

INTRODUZIONE

FRA POLITICA E LETTERATURA

I DUE MONDI DELLA SUA VITA

VIAGGI E ODORI

UN BRILLANTE ORATORE

ALCUNI ASPETTI DEL VIAGGIO

“Difficile la vita del giramondo? Non prestar fede a chi lo afferma. Ho varcato i confini di molti paesi e vi ho dimorato a lungo. Se adesso la loro terra o la loro acqua sono dimora del mio corpo, ne sono felice.”

INTRODUZIONE

FRA POLITICA E LETTERATURA

Se Kipling avesse dato retta a Henry James, oggi non saremmo qui a disquisire sulle sue colpe. Dopo la pubblicazione di *Kim*, infatti, il grande romanziere americano, naturalizzato inglese, gli aveva consigliato di concentrarsi sulla scrittura di altri libri come quello e di rinunciare a occuparsi di affari di stato. Come sappiamo, però, Kipling si guardò bene dal seguire questo suggerimento, attirandosi la sfortuna, ampiamente meritata, di legare l'opera letteraria alla sua concezione politica, con il risultato di svalutarla agli occhi dei contemporanei e dei posteri. A causa dell'esaltazione dell'Impero, all'apice della floridezza negli anni della sua attività di scrittore, della concezione dogmatica del dovere dei britannici di portare nel mondo la democrazia e la giustizia - il 'fardello dell'uomo bianco', secondo l'esortazione del bardo anglosassone contenuta nell'inno da lui indirizzato nel 1899 agli Stati Uniti alla vigilia del loro controllo sulle Filippine - oggi egli è denigrato soprattutto in Inghilterra, dove è considerato un *jingo*, cioè un nazionalista fanatico. Ma pur senza volerlo assolvere, è sbagliato emettere nei suoi confronti sentenze con il metro di giudizio di oggi. Egli credeva profondamente nella missione morale e civilizzatrice della razza bianca, che riteneva attrezzata, dal punto di vista educativo, scientifico e tecnologico per portare avanti un lavoro di

diffusione della civiltà e di realizzazione graduale del progresso dei popoli.

La sua concezione dell'Impero era una combinazione di mito e realtà. Le sue riflessioni e osservazioni erano ispirate al senso di supremazia e di orgoglio per gli obiettivi raggiunti, ma al tempo stesso non nascondevano i punti deboli e le degenerazioni del sistema. Così, nelle storie raccontate in *Soldati Gentiluomini*, Kipling espone gli orrori della caduta di alcuni servitori dell'Impero e fa in modo che chi è venuto meno al proprio dovere guardi dentro a se stesso e al proprio abisso di abiezione, mentre nei racconti contenuti in *Aritmetica sulla Frontiera* egli critica la stupidità e la mancanza di valori di alcuni degli amministratori del British Raj e il loro sistema di assegnazione dei posti a difesa dei confini, che causava spreco di uomini e materiali, nel vano tentativo di difendere frontiere perennemente incerte e instabili. Ma è soprattutto nella guerra anglo boera che egli ha visto svilita dagli uomini e dagli eventi la sua idea dell'Impero. Per questo motivo nei suoi scritti su di essa vi è biasimo e senso di disillusione.

Altri scrittori, di valore letterario inferiore al suo ma altrettanto arrabbiati per cause sbagliate, sono stati meno criticati di lui. Spesso, però, i suoi recensori hanno confessato di aver trascorso da ragazzi giornate appassionate sui suoi libri, a seguire le avventure di Kim, Harvey o Mowgli. Il Kipling letterario, infatti, non coincide con il Kipling politico ed è opportuno tener separato il lavoro artistico dalle sue opinioni personali. Egli è un artista impetuoso, dalla scrittura piena di entusiasmo anche negli anni della maturità. I suoi personaggi sono lontani da ogni ricercatezza di pensiero, colti nella loro semplicità e naturalezza, mentre reagiscono in modo istintivo e immediato agli avvenimenti esterni, senza troppi tormenti o complicazioni psicologiche. La loro essenza latente viene fuori dalla descrizione di una situazione momentanea, senza bisogno di lunghe disquisizioni sulla loro vita interiore. Le sue storie contengono, come diceva Stevenson, un grande flusso di vitalità. Lo scrittore che lo ha influenzato di più è stato Defoe, dal quale ha preso l'amore per i dettagli e l'uso di una terminologia precisa, che dà più verosimiglianza al racconto. Da Dickens ha preso invece

l'atteggiamento di simpatia verso gli umili e l'attitudine a cogliere l'umorismo nelle piccole cose. Per ottenere i suoi effetti letterari Kipling parte sempre da situazioni concrete, quando non da episodi realmente accaduti. Questo ci dice che, in fondo, egli ha sempre conservato qualcosa del giornalista, l'attività attraverso la quale ha maturato le sue risorse artistiche, la capacità di cogliere i conflitti e le crisi presenti nella società e di scrivere, con ironia, cose che commuovono perché vanno dritte al cuore.

