



[www.jollibread.com](http://www.jollibread.com)

Títol original: *Vingt mille lieues sous les mers*, Jules Verne

© De l'adaptació del text: 2022, Ana Alonso

© De les il·lustracions: 2022, Pep Brocal

De la traducció: Maria Llopis

© D'aquesta edició:

2024, Sanoma Infantil y Juvenil, SL i Grup Promotor, SL.

Jolibre és una marca registrada directament o indirectament per Grupo Santillana

Educación Global, SLU, llicenciada a Sanoma Infantil y Juvenil, SL.

Carrer de les Ciències, 73 (Districte econòmic Plaça d'Europa)

08908 L'Hospitalet de Llobregat

Telèfon: 93 230 36 00

ISBN: 978-84-1152-062-1

Dipòsit legal: M-8161-2024

*Printed in Spain* – Imprès a Espanya

Primera edició: maig de 2024

Directora de la col·lecció:

Maite Malagón

Editora executiva:

Yolanda Caja

Coordinació editorial:

Marta Olivares

Direcció d'art:

Rosa Marín

Projecte gràfic:

Marisol del Burgo, Julia Ortega i Laura Ruiz



Les matèries primeres utilitzades en la fabricació d'aquest llibre són reciclables i compleixen àmpliament la normativa europea de sostenibilitat, economia circular i gestió energètica.

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només es pot fer amb l'autorització dels seus titulars, llevat d'excepció prevista per la llei. Si en necessiteu fotocopiar o escanejar algun fragment, adreceu-vos a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)).

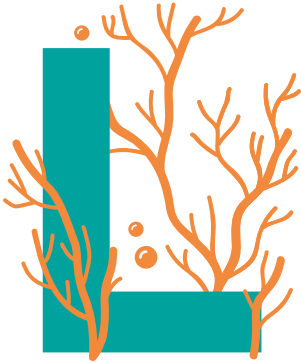
**Jules Verne**

**VINT MIL  
LLEGÜES  
DE VIATGE  
SUBMARÍ**

**jollibre**



## UN ESCULL FUGITIU



'any 1866 va quedar marcat per un fenomen estrany que ningú no ha pogut oblidar. Va commocionar principalment la gent de mar, tot i que els rumors es van estendre per les poblacions costaneres i fins i tot a l'interior dels continents. Negociants, armadors, capitans de vaixell, oficials de l'armada de diversos països i els governs d'Europa i Amèrica van mostrar la preocupació més viva per l'assumpte.

En efecte, des de feia un temps, nombrosos vaixells s'havien trobat a alta mar amb una «cosa enorme», un objecte llarg, amb forma de fus, de vegades fosforescent, infinitament més gran i més ràpid que una balena.

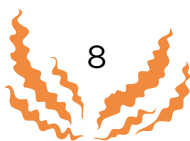
Els testimonis relacionats amb aquella aparició coincidien amb força exactitud en l'estructura de l'objecte o la criatura en qüestió, la inaudita velocitat dels moviments, la sorprenent capacitat de maniobra i l'estranya vida de què semblava estar dotat. Si era un

cetaci, sobrepassava en volum tots els que la ciència havia estudiat fins aleshores. Cap especialista no hauria admès l'existència d'un monstre com aquell sense haver-lo vist amb els seus ulls.

Tanmateix, existia, era impossible negar-ho, i, atesa la inclinació del cervell humà cap al que és extraordinari i meravellós, és comprensible que el món sencer estigués emocionat amb aquella aparició, que ja ningú no s'atrevia a descartar com un conte inventat.

El 20 de juliol de 1866, el vapor *Governor-Higgison* es va trobar amb aquella mola en moviment a cinc milles a l'est de les costes australianes. Al principi, el capità Baker el va confondre amb un escull desconegut, i es proposava mesurar-ne la posició exacta quan l'objecte va disparar dos raigs d'aigua que es van elevar xiulant fins a una alçada de cinquanta peus. Per tant, tret que aquell escull fos un guèiser, quedava clar que el *Governor-Higgison* es trobava davant d'un mamífer aquàtic desconegut prèviament i capaç de llançar pels espiracles autèntiques columnes d'aigua barrejada amb aire i vapor.

El 23 de juliol del mateix any es va observar una cosa semblant al Pacífic des del *Cristòfor Colom*. Aquell cetaci extraordinari es podia traslladar d'un lloc a un altre amb una velocitat sorprenent, ja que dos vaixells diferents l'havien observat amb tres dies de diferència en dos punts del mapa separats entre si per una distància de més de set-centes llegües marines.



