

JULES VERNE

(Prima parte)



Al cinquantasettesimo minuto secondo la porta del salone si aprì e il pendolo non aveva battuto il sessantesimo secondo, che Phileas Fogg comparve, seguito da una folla delirante che aveva forzato l'ingresso del Club, e con la sua voce calma: 'Eccomi, o signori', diss'egli...

Tutto questo avveniva..., sotto la cupola con i vetri azzurri sorretta da venti colonne ioniche di porfido rosso del Reform Club di Londra. L'imperturbabile gentiluomo londinese ritornava dopo 80 giorni esatti ad annunciare di aver vinto l'audacissima scommessa in cui aveva arrischiato metà della sua fortuna, contro i banchieri John Sullivan e Samuel Fallentin, l'ingegner Andrew Stuart, Gualtiero Ralph, amministratore della Banca d'Inghilterra e il birraio Tommaso Flanagan.

...O almeno si immagina avvenisse nell'episodio conclusivo del celebre romanzo di Jules Verne che era uscito appunto in quell'anno. E lo spiritoso e avvincente racconto del Verne non era tanto sorprendente per le prodezze del signor Phileas Fogg e del suo domestico parigino Gianni Gambalesta, ex sergente dei pompieri, quanto per il fatto che il piano di viaggio proposto dal Morning Chronicle era, più o meno, praticamente realizzabile: da una dozzina di anni era aperto alla navigazione il Canale di Suez, nel 1867 era stato inaugurato il collegamento ferroviario transamericano dell'Atlantico al Pacifico, nello stesso 1872 era stato realizzato il collegamento dei due tronchi del 'Great Indian Peninsular Railway' da Bombay a Calcutta, regolari servizi marittimi celeri con i moderni 'pacchetti a eliche' univano l'Europa all'America, l'America all'Asia, l'Asia all'Europa.

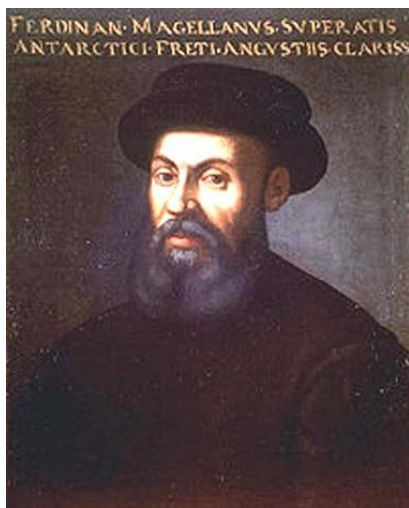
Il vapore e il telegrafo avevano unificato il mondo.

Se oggi possiamo sorridere dell'entusiasmo di Verne e dei suoi contemporanei per i Cunarder che valicavano l'Atlantico alla velocità di 11 miglia marine all'ora, o degli espressi con carrozze-letto che attraversavano l'America in una settimana, v'è da dubitare se il passo più grande in materia di celerità di comunicazioni, con tutto quel che consegue nell'assetto del mondo e della vita, l'umanità l'abbia fatto dall'epoca del viaggio di Phileas Fogg alla nostra dell'aereo supersonico, o non piuttosto nei trenta o quarant'anni che precedettero e che videro l'instaurarsi della civiltà del vapore.

In quegli anni la macchina del progresso tecnico ha iniziato una fase di movimento a velocità progressivamente crescente. E il momento della partenza è sempre quello che richiede le maggiori energie e suscita le più intense

emozioni. Ecco perché l'eccentrico gentiluomo inglese che non viaggiava, descriveva soltanto una circonferenza, era un corpo grave che percorreva un'orbita intorno al globo terrestre secondo le leggi della meccanica razionale più che un remoto antenato, ci sembra un nostro fratello, di poco più anziano, con le idee un pochino antiquate e soprattutto dotato di una dose di ottimismo superiore alle nostre abitudini.

Questo educato gentiluomo, nel romanzo stesso più simbolo che personaggio, che parte per il giro del mondo armato soltanto d'un makintosh, del Bradshaw (orario e guida generale delle ferrovie continentali e dei battelli a vapore), di un fascio di banconote della Banca d'Inghilterra e della serena certezza che l'imprevisto non esiste, rappresenta bene l'entusiastico ottimismo del suo tempo, la convinzione che il mondo camminasse con l'ordinata regolarità di un espresso transcontinentale, su una linea verso l'avvenire che bastava prolungare all'infinito, aggiungendo con concorde operosità sempre nuovi tratti di binari rilucenti...



La prima volta che venne circondata tutta la palla del mondo, per dirla con il Ramusio, fu soltanto poco più di quattro secoli, fa'. Fu una impresa grande e tragica che procurò al suo sfortunato protagonista fama di essere stato il più grande navigatore di tutti i tempi.

Ferdinando Magellano, portoghese, era partito con navi spagnole e al servizio della Spagna il 20 settembre 1519 dal porto di San Lucar di Barrameda. Diciannove mesi dopo il capitano generale moriva in combattimento all'isola di Mactan. E appena il 6 settembre 1522, una sola delle cinque navi della spedizione, la Victoria, un guscio di noce, con a bordo diciotto superstiti dei 239 marinai e ufficiali partiti, ritornava al porto di San Lucar guidati da Sebastiano del Cano.