I DUE MONDI DELLA SUA VITA

Rudyard era il secondo nome di Kipling – il primo era Joseph – e l'appellativo era stato suggerito da una zia, per commemorare il fidanzamento dei genitori, avvenuto sulle sponde del lago omonimo, che si trova nello Staffordshire. Lo scrittore, nato a Bombay nel 1865, trascorse l'infanzia in India. A cinque anni, come la maggior parte dei figli di inglesi residenti in India, venne mandato a studiare in Inghilterra, affidato a genitori adottivi. Nella loro casa di Southsea, che egli soprannominò la "Casa della Desolazione", passò anni molto infelici. Il suo mondo era completamente cambiato ed egli non riusciva ad adattarsi alla nuova vita. Frequentò poi lo United Services College, nel Devon, una scuola destinata a chi intendeva prestare servizio nelle colonie. A diciassette anni, rifiutando di andare all'università, tornò in India, dove iniziò una carriera giornalistica presso il *The Civil and Military*

Gazette. In questo giornale egli si occupava di quasi tutto, dalla rilettura delle bozze alla stesura di articoli e recensioni, alla rubrica di informazioni su ricevimenti, feste danzanti e partite di polo per gli anglo-indiani. Un suo collega ha raccontato che, a causa dei suoi movimenti bruschi, a fine giornata la sua camicia e i pantaloni bianchi erano completamente macchiati d'inchiostro, tanto da farlo assomigliare a un cane dalmata. E' di questi anni la pubblicazione dei suoi primi volumi di poesie e di racconti, fra i quali *Plain Tales from the Hills*, del 1888, che raccoglie storie dei funzionari inglesi in servizio in India, delle loro difficoltà e del senso di spaesamento. Il successo fu immediato e fulmineo, non solo in India, ma anche in Inghilterra. Seguì, nel 1891, *The Light that failed*, in cui la sua grande capacità di raccontare e di reinventare la vita, dando i colori della realtà e della verità a elementi del ricordo e della fantasia è messa al servizio di un racconto ambientato a Suez e Port Said nove anni prima. Nel 1882 egli stava tornando in India, dopo aver terminato l'ultimo trimestre di scuola. Quell'anno, Gladstone aveva deciso di intervenire militarmente in Egitto con operazioni di terra e di mare e con il bombardamento dei porti. Kipling si trovò in mezzo a una battaglia, la cui posta in gioco era il Canale di Suez. Nel libro ritroviamo molti dei temi e delle descrizioni che caratterizzeranno altri suoi libri successivi: le navi e i traffici via mare, i soldati, il caldo, gli odori, l'atmosfera corrotta... Ripartì dall'India per andare prima in Giappone, poi in America, dove conobbe Caroline Balestier, che sposò a Londra nel 1892. Con lei si stabilì nel Vermont, dove progettò e fece costruire una casa a forma di nave, alla quale diede il nome di Naulakha, con lo studio collocato al posto della cabina di guida e la cucina al posto della sala macchine. In questa casa, nel 1894, egli scrisse *Capitani coraggiosi* e i due volumi de *Il libro della giungla*, nei quali l'autore descrive microcosmi che rappresentano il macrocosmo della vita. Rimase quattro anni negli Stati Uniti, non riuscendo mai ad adattarsi fino in fondo a questo paese, verso il quale nutriva un rapporto di amore e odio. Nel 1897 si trasferì in Inghilterra, prima vicino a Torquay, poi nella campagna del Sussex orientale, vicino a Rottingdean, in una casa chiamata Bateman's, che aveva sei camini allineati e veniva usata come punto di riferimento dai piloti degli