Al cap de quinze dies, a dues mil llegües d'allà, l'*Helvècia* i el *Shannon*, que navegaven en sentits oposats per la regió de l'Atlàntic situada entre els Estats Units i Europa, es van avisar l'un a l'altre de la posició del monstre. Comparant-ne les observacions simultànies, van deduir que la longitud mínima d'aquell mamífer era d'uns cent sis metres. Però ni tan sols les balenes més grans no han sobrepassat mai els cinquanta-sis metres.

Aquella successió d'albiraments des de diferents vaixells i en llocs allunyats els uns dels altres va commocionar profundament l'opinió pública.



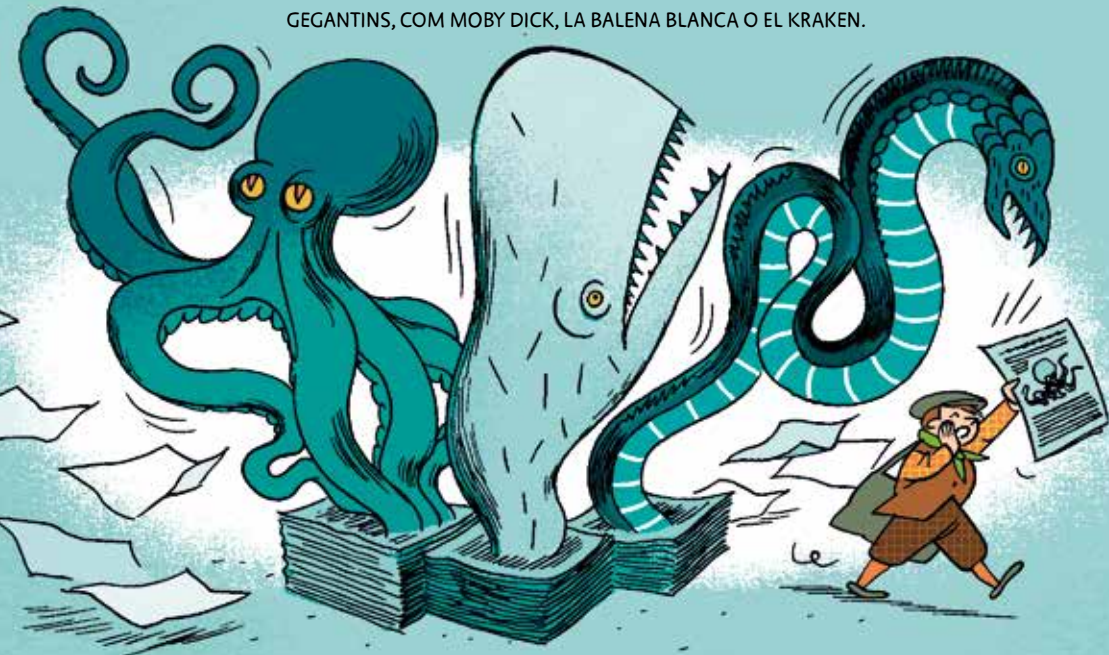
A TOT ARREU, EL MONSTRE ES VA POSAR DE MODA. EL REPRESENTAVEN ALS TEATRES.



LI DEDICAVEN CANÇONS ALS CAFÈS...



I ALS DIARIS APAREIXIA ENVOLTAT D'ALTRES ÉSSERS MARINS GEGANTINS, COM MOBY DICK, LA BALENA BLANCA O EL KRAKEN.





ENTRE LES REVISTES DE LES SOCIETATS CIENTÍFIQUES I LA PREMSA POPULAR VA SORGIR UNA AGRA POLÈMICA QUE VA DURAR MESOS. LA GENT NO SABIA QUÈ PENSAR-NE.

AQUÍ DIU QUE ES PODRIA TRACTAR D'UN RÈPTIL GEGANT.

AQUÍ DIU QUE ELS CIENTÍFICS S'HAN TORNAT BOJOS.



ELS CIENTÍFICS, A LES SEVES PUBLICACIONS, PROPOSAVEN LES TEORIES MÉS SORPRENENTS.



L'ARTICLE DEFINITIU VA APARÈIXER EN UNA REVISTA SATÍRICA MOLT TEMUDA. EL SEU MILLOR REDACTOR ES VA RIURE SENSE PIETAT DEL MONSTRE I DELS CIENTÍFICS QUE EL DEFENSAVEN...