Il viaggio era durato poco meno di tre anni ed era stato compiuto seguendo il cammino del sole, da oriente verso occidente, seguendo la costa dell'America meridionale, percorrendo lo stretto che porta ancora il nome del valoroso capitano generale, attraversando l'Oceano Pacifico e riguadagnando l'Europa dopo aver doppiato il Capo di Buona Speranza.

La spedizione, che fu probabilmente la più importante impresa geografica dopo la prima navigazione di Colombo, diede, a conti fatti, anche un utile commerciale. I 533 quintali di garofani portati in Spagna, nella stiva della Victoria, dalle isole delle spezie, bastarono a ripagare, con ampio margine, le perdite di beni e di navi. Fra i 18 superstiti della Victoria v'era anche quell'Antonio Pigafetta, patrizio vicentino e cavalier di Rodi, che diè conto per iscritto del viaggio notando anche il singolare fenomeno dello spostamento della data, che permise al Verne di architettare il finale a sorpresa del suo romanzo e al suo eroe di vincere la grossa scommessa che l'ottusa solerzia del poliziotto sembrava avergli fatto perdere per dieci minuti.

Giunto alle Isole di Capo Verde il Pigafetta, che aveva compiuto il giro del globo verso occidente, si accorse che il calendario di bordo era in ritardo di un giorno rispetto a quello degli isolani.

‘Incaricammo i nostri del battello di chiedere, quando andavano a terra, che giorno fosse: e ci dissero che per i Portoghesi era giovedì. Ci meravigliammo molto perché per noi era mercoledì e non potevamo capire come mai avessimo errato...’.

Se oggi a qualche altro gentiluomo libero di disporre del suo tempo come Fogg venisse in capo di seguirne le orme, percorrendone lo stesso itinerario per mare e per ferrovia, non v'è dubbio che porterebbe a termine la sua impresa in un tempo alquanto inferiore.

Per la sua traversata dell'Atlantico da Nuova York all'Inghilterra il piano di viaggio di ottant'anni fa prevedeva dieci giorni, mentre poche settimane fa' il transatlantico americano United States ha conquistato il Nastro Azzurro attraversando l'Atlantico in tre giorni, dieci ore e 40 primi. Infinitamente minor tempo impiegherebbe poi se, fedele allo spirito di Fogg, usasse dei mezzi più veloci del suo tempo.

Il signor Tom Lamphier, nel 1949, ha compiuto il giro del mondo servendosi di aerei di linea in 4 giorni, 23 ore e 47 minuti. Tom ha seguito più o meno l'itinerario del gentiluomo britannico: Londra-Siria-India-Hong-Kong-Tokio-San Francisco-Nuova York-Londra, volando per 35.488 Km sui clippers della Panamerican e della United Air Lines.

Oggi chi volesse provarsi ad imitare Tom Lamphier impiegherebbe cinque giorni e 22 ore, via Manila, perché le compagnie aeree hanno allargato i tempi di sosta agli aeroporti. Il viaggio costerebbe 1700 dollari: una bella sommetta, ma certo di molto inferiore alle 19.000 sterline profuse da Fogg, per portare a termine il suo viaggio. Se poi si trovasse qualcuno disposto a ripetere esattamente il cammino e le avventure di Fogg e del fido Gambalesta, incontrerebbe serie difficoltà organizzative non fosse altro nel trovare indiani Sioux disposti ad attaccare l'espresso intercontinentale e yankees che gli offrano di attraversare la prateria in slitta a vela.

Sempre nel 1949 una superfortezza B 50 dell'aviazione militare americana, battezzata con il nome augurale di Lucky Lady II ha compiuto il giro del mondo senza scalo in 3 giorni, 22 ore e 1 minuto. Partita dalla base aerea di Fort Worth nel Texas, ha volato per 37.523 Km alla media di 400 Km orari rifornendosi in volo di carburante quattro volte: sulle Azzorre, nel cielo dell'Arabia Saudita, sulle Filippine e sulle Hawaii. Un tempo più breve, ma su un percorso di soli 31.432 Km ha impiegato nel 1947 Bill Odom, tornato all'aeroporto di partenza con il suo aereo di

guerra trasformato dopo 73 ore e 5 minuti di volo. Oggi se un'impresa simile a quella del Lucky Lady II fosse tentata da uno dei Comet a quattro reattori che la B.E.A. impiega sulla rotta del Sudafrica e che volano ad altezze stratosferiche, a 800 chilometri all'ora di media, dovrebbe venirne a capo in 48 ore, il che vuol dire che ricomparirebbe all'aeroporto di partenza due giorni dopo esserne partito.



Del signor Fogg i suoi compatrioti non sapevano altro che era membro del Reform Club, ove trascorreva con cronometrica esattezza quattordici delle ventiquattro ore di ogni giorno...