aerei di linea diretti a Parigi. Kipling non divenne mai un gentiluomo di campagna. Continuò a viaggiare sentendo, in fondo, di non appartenere a nessuna patria, come suggerisce questa sua battuta: "L'Inghilterra? Un posto meraviglioso, il più bel paese straniero nel quale io sia mai stato." Parlò sempre dei suoi due mondi, i "due lati della testa" corrispondenti alle due parti della sua vita. Essi gli erano più cari, diceva, "degli amici, del tabacco e dello stesso pane". Elesse il Sud Africa a suo paese di adozione. Ne amava il clima e la luce, che gli ricordavano quelli dell'India. Durante il conflitto anglo boero, vi lavorò come corrispondente di guerra. La sua morte, avvenuta nel 1936, due giorni prima di quella di re Giorgio V, ha simboleggiato una fine. Per alcuni, fra i quali lo scrittore Woodehouse, essa ha significato la fine di un'era letteraria. Per altri, fra i quali il generale Hamilton, essa ha segnato, nella storia dell'Inghilterra e dell'Europa, la fine di un'epoca: quella dell'espansione coloniale.

VIAGGI E ODORI

Curioso di conoscere la gente comune che agisce più che perdersi in analisi e discorsi, Kipling ha seguito i soldati nelle spedizioni di guerra, i marinai nelle manovre navali, i macchinisti alla guida delle locomotive, i nomadi nelle loro tende. Spinto dal desiderio di comprendere i diversi aspetti della vita e le varie forme di esistenza, ha voluto incontrare ogni tipo di persona, dall'uomo d'affari al vagabondo, dall'ufficiale preoccupato del benessere dei suoi soldati all'umile addetto alle caldaie. Desideroso di avere nuove esperienze, di circondarsi di nuovi paesaggi, di venire a contatto con avvenimenti nuovi e diversi, si è inserito spesso in altre esistenze e in altri mondi. Dalle sue innumerevoli peregrinazioni, ricche di incidenti ma fertili di nuove esperienze, ha riportato una grande ricchezza d'immagini, una collezione di caratteri che ritroviamo nei personaggi così vivi ed espressivi dei suoi libri, inseriti nella magnifica trama delle loro avventure. Il lettore sente che egli ha passato lunghe ore ad ascoltarli parlare, ad osservarli, nel tentativo di apprenderne i segreti della vita.

Le navi erano una delle sue grandi passioni. Durante le sue numerose traversate oceaniche, non era raro vederlo chiedere ai marinai e ai macchinisti informazioni che trascriveva accuratamente sul suo taccuino. E nei suoi numerosi racconti e poesie sul mare, ambientati al tempo in cui i battelli a vapore e i piroscafi stavano sostituendo i maestosi velieri, ritroviamo la fierezza e la nobiltà dei marinai, il loro duro lavoro, le giornate monotone e prive di eventi, il coraggio nell'affrontare tempeste e burrasche, le voci e i canti all'unisono, per scandire i movimenti.

Nel libro *Egypt of Magicians*, Kipling sostiene che è l'ambiente che fa l'uomo e il mare e il deserto producono il loro tipo d'uomo. Egli aveva incontrato l'uomo prodotto dal deserto ai bordi del Mar Rosso, dove i contrabbandieri di hashish - quell'hashish "che puzza orribilmente, peggio di un cammello sudato" - venivano sbarcati dai dhows, i vascelli arabi, in punti convenuti della spiaggia, ov'erano ad attenderli veloci cammelli. Agli uomini prodotti dal mare esso

parla di avventure e di misteri e risveglia ricordi che giacciono nel profondo dei sensi e che si legano a reminiscenze che non possono essere raggiunte in altro modo. Anche dal ponte di Londra, di questa città composta "per metà di nebbia e sporco e per metà di nebbia e rumore", si può odorare il mare. In *Salt water unbounded*, egli scrive: "Un londinese, a zozzo sul London Bridge, può sentire il profumo salino del mare portato dal vento che soffia sul Tamigi. Esso gli fa sentire un tocco di romanticismo e provare un moto di tenerezza, perché i venti marini parlano al cuore degli inglesi, anche di quelli che il mare non l'hanno mai visto, ma ne conservano il fascino nel sangue. Gli inglesi perirebbero presto nella loro isola, se non lasciassero aperte le porte dell'oceano." I grandi battelli sono anche il simbolo dell'espansione inglese e Kipling li usa per rappresentare la stessa Inghilterra, raffigurata come una nave che ha al timone i suoi saggi e intraprendenti capitani, diretti nelle diverse parti del mondo. Anche in *Capitani coraggiosi* il mare è protagonista ed è descritto con una tale carica suggestiva da farci sentire quasi fisicamente le onde che si infrangono sui bastioni frangiflutti e l'odore del mare portato dagli spruzzi che urtano contro la chiglia. In *A matter of fact*, dalle profondità delle acque tropicali emerge un grande serpente marino cieco, un mostro tutto bianco che emana un forte odore di muschio. Su questa avventura marina inverosimile Kipling costruisce un percorso immaginativo pieno di mistero e trasmette al lettore la sensazione che possa accadere qualsiasi cosa. A poco a poco, egli lo prepara ad accettare avvenimenti che, per quanto impossibili, sono la conseguenza dell'imprevedibilità delle leggi delle grandi distese d'acqua.