I ELS PERIODISTES ELS CONTESTAVEN REBUTJANT AQUELLES IDEES I FENT-NE ACUDITS...



...I ALLÒ PROVOCAVA LA RIOTA GENERAL I TANCAVA EL DEBAT. L'ENGINY HAVIA VENÇUT LA CIÈNCIA..



Al principi de l'any 1867, la qüestió semblava enterrada, però una successió de fets nous la va tornar a treure a la llum. Ja no era només una curiositat científica, sinó un perill real que calia evitar. L'assumpte va agafar un altre caire. El monstre es va transformar de nou en illot, roca, escull..., però escull fugitiu, il·localitzable, impredecible.

El 5 de març de 1867 a la nit, el *Moravian* va xocar pel costat d'estribord amb una roca que no estava assenyalada en cap mapa. Combinant la força del vent amb la dels seus quatre-cents cavalls de vapor, avançava en aquell moment a una velocitat de tretze nusos. Si no hagués estat per l'excel·lent qualitat del buc, s'hauria obert en canal i s'hauria enfonsat amb els cent trenta-set passatgers procedents del Canadà.

L'accident va tenir lloc cap a les cinc de la matinada. Els oficials de guàrdia es van precipitar a la popa i van escodrinyar l'oceà amb la més escrupolosa atenció. No van veure res més que un fort remolí, com si alguna cosa acabés d'agitar violentament la superfície líquida. Es va anotar la posició i el *Moravian* va continuar la ruta sense danys aparents. Havia topat amb una roca submarina o amb les restes d'un naufragi? Ningú no ho sabia, però quan el van portar a terra van observar que bona part de la quilla havia quedat destrossada.

Tot i la gravetat, aquest fet podria haver caigut en l'oblit si no fos perquè tres setmanes més tard es va reproduir en circums-

tàncies gairebé idèntiques, només que, en aquest cas, gràcies a la nacionalitat del vaixell afectat, l'esdeveniment va tenir una repercussió immensa.

El 13 d'abril de 1867, l'*Scotia*, de la naviliera anglesa Cunard, era a 15° 12' de longitud i a 45° 37' de latitud. Avançava a una velocitat de tretze nusos i mig gràcies a la potència dels mil cavalls de vapor, i les rodes batién les onades amb una regularitat perfecta. A les quatre i disset minuts de la tarda, durant l'àpat dels passatgers que s'havien reunit a la gran sala, un xoc amb prou feines perceptible va sacsejar el buc de l'*Scotia* una mica per darrere de la roda de babord.

No era que el vaixell hagués xocat amb res; era que alguna cosa havia xocat amb ell, possiblement un instrument esmolat o punxegut. Ningú no se n'hauria preocupat si no fos pels crits dels mariners de la sala de màquines, que van pujar al pont exclamant:

—Ens enfonsem! Ens enfonsem!

En un primer moment, els passatgers es van espantar molt. Però el capità Anderson es va afanyar a tranquil·litzar-los. El perill no podia ser imminent, ja que l'*Scotia* estava dividit en set compartiments estancs, per la qual cosa no podia naufragar per una simple via d'aigua.

El capità Anderson va baixar ràpidament a les bodegues. Va comprovar que el mar havia envaït el cinquè compartiment i,

per la rapidesa amb què hi havia entrat l'aigua, semblava que l'esvoranc al buc era de mida considerable. Per sort, aquell compartiment no contenia les calderes.

El capità Anderson va ordenar que atuessin les màquines i que un mariner se submergís per examinar l'avaría. Aquest va descobrir un forat de dos metres de llargada a la línia de flotació del vaixell. Era impossible tapar una via d'aigua com aquella, així que el navili va haver de continuar com va poder. Finalment va aconseguir arribar a Liverpool amb tres dies de retard.

Van pujar l'*Scotia* a un dic sec i els enginyers van procedir a examinar-lo. No podien creure què hi veien. Dos metres i mig per sota de la línia de flotació s'obria un esvoranc de vores regulars amb forma de triangle isòsceles. L'arma que havia produït aquell forat perfecte devia ser d'un tremp extraordinari i devien haver-la llançat amb una força prodigiosa perquè fos capaç de perforar una xapa de quatre centímetres de gruix. Però el més sorprenent era que haguessin aconseguit retirar-la immediatament amb un moviment cap enrere que semblava inexplicable.

