, que comunicaba al buque movimientos muy violentos de cabeceo, en detrimento de la

velocidad. La brisa se iba convirtiendo en huracán, y ya se preveía el caso en que la

"Henrietta" no podría aguantar. Ahora bien; si era necesario huir, no quedaba otro

arbitrio que lo desconocido con toda su mala suerte.

En efecto, Queenstown es un puerto de la costa irlandesa, en el cual los trasatlánticos de los Estados Unidos dejan pasar la valija del correo. Las cartas se llevan a Dublín por un expreso siempre dispuesto, y de Dublín