La sua sensibilità agli odori gli derivava forse dal fatto di essere nato in India. Sin da ragazzo, aveva dedicato ad essi una grande attenzione e manifestato una grande capacità nel descriverli. Nelle sue opere, troviamo anche descrizioni di odori di cui aveva fatto esperienza tanto tempo prima. All'età di dodici anni, egli aveva lasciato Southsea per trasferirsi nel college in Devon e aveva compiuto quel viaggio in uno stato d'animo sconsolato e depresso. Nella sua mente, quel trasferimento rimase sempre associato a " un debole odore di gas di scarico delle auto" e

all'odore di "calzoni e cappotto bagnati". La descrizione di quel viaggio, effettuato in compagnia del preside dell'istituto, che era un amico di famiglia, venne fatta molti anni dopo.

Una caratteristica importante della produzione letteraria di Kipling riguarda il meccanismo evocativo messo in moto dagli odori, la capacità che essi hanno di richiamare alla mente ricordi che sembravano dimenticati. Quando, all'età di diciotto anni, egli ritornò a Bombay sulla nave *Brindisi* e si ritrovò nel paesaggio della sua prima infanzia, gli sembrò di tornare a un'esistenza precedente: "La vista e, soprattutto, gli odori mi riportarono alla vita di allora. Mi ritrovai a proferire in modo automatico frasi e parole di cui ignoravo il significato." In *Letters of Travel* è descritta un'esperienza analoga, nella quale il profumo dell'ibiscus e della poinsettia fanno sciogliere la sua lingua in parole e frasi che credeva dimenticate.

Durante il suo viaggio in Canada, descritto in *From tideway to tideway*, un soffio di autentica primavera inonda l'interno della sua carrozza ferroviaria e lo induce a uscire sulla banchina, a gioire della bella stagione e dei profumi che essa porta con sé. In *Letters to the Family - The Fortunate Towns* Kipling si sofferma sui grandi spazi aperti di Winnipeg, porta d'ingresso della prateria americana. "Qui, lo spazio è più ampio della maggior parte degli spazi e l'aria leggera è diversa da ogni altra che abbia mai spirato perché ritorna al Polo non ostacolata. La terra aperta trattiene in sommo grado il segreto della sua magia, come fanno il mare o il deserto..." Ma tutto questo non gli basta, se a un certo punto l'amore per la terra natia lo afferra e lo fa esclamare: "Vorrei ritrovare l'afa e la polvere...sarei sofferente nella carne, ma avrei l'anima in pace."

Kipling situava a Port Said la divisione fra mondo occidentale e mondo orientale. Là dove le palme si stagliano contro il cielo e le acque tropicali sembrano zaffiro frantumato, l'odore della terra straniera e la cadenza di lingue sconosciute acquiscono nel viaggiatore la nostalgia di casa, sommergendolo in un torrente impetuoso di ricordi familiari. Là comincia lo sfavillio dei colori e dei profumi d'oriente, la cui descrizione scade facilmente nel convenzionale. Ma Kipling è un osservatore lucido e critico, sempre

