

INTRODUZIONE

Il 20 settembre 1519, ventisette anni dopo l'impresa di Cristoforo Colombo, un marinaio zoppo di nome Magellano salpava dal porto di Sanlúcar in Spagna al comando di cinque piccole navi per compiere finalmente quel giro intorno al globo che il navigatore genovese aveva interrotto sulle coste del Nuovo Continente. Lo accompagnava fra gli altri il gentiluomo vicentino Antonio Pigafetta, uomo di vocazione terrestre coinvolto per caso in questa strabiliante avventura di mare, il quale tenne un diario raccontando giorno per giorno le mirabilia, i disagi e i disastri del viaggio. Il periplo si svolse in direzione dell'occidente («buscar el levante por el poniente», cercare il levante viaggiando verso ponente) e anche dopo la morte di Magellano, ucciso durante una scaramuccia contro una tribù dell'isola Mactan nel Pacifico, la piccola flotta proseguì il viaggio e in tre anni di peripezie marine e terrestri raggiunse di nuovo il porto di Sanlúcar da dove era partita.

Dopo l'impresa memorabile di Magellano e Pigafetta molti ostinati navigatori non seppero resistere alla tentazione di ripercorrere le rotte già segnate

dall'incertezza e dalla violenza. I più noti di questi giri del mondo sono quelli di sir Francis Drake nel Cinquecento, del mercante Francesco Carletti e di Francesco Gemelli Careri nel Seicento, dell'ammiraglio inglese George Anson (che animò i sogni del giovane Goethe), di James Cook (che diede il nome alle agenzie di viaggio), di Louis-Antoine de Bougainville (che importò il fiore che porta il suo nome), di Jean-François de la Pérouse nel Settecento. Era ancora in corso il giro intorno al mondo del capitano francese Jules-Sébastien-César Dumont d'Urville quando nacque a Nantes, l'8 febbraio 1828, Jules Verne, futuro autore del *Giro del mondo in ottanta giorni*.

Quasi sempre questi viaggi si svolsero in condizioni rovinose e sotto l'incubo di malattie devastanti. Furono viaggi di esplorazione e di conquista, spesso di rapina, nei quali si avventuravano scienziati e «uomini perduti» (condannati a morte che ottenevano la grazia purché partecipassero a queste imprese impegnandosi nelle mansioni più disperate). Ma c'è da notare a questo punto un fatto singolare: di fronte a questi numerosi giri del mondo compiuti realmente dagli uomini dopo Magellano, conosciamo un solo giro del mondo compiuto sul veicolo della fantasia, quello di Jules Verne.

Dobbiamo pensare dunque che immaginare un giro del mondo sia una impresa più difficile che compierlo nella realtà? Che la fantasia sia una dote più rara del coraggio, della costanza, dell'astuzia, della resistenza fisica che sono necessarie per percorrere

in mare o in terra le molte migliaia di chilometri che compongono la circonferenza del globo? Verne fu viaggiatore infaticabile con la fantasia e non si accontentò di viaggiare sulla superficie del pianeta, ma ne esplorò gli abissi marini e sotterranei, gli spazi aerei e si avventurò anche oltre l'atmosfera nel libro *Dalla Terra alla Luna*.

Per descrivere questa corsa fantastica intorno al globo Verne si è documentato sulle relazioni degli antichi viaggiatori (scrisse anche una voluminosa *Storia generale dei grandi viaggi e dei grandi viaggiatori*), ma senza attingervi mai i materiali fantastici che vi abbondano. Si sa che i viaggiatori hanno sempre ceduto alla tentazione di colorire con deformazioni e fantasie la realtà che incontravano. Verne tendeva semmai a rendere realistiche e verosimili le sue invenzioni fantastiche: due procedimenti opposti, dalla realtà alla fantasia e dalla fantasia alla realtà o comunque alla verosimiglianza.