Va ser sobretot això últim el que va tornar a desencadenar la passió de l'opinió pública. A partir de llavors, tots els accidents marítims sense causa coneguda es van adjudicar al monstre. Aquell animal fantàstic carregava la culpa de tots els naufragis, que no eren pocs, ja que es calcula que, dels tres mil vaixells que desapareixen anualment al mar, uns dos-cents són velers o vapors.

Amb justícia o sense, es va començar a acusar el «monstre» d'aquelles desaparicions i, com que la comunicació entre els diferents continents s'estava tornant tan perillosa, el clam popular va exigir que es resolgués l'assumpte deslliurant definitivament els mars d'aquell formidable cetaci.



## PROS I CONTRES



uan van passar aquests fets, jo acabava de tornar d'una exploració científica per les terres inhòspites de Nebraska, als Estats Units. Com a professor suplent del Museu d'Història Natural de París, el govern francès m'havia enviat a aquella expedició. Després de sis mesos a Nebraska reunint valuoses col·leccions, vaig arribar a Nova York al final de març. Tenia previst tornar a França al principi de maig i, durant l'espera, em dedicava a classificar els meus tresors mineralògics, botànics i zoològics. Va ser llavors que es va produir l'incident de l'*Scotia*.

Jo estava perfectament informat sobre l'assumpte, com no podia ser d'una altra manera. Havia llegit i rellegit tots els diaris americans i europeus i no havia pogut arribar a cap conclusió. Aquell misteri m'intrigava. Incapaç de formar-me'n una opinió, passava d'un extrem a l'altre. L'únic que tenia clar era que hi havia alguna cosa en aquelles aigües.

Quan vaig arribar a Nova York, la qüestió estava d'actualitat candent. La hipòtesi de l'illot flotant o de l'escull fugitiu havia estat abandonada definitivament. Llevat que aquelles roques tinguessin una màquina a dins, com es podien desplaçar amb una velocitat tan prodigiosa?

També s'havia descartat la idea que fos un vaixell a la deriva o les restes d'un gran naufragi, una vegada més a causa de la rapidesa dels desplaçaments.

Quedaven, per tant, dues opcions possibles, cadascuna defensada pels seus partidaris. D'una banda, hi havia els qui apostaven per un monstre d'una força colossal i, de l'altra, els qui creien en un vaixell submarí d'una potència extraordinària.

Aquesta última hipòtesi, però, no resistia un examen rigorós de la qüestió. Que un simple particular posseís una màquina com aquella era poc probable. On i quan l'hauria fet construir i com hauria pogut mantenir-ne la construcció en secret?

Només els governs podien tenir aquella classe de màquines destructives i, en aquests temps desastrosos en què els homes s'entesten a multiplicar la potència de les seves armes de guerra, semblava possible que un estat estigués provant d'amagat dels altres aquell invent formidable. Però els mateixos governs van desmentir aquella possibilitat. Com que les comunicacions transoceàniques se n'estaven ressentint i això anava en contra de l'interès públic, no hi havia motius per dubtar de la sinceritat d'aquelles declaracions. A més, com s'hauria pogut construir aquell vaixell





submarí sense que ningú se n'assabentés? Per a un particular resultaria difícil de guardar el secret, però per a un estat vigilant constantment per les potències rivals, resultaria senzillament impossible.

Va tornar llavors la teoria del monstre, malgrat les bromes contínues que provocava a la premsa. En arribar a Nova York, nombroses persones em van consultar sobre el fenomen en qüestió. Jo havia publicat a França una obra en dos volums titulada *Els misteris de les grans profunditats submarines*. El llibre, molt apreciat al món científic, m'havia convertit en especialista d'aquell camp una mica fosc de la història natural. Me'n van demanar el parer. Mentre va ser possible negar la realitat dels fets, em vaig refugiar en una negació ferma. Però quan em vaig veure contra les cordes, no vaig tenir més remei que pronunciar-m'hi. M'hi va obligar el *New York Herald*, molt interessat a publicar l'opinió «de l'honorable Pierre Aronnax, professor del Museu de París».

Vaig acceptar el repte. Com que no podia continuar callant, vaig decidir parlar. Vaig discutir l'assumpte des de tots els angles, des del polític fins al científic, en un article força dens que es va publicar al número del 30 d'abril.