aderente alla realtà e poco incline ai voli pindarici. Così, l'odore percepibile sulle vette himalaiane, lungo la strada che porta in Tibet, è descritto in *The Broken Man* come un misto di incenso e di lezzo di capra. Kim, ragazzo britannico nato in India e protagonista del libro omonimo, al calar della notte sente un odore "di fumo di legna e di bestiame, insieme a un buon profumo di torte di grano cotte sulla brace." In un altro punto di questo libro, si parla del tagete, le cui foglie spezzate emanano un caratteristico odore pungente e del gelsomino, il cui profumo intenso riesce a coprire l'odore acre della polvere. In *The Edge of the East* Kipling dice che a Bombay è l'odore dell'intera Asia che viene incontro al viaggiatore. Esso raggiunge le navi quando sono ancora parecchie miglia al largo e riempie il naso dei passeggeri sino a quando essi non sono lontani. E' un odore forte e aggressivo, che può creare pregiudizi nella mente dello straniero, ma che tuttavia coabita con quello, più gentile e insinuante, portato dalla brezza leggera che spira allo spuntar del giorno, e che sa di terra umida, di bambù, di fumo di legna, di cibo locale e che, nell'insieme, è un odore confortante.

Non è possibile, dice Kipling, attraversare le strade avare di spazio delle città orientali senza incontrare sporcizia e sudiciume, che la calura trasforma in aria densa, greve e stagnante. Ed egli descrive in più occasioni questi odori sgradevoli. L'odore di Calcutta viene definito il *Big Calcutta Stink*: "Nel freddo mattutino, un fumo denso, prodotto dalla combinazione di tutti i cattivi odori, animali e vegetali, che la città fabbrica giorno e notte, è sospeso sopra al mare di tetti." Il risveglio della città, con la sua esplosione di vita, di movimento e di umanità avviene contemporaneamente al dilagare di questo fumo, che aggredisce la gola. Ma anche di notte "l'aria è pesante e carica di un fetore indistinto, acre - l'essenza stessa di abomini a lungo trascurati - e non riesce a disperdersi, imprigionata com'è in mezzo alle case. C'è un'immobilità totale di cose e persone. Non vi sono luci. Un patio emana un odore disgustoso che si insinua in tutte le stanze..." Se a Benares e in alcune zone di Peshawar la puzza è più ripugnante perché la sporcizia è concentrata in un piccola area, Calcutta detiene il primato dell'estensione della zona nauseabonda. E a differenza di Bombay,

che copre i suoi odori con un mantello aromatico di assafetida e di tabacco huqua, Calcutta è senza speranza. "Non è possibile far risalire a un'origine particolare il suo indescrivibile e insalubre odore, che non è tipicamente indiano. Esso assomiglia a quello originato dal processo di decomposizione delle sostanze biologiche o all'odore vischioso della melma. Non c'è scampo alle sue folate e ai suoi vortici. Spira negli spazi aperti, traboccando da vicoli e viuzze secondarie. Lo si percepisce persino alla stazione Howrah, perché è più forte anche del fumo dei motori. La sua presenza è intermittente. Può capitare di respirare sei boccate d'aria quasi pura, poi arriva la settima come un pugno nello stomaco." Se si vive a Calcutta abbastanza a lungo, si finisce col farci l'abitudine, come dicono i residenti, che aggiungono: "Aspettate che soffi il vento che porta i miasmi dei Laghi Salati, dove confluiscono tutte le fognature e poi sentirete veramente qualcosa!" In *The City of the Dreadful Night*, Kipling descrive una passeggiata notturna in un quartiere povero e sovraffollato nella parte vecchia di Lahore. "Alla puzza si unisce l'odore malsano del chandu-khana, l'oppio che viene lavorato per essere trasformato in morfina e cocaina." E poco oltre: "Si torna a casa quando fa giorno, in una vettura noleggiata che odora di narghilè, di fiori di gelsomino e di legno di sandalo: molta parte della vera vita indiana si svolge di notte."

Un'altra caratteristica di Kipling, presente in molti suoi libri, è un sentimento di ambivalenza verso le sue due patrie e le loro culture. Quando è lontano dall'Inghilterra, egli ne parla con un desiderio pieno di rimpianto. "Oh, Signore, una *sniffata* d'Inghilterra!". Ma quando si trova nella nebbia di Londra, il mondo luminoso dell'Asia si manifesta dentro di lui con la seduzione del suo profumo e dei suoi colori, come un miraggio stregato, dal fascino tenace e irresistibile. "Se hai sentito il richiamo dell'Oriente, non puoi più pensare a nient'altro che al sole, al vento fra le palme, a quell'odore di spezie e di aglio..."