Fra le letture di Verne va incluso anzitutto il resoconto del primo viaggio intorno al mondo scritto da Antonio Pigafetta. Proprio la trovata finale del suo romanzo, le ventiquattro ore guadagnate dal protagonista Phileas Fogg rispetto al calendario compiendo il periplo del globo in direzione contraria al sole (cercare di raggiungere ponente viaggiando verso oriente) è un elemento preso pari pari dalla relazione del viaggiatore italiano (che riscontrò il fenomeno in senso opposto avendo viaggiato da oriente verso ponente). Ma mentre a Pigafetta la meraviglia manifestata per

la stranezza del fatto venne rinfacciata aspramente con l'accusa di grave ignoranza astronomica, in Verne diventa un geniale congegno narrativo che gli consente di sciogliere il nodo finale del suo racconto.

Nel 1839 il piccolo Verne, aveva allora undici anni, si imbarca come mozzo su un mercantile, di nascosto dai genitori. Viene riacciuffato al primo scalo, ricondotto a casa e punito con severità (lo «scarto rispetto alla norma» non era ammesso nella borghesia francese di provincia). In questa occasione il piccolo Jules promette che in futuro «viaggerà soltanto in sogno» e in questa promessa è contenuta forse la chiave della sua futura carriera letteraria (dove invece lo «scarto rispetto alla norma» è raccomandato vivamente). La serie centrale dei suoi romanzi si intitolerà infatti «Viaggi straordinari nei mondi noti e ignoti».

Il *Giro del Mondo in ottanta giorni* ha come protagonista un personaggio trasparente e veloce come un fantasma sul quale Verne scarica (ma succede anche con altri personaggi) le sue antiche frustrazioni di viaggiatore mancato. Lui così restio a parlare in prima persona, così avaro delle proprie idee e sentimenti, finisce per tradirsi e rivelarsi al lettore lungo le tappe di questo viaggio apparentemente così neutrale. Dice Verne a un certo punto di Phileas Fogg: «Non viaggiava: descriveva una circonferenza». Seguendo questa circonferenza possiamo fare alcune interessanti scoperte sul personaggio e i suoi rapporti con l'autore.

Phileas Fogg è un inglese ottuso e cocciuto che viaggia come un baule, attraversa paesi lontanissimi e presumibilmente pittoreschi senza mai gettare uno sguardo intorno a sé, fa parte insomma di «quella sorta d'inglesi che fanno visitare dal proprio domestico i Paesi che attraversano». In questo caso il domestico turista per procura è francese e si chiama Passepartout (italianizzato in alcune traduzioni come Gambalesta o Sbrigatutto).

Phileas Fogg riesce a superare gli ostacoli che incontra durante il viaggio sborsando ogni volta somme favolose. Nella sua sciagurata pigrizia mentale ricorre all'uso dell'intelletto solo quando non può farne a meno, ma preferisce ricorrere al denaro. Una scimmia ricca non si sarebbe comportata altrimenti.

Per tutta la durata del viaggio il protagonista viene seguito da un poliziotto inglese che vorrebbe arrestarlo, ma che per sua fortuna è non meno ottuso e maldestro di lui. Fogg naturalmente non si accorge di nulla. Né riuscirebbe a salvare la bella indiana che poi diventerà sua moglie se non intervenisse il fedele servitore Passepartout e infine, arrivato a Londra, non si accorge nemmeno di avere vinto la scommessa. Insomma Phileas Fogg è una vera frana e il viaggio si risolverebbe probabilmente in una catastrofe se non portasse con sé una notevole quantità di sterline e non lo soccorresse in varie occasioni la fantasia del servitore francese. È Passepartout che salva con uno stratagemma la bella Audà che sta per finire i suoi giorni bruciata su una catasta di legna, e alla fine è ancora

Passepartout che si accorge della differenza di ventiquattro ore sull'orario di arrivo facendogli vincere la scommessa. L'intelligenza e la fantasia francese hanno la meglio sulla boria e sulla ottusaggine inglese. Verne tradisce il proprio nazionalismo e il sentimento antinglese molto diffuso a quei tempi in Francia, che risale addirittura alla guerra dei Cento Anni e all'epopea di Giovanna D'Arco.