A l'article defensava la possibilitat que la criatura a què ens enfrontàvem no pertanyés a cap dels grups de peixos o cetacis coneguts; potser es tractava d'un organisme dels abismes profunds que, per algun atzar de la natura, havia acabat a la superfície. Tot i això, el més probable, al meu entendre, era que l'animal pertanyés a algun dels grups zoològics ja estudiats. Jo m'inclinava a pensar

que era un narval gegant, i ho justificava amb dades i arguments abundants.

Si un narval comú pot arribar a fer seixanta peus, imaginem un exemplar deu vegades més gran. Tindria més o menys les proporcions calculades pels oficials del *Shannon*. Els narvals disposen d'una mena de llança d'ivori, una dent amb la duresa de l'acer. S'han trobat algunes d'aquestes dents clavades als cossos de les balenes que ataquen i d'altres al buc d'alguns vaixells. Doncs bé, multipliquem la mida d'aquestes dents per deu. Un esperó així, llançat a tota velocitat contra un vaixell, provocaria els danys que s'atribuïen al monstre.

El meu article va suscitar una viva polèmica i va assolir una gran repercussió. Va aconseguir el suport d'un cert nombre de partidaris. La solució que proposava, a més, deixava molt d'espai a la imaginació. La ment humana gaudeix amb aquestes idees grandioses d'éssers sobrenaturals i el mar és l'únic mitjà en què aquests gegants (comparats amb els quals els elefants o els rinoceronts semblen nans) es poden produir i desenvolupar. Les masses líquides acullen les espècies de mamífers més grans conegudes i potser també mol·luscos d'una mida comparable, crustacis terrorífics, com llagostes de cent metres o crancs de dues-centes tones de pes... Per què no?

Però deixem de banda aquests somnis que el temps ha transformat per a mi en terribles realitats. El cas és que la meva interpretació d'aquell fenomen va anar guanyant terreny fins a



aconseguir que el públic admetés sense objeccions l'existència d'una criatura prodigiosa que no tenia res a veure amb les serps de mar fabuloses.

I mentre que alguns només hi veien un problema científic que calia resoldre, d'altres més pràctics, sobretot a Anglaterra i a Amèrica, sostenien que calia purgar l'oceà d'aquell terrible monstre per restablir la confiança en les comunicacions marines. La premsa comercial i industrial es mostrava unànime en aquest punt. Amb el suport de l'opinió pública, els Estats Units van prendre la iniciativa i van començar a Nova York els preparatius d'una expedició destinada a perseguir el narval. Van triar una fragata ràpida, l'*Abraham Lincoln*, i se'n va agilitzar la posada a punt per llançar-se al mar com més aviat millor. L'armament de la fragata es va encarregar al capità Farragut i tots els arsenals de la ciutat es van oferir a col·laborar-hi.

Com acostuma a passar, des del moment en què es va decidir perseguir el monstre, aquest no va tornar a aparèixer. Durant dos mesos ningú no en va sentir parlar. Cap vaixell se'l va trobar. Era com si aquell unicorn s'hagués assabentat dels plans que es tramaven contra ell. Se n'havia parlat tant, del tema, fins i tot a través dels cables transatlàntics! Els bromistes asseguraven que aquella astuta criatura havia interceptat algun telegrama i que, gràcies a això, ho sabia tot.



Així que, quan la fragata ja estava armada per a una campanya llarga i proveïda de formidables ginys de pesca, ningú no sabia on enviar-la. La impaciència anava en augment quan, el 2 de juliol, es va saber que un vapor de la línia de San Francisco a Xangai havia topat amb l'animal tres setmanes abans, al nord de l'oceà Pacífic.

La notícia va provocar una gran commoció. Al capità Farragut no se li van concedir ni vint-i-quatre hores. Els queviures ja eren a bord. Les bodegues s'havien omplert de carbó. A la tripulació no hi faltava ni un sol home. Només calia encendre els motors, escalfar i posar-se en marxa! Un retard de mitja jornada s'hauria considerat imperdonable. I, a més, el mateix capità Farragut volia emprendre el viatge.

Tres hores abans que l'*Abraham Lincoln* deixés els molls de Brooklyn, vaig rebre una carta redactada en aquests termes:

*Al senyor Aronnax, professor del Museu de París,*

*Hotel Cinquena Avinguda, Nova York*

*Senyor,*

*Si voleu unir-vos a l'expedició de l'Abraham Lincoln, el govern de la Unió veuria de grat que representeu França en aquesta empresa. El capità Farragut té una cabina a la vostra disposició.*

*Us saluda cordialment,*

*J. B. Hobson,  
secretari de Marina.*