Egli esprime la sua ambivalenza in molte altre occasioni, ricorrendo a un gioco continuo di rimandi nostalgici. In India, ha il rimpianto del paesaggio e dei profumi di casa, in Inghilterra desidera ardentemente sentire il profumo del cedrus deodara e del

champac, la pianta dai fiori profumati, che cresce vicino ai templi buddisti. La nostalgia è una sensazione amara e acuta, con sfumature diverse a seconda dell'età. Da giovani è quasi un malessere fisico, quando si è più avanti con gli anni è un rimpianto profondo per il passato o per l'altrove, il paese dal quale si è lontani e al quale ci trasporta qualche evento. Ma per Kipling, la separazione dei due mondi sul filo della nostalgia è spesso più apparente che reale. Dentro di lui, per molto tempo le due patrie si congiungono e si sovrappongono. In *Christmas in India* la ricorrenza del Natale gli fa rimpiangere l'Inghilterra. "Ricordo il mio primo Natale in India, la tristezza delle giornate calde e polverose, il cielo color zafferano, la polvere sulla strada maestra, gli odori nelle vie traverse, mentre a casa stavano intrecciando i rami del vischio e dell'agrifoglio, alternando le bacche bianche a quelle rosse..." E aggiunge "Qualche commerciante indiano o qualche amico avrebbe potuto procurarci l'agrifoglio o il vischio, facendolo arrivare dall'Himalaia." Ma si capisce che non sarebbe stata la stessa cosa, perché le condizioni ambientali non concorrevano a creare la giusta atmosfera, quella descritta in *My Sunday at Home*, data dalla piacevole calma della festa e dalla dolcezza della campagna inglese. L'incanto di un giorno di maggio lo trova contento di essere vivo e di lasciarsi andare alla deriva, in balia del Fato e del Tempo: "Che paradiso questa terra grassa e lavata, con l'erba ben tosata. Un uomo potrebbe bivaccare in un qualsiasi spazio aperto e sentirsi più al sicuro che se fosse all'interno di un palazzo monumentale in una città straniera. Le siepi di arbusti ben curate, le strade regolari, i modesti cottage di pietra grigia, i fitti boschetti, i boschi cedui periodicamente tagliati, i biancospini dalle rosse drupe, i vecchi alberi...una leggera folata, come di cocco fresco, mi dà la certezza che da qualche parte qui intorno, nascosta alla vista, la ginestra dorata sia in fiore." E su questa pianta dai fiori gialli e odorosi ritorna in un altro punto del libro: "Gli amanti della campagna inglese ricorderanno l'avvolgente profumo della ginestra..." E più oltre: "C'era un buon odore nell'aria - un odore di fumo e di ortiche schiacciate - un odore che fa venire un groppo in gola all'uomo che raramente torna al suo paese, un odore che trattiene l'eco di conversazioni d'amanti perdute per sempre; l'odore, infinitamente

suggestivo, di una civiltà che risale a tempi immemorabili...". Accanto alle sensazioni assaporate con l'olfatto, egli menziona spesso anche quelle recepite attraverso il gusto. In occasione di una sua visita alla Casa Bianca, avvenuta quando il Presidente degli Stati Uniti era Stephen Grover Cleveland, egli scrisse, a proposito dei politici incontrati, di essere rimasto disgustato da quel colossale coacervo di mascalzoni puzzolenti, aggiungendo però subito che, politici a parte, il cibo era una cosa da sogno. In *The Bull that Thought*, del 1924, lo champagne degustato nel corso di una cena per celebrare un certo avvenimento è così descritto: "La bevanda, profumata e vellutata, fra il fulvo chiaro e il topazio, non è troppo dolce né troppo secca..." Per lui, la sensitività fisica è espressione di esuberanza e vitalità, come dimostra questo testo : "Dopo essere stati impegnati per quattro ore in esercizi acrobatici, dopo aver mangiato e bevuto sino a non poterne più, stravaccati nella frescura di un profondo fossato, con la testa immersa nel tabacco verde e profumato e con la mente alla deriva, sotto a un cielo perfettamente terso, di un blu reale, con un'unica piccola nuvola... La terra non ha nulla di meglio da offrire ai suoi figli di questo piccolo, delizioso benessere animale." I protagonisti di molte delle storie di Kipling sono militari, tanto che lo scrittore è stato considerato da molti uno scrittore per soldati, oltre che per bambini. E la magia degli odori che evocano ricordi o risvegliano emozioni cattura anche loro. Un soldato australiano, mentre cavalca sotto la pioggia battente, quando gli odori sono più facilmente individuabili dei suoni e del paesaggio, è catturato "dal profumo dei fragranti fiori dorati dell'acacia, che fa vibrare le corde del cuore." E ancora: "L'odore dell'erba che brucia mi riporta nella giungla birmana, mentre un vento dolce, che spira da ovest, mi fa tornare in mente la memoria dolorosa di vecchi amici che non sono più."