Fisicamente si diceva che rassomigliasse a Byron 'nella testa poiché era senza difetti ai piedi'. Le sue uniche occupazioni erano la lettura dei quotidiani e il gioco del whist. La sua capacità più spiccata pare dovesse essere quella di dissertare con sobria esattezza di argomenti geografici, 'certo era un uomo che aveva dovuto viaggiare dappertutto, per lo meno in ispirito...'

La monotona esattezza con cui regolava i suoi atti, gli aveva procurato fama di eccentrico. La regolarità con la quale destinava le sue vincite al gioco ad opere di carità facevano supporre che avesse nobile sentire. Che fosse uomo d'onore restava sottinteso, avendo egli la duplice

qualità di gentiluomo britannico e di membro del Reform Club. La sua sostanza ammontava a 40.000 sterline depositate presso i Fratelli Baring. La metà le arrischia alla pari nella nota scommessa, 19.000 ne spende per portare a termine il viaggio. Poiché era di quella razza di inglesi che fanno visitare dal loro servo i paesi che essi attraversano, per la maggior parte del viaggio regola le sue occupazioni sostituendo soltanto lo studio del Bradshaw alla lettura dei quotidiani: il whist resta la sua attività preminente.

Ma Verne nel tratteggiare con una certa bonaria ironia il suo personaggio gli ha dato le due qualità che dell'opinione comune andavano unite al ritratto ideale del gentiluomo britannico: non stupirsi mai di nulla e saper stupire gli altri. E' questa regola dell'eccentricità che i contemporanei di Verne ritenevano patrimonio ereditario dei cittadini britannici di classe elevata. Ma l'eccentricità di Fogg è di buona lega, meglio la si direbbe generosità. Mister Fogg stupisce i colleghi del Reform Club affidando la sua fortuna alla puntualità dei servizi marittimi e ferroviari, stupisce Gambalesta rincasando alle nove e quarantacinque anziché alle ventiquattro e ordinandogli di prepararsi a partire per il giro del mondo entro 50 minuti; stupisce il brigadiere generale sir Francis Cromarty dell'esercito indiano quando decide di arrischiare la vita per strappare al rogo la bella vedova parsi; stupisce un bel gruppo di yankees puro sangue quando, dopo l'assalto dei Sioux al treno, si lancia all'inseguimento, alla testa del presidio di Fort Kearney, per liberare Gambalesta; stupisce quando si sostituisce al capitano, rinchiuso con la forza nella sua cabina, al comando della Henriette, compiendo la traversata atlantica con la spericolata audacia di un vecchio lupo di mare; stupisce tutta Londra ricomparendo puntuale all'appuntamento dell'ottantesimo giorno.

Tutta Londra meno il vecchio paralitico Lord Albermale che avrebbe data tutta la sua sostanza per poter fare il giro del mondo e che aveva scommesso 50 sterline su di lui dicendo: 'Se la cosa è fattibile è bene che sia stato un inglese che l'abbia fatta per primo!'. E la cosa vien fatta, nonostante le burrasche in mare e gli assalti dei pellerossa in terra, i ponti ferroviari che crollano, i bisonti che arrestano il treno, le sventatezze di Gambalesta, le ferrovie interrotte, le coincidenze mancate per un soffio. A dorso di

elefante percorre le 50 miglia ancora da costruire della ferrovia, con un guscio di noce naviga a vela sotto il monzone di Hong-Kong a Shanghai, con una slitta a vela insegue l'espresso.....Transamericano per le pianure gelate del Middle West. E la cosa vien fatta nonostante gli scherzi mancini del poliziotto Fix tanto tenace e ostinato quanto il suo inconsapevole avversario.

Questo solerte detective convinto di avere in mano l'autore di un grosso furto compiuto ai danni della Banca d'Inghilterra, compie anche lui il giro in 80 giorni alle costole del distinto membro del Reform Club, senza risultato pratico che un bel saggio di pugilato francese ai suoi danni da parte di Gambalesta, in un punto imprecisato dell'Oceano Pacifico, e un altrettanto perfetto saggio di pugilato inglese da parte dello stesso Fogg negli uffici di polizia di Liverpool, nonché un campione di pugni americani in un meeting di San Francisco per l'elezione del giudice di pace.

Un fatto imprevisto risolve trionfalmente l'avventuroso viaggio del gentiluomo, per il quale l'imprevisto non esisteva...

Quando, giunto a Londra un giorno prima del termine fissato, per via del viaggio compiuto in senso contrario al movimento apparente del sole, Fogg è convinto di aver mancato la vittoria per un ritardo di dieci minuti, l'inattesa offerta di matrimonio di mistress Auda, la vedova parsi con gli occhi 'limpidi come i laghi dell'Himalaia' porta Gambalesta, uscito in cerca di un sacerdote, a scoprire all'ultimo momento che il calendario del suo esattissimo padrone anticipava di un giorno su quello del Regno Unito.

La bella avventura ha quindi un lieto fine nel lieto mondo che marciava con sereno ottimismo come un espresso a vapore senza sapere che davanti, in un punto qualsiasi, mancava un pezzo di binario...

(.....)