È destinato a rimanere violentemente deluso chi vorrà cercare nel protagonista di questo viaggio sottigliezze psicologiche, tormenti segreti o spaziosi ideali come si conviene a un vero protagonista di romanzo ottocentesco. Phileas Fogg è una specie di robot (di lui dice Passepartout all'inizio del libro: «Una vera macchina. Ebbene, non mi dispiace affatto d'essere al servizio d'una macchina!») e il suo viaggio è una corsa a ostacoli e insieme una replica dell'eterno ritorno dove il punto di arrivo coincide con il punto di partenza, dove la meta non è l'isola felice e la moglie fedele che attende il ritorno del guerriero, ma un tristissimo club londinese e ventimila sterline depositate in una banca della City. Phileas Fogg si comporta come un corridore sulla pista, con l'occhio sempre fisso all'orologio che scandisce inesorabile i tempi della corsa. E il lettore si fa partecipe di questa tensione meccanica e si lascia prendere dall'ansia di arrivare in tempo al traguardo, chiude gli occhi davanti alle meraviglie dei paesi che attraversa, diventa anch'egli un baule, cieco e sordo alle immagini del mondo.

Il matrimonio finale, celebrato secondo le buone regole romanzesche dell'Ottocento che Verne non vole-

va contraddire, è soltanto la coppa simbolica della vittoria ottenuta, non è per nulla appesantito da quelli che genericamente si definiscono come sentimenti amorosi.

Si è notato che la macchina spesso sostituisce o comunque tiene il ruolo della donna nei libri di Verne, talvolta ne è la protagonista assoluta e ad essa è affidato il messaggio dell'ottimismo tecnologico. All'orizzonte si intravede l'avvento di quella «civiltà delle macchine» che il Settecento illuministico preannuncia, che l'Ottocento incomincia a realizzare e di cui il Novecento sarà insieme il beneficiario e la vittima. Il caso del *Giro del mondo in ottanta giorni* è più sottile e ambiguo, la macchina non è protagonista in senso stretto, la sostituzione si sdoppia e il congegno narrativo diventa macchina e meccanismo a orologeria che l'autore manovra fino a che il lettore viene sottomesso e quasi stritolato nei suoi ingranaggi. Phileas Fogg non è il pilota di questa macchina, ne è soltanto l'utente. E l'autore agisce dietro le quinte con la destrezza, e anche i trucchi, del giocoliere. Sembra ad ogni momento che il congegno stia per incepparsi, ma ogni volta si rimette in moto, riprende la sua marcia a scatti e sobbalzi fino alla sorpresa finale «rubata» a Pigafetta. Ma per un inglese maniaco della precisione come Phileas Fogg, capace di licenziare un servitore per un ritardo di pochi secondi, l'errore di ventiquattro ore appare imperdonabile. Si sarebbe meritato, lui sì, il licenziamento in tronco da protagonista a vantaggio del più vispo e intelligente Passepartout.

Oggi il giro del mondo viene organizzato dalle compagnie turistiche con una spesa senz'altro molto inferiore alle somme dilapidate da Phileas Fogg durante il suo viaggio. Ma al tempo di Verne il giro del mondo era ancora una impresa romanzesca per definizione. L'autore riscatta il vuoto storico con un'opera elegantemente cartesiana che normalizza i percorsi romanzeschi all'insegna delle magnifiche sorti e progressive (anche se il suo ottimismo andrà scemando con il passare degli anni): è la tecnica che, alimentata dal denaro, permette al protagonista di compiere in ottanta giorni un percorso per il quale i viaggiatori tradizionali impiegavano in media tre anni.

Dopo avere infranto il tabù geografico, il libro di Verne finisce per accreditare il mito della conoscenza totale. Oltre che una straordinaria lettura, il *Giro del mondo in ottanta giorni* è perciò un esorcismo contro l'ignoto e soprattutto contro le lacune della cultura umanistica nei confronti della scienza e del progresso.

LUIGI MALERBA