UN BRILLANTE ORATORE

Nel corso della sua vita Kipling ha tenuto molte conferenze, che sono state raccolte nel volume *Un libro di parole*. La prima qui presentata, *Alcuni aspetti del viaggio*, è stata letta il 17 febbraio 1914, davanti ai soci della Royal Geographical Society, l'associazione fondata a Londra nel 1830, che raccoglieva i viaggiatori ed esploratori britannici. La conferenza non ha una rigida costruzione preordinata nè uno sviluppo sistematico. E' una successione di appunti, una raccolta di impressioni scritte e collezionate nel corso degli anni da uno scrittore prestigioso che, diversamente da quanto afferma per vezzo nella premessa, è stato anche un grande viaggiatore. L'idea dominante riguarda i cambiamenti e le modificazioni che la tecnologia e l'aeronautica stanno apportando alle comunicazioni. Kipling sostiene che tutti questi cambiamenti creeranno una nuova estetica del viaggio. Con gli spostamenti aerei, non vi saranno più ostacoli naturali da superare né regioni remote e inaccessibili e la durata del percorso attraverso il pianeta sarà ridotta. Nel cuore dei vecchi giramondo nascerà una tenerezza nostalgica e piena di emozione per quello che è stato in passato il fascino del viaggio, gli accampamenti improvvisati, il profumo delle foreste, lo sforzo fisico, i pasti consumati al termine di un duro percorso ai quali la fatica conferisce un gusto più saporito. I percorsi sconosciuti saranno sempre di meno e diminuiranno anche i viaggi il cui sviluppo dipenda dagli avvenimenti che accadono lungo il cammino.

Da un lato, Kipling sembra prediligere ciò che è permanente, inalterato, ispirato alla tradizione, tanto da applicare questo principio anche alla sua casa, nella quale ha conservato una sorta di medioevalismo rifiutando, ad esempio, di farsi installare il telefono. E per rispettare lo spirito dell'epoca di costruzione della casa, egli ha preservato non solo le porte esterne, risalenti al tempo dei Sassoni, ma anche il soffitto in legno, il focolare e i lavori in ferro battuto del grande salone elisabettiano, fatti eseguire quattrocento anni prima dal padrone di ferriera che aveva costruito l'edificio.

Dall'altro, però, egli sa che tutto deve cambiare ed è persuaso che la tecnologia abbia dei lati positivi, fra i quali la costruzione di nuove città, i collegamenti fra i continenti e l'apertura di nuove terre. Si tratta di fare un'opera di ricerca e di adattamento, per trovare allo spirito dell'uomo un nuovo equilibrio sociale e morale ed evitare lo scatenamento di forze che potrebbero avere un effetto disastroso. E tuttavia: "Nulla cambia nella vita. Il massimo che ogni generazione può fare è di ribattezzare ogni rinascita spirituale e emotiva nel proprio linguaggio, ricco di nuove invenzioni. Ma anche se si produrranno nuove capacità e condizioni di vita e nasceranno nuovi linguaggi, l'uomo non cambierà."

La seconda conferenza, *Il verdetto dei pari*, è stata letta nel maggio 1912, sempre davanti ai soci della Royal Geographical Society. Molto più breve e sintetica della prima, è tesa ad esaltare i meriti di questa società nelle scoperte geografiche e il ruolo del suo Presidente, Lord Curzon, un uomo politico importante che è stato prima deputato, poi governatore dell'India e infine ministro degli Esteri.

ALCUNI ASPETTI DEL VIAGGIO

Non posso dire di aver viaggiato molto, ma ho incontrato parecchi viaggiatori e ho notato che le impressioni che essi raccontano pubblicamente nei loro scritti sono una cosa, quello che confidano agli amici in privato sono un'altra. Così vorrei cercare di far luce su alcuni aspetti del viaggio intimi e personali, anche se forse sono insignificanti o assurdi. Non dobbiamo dimenticare che fra qualche anno il modo di viaggiare sarà profondamente cambiato e che le emozioni di carattere fisico e mentale che accompagnano ogni spostamento subiranno un cambiamento radicale. Si avvicina il giorno in cui gli uomini non entreranno più in contatto con un paese sconosciuto in modo graduale e in prospettiva, ma lo conosceranno all'improvviso anche nella sua planimetria. E' prossimo il tempo in cui la parola *inaccessibile*, riferita a un qualsiasi punto della terra, cesserà di avere qualunque significato e sarà possibile coprire grandi distanze in una settimana, centosessantotto ore.

Mi assumo allora l'incarico di notaio, con il compito di registrare le esperienze che sono sul punto di scomparire.

Molti anni fa domandai a un giovane amico, che aveva fatto rilevamenti topografici in una parte poco nota dell'Asia, a cosa pensasse durante il lavoro. Egli mi rispose che, dopo che la sua squadra si fu sistemata ed una routine giornaliera fu messa a punto, la sua mente si trovò imprigionata in un triangolo ossessivo – mentre ne parlava lo disegnava nell'aria – rappresentato dalla preoccupazione per le provviste, dal rischio di malattie e dalla strada da percorrere. Questa figura geometrica immaginaria era per lui altrettanto reale di una vera, disegnata con il gessetto sulla lavagna. La sua mente si spostava al centro di un triangolo isoscele: da un lato le Provviste, dall'altro le Malattie, in alto un punto M che si allontanava continuamente, nonostante lui lo rincorresse. Soltanto dopo che il lavoro fu terminato e le misurazioni effettuate, il punto M si aprì ed egli poté passarci attraverso. Fino a quel momento, il suo pensiero rimase imprigionato – la parola da lui usata era *imbrigliato* – fra quelle linee immaginarie. Mi ricordo che discutemmo a lungo della cosa, ma il desiderio di scoprire il perché

la sua mente si era rinchiusa in un triangolo, ci impedì di prestare attenzione al fatto principale, cioè che il fenomeno si era manifestato soltanto nel momento in cui egli era sovraffaticato.

Questo fatto risvegliò il mio interesse verso ciò che potremmo definire *la psicologia dell'individuo che agisce sotto sforzo*. La maggior parte degli uomini che ho conosciuto avevano sperimentato, chi più chi meno, le difficoltà del viaggio. Io mi sono allora fatto spiegare sotto quale forma si manifestasse in loro la tensione nervosa. Ma la testimonianza dei propri sentimenti personali è un argomento che va trattato con molta cautela, soprattutto se è un inglese a riferirla. Anche quando ci si imbatte in una delle rare persone che accettino di farlo, ci si rende subito conto che sono stati sufficienti pochi giorni di bagni caldi, qualche abito pulito e il ritorno alla vita di società per cancellare ogni traccia dell'esperienza di viaggio. Con i viaggiatori, bisogna agire come con i salmoni, bisogna catturarli appena hanno risalito il fiume, quando il sapore della loro avventura, come l'acqua salata, è ancora attaccato alla loro pelle.

Mi è stato detto che alcuni uomini con incarichi di responsabilità - capi di spedizioni esplorative, scientifiche, di rilevamento topografico o di prospezione - si formano del loro lavoro un'immagine mentale abbastanza definita, che usano come riferimento e confine per svolgere la loro attività. Per amore di brevità, chiamerò linee di costrizione/ oppressione l'insieme di immagini che creano un sentimento di dipendenza.

All'infuori del caso sopra citato, non ne conosco altri in cui la linea di costrizione abbia preso la forma di una figura geometrica definita.

Un uomo che aveva guidato una spedizione faticosa mi ha raccontato che la linea di costrizione gli si rivelò dopo parecchi giorni di marcia durissima. Aveva la forma di una barra, una linea diagonale ombreggiata, collocata sopra al sopracciglio destro, verso l'esterno. Era un'immagine mentale molto nitida e fastidiosa quanto una rigatura sugli occhiali. Egli si sentiva proteso verso di essa con tutto il suo essere. Dopo una giornata di lavoro conclusa bene, il tracciato era chiaro e netto. Invece in una giornata cattiva - una di quelle in cui una parte del carico si smarrisce o la carovana è in

ritardo sulla tabella di marcia – il tratto si spezzava e si coagulava in tante macchioline dal bordo sfilacciato. Questa immagine rimase presente in lui anche dopo il suo ritorno alla civilizzazione e accompagnò per qualche tempo i suoi risvegli – allo stesso modo in cui i ricordo del suono della campanella mattutina del collegio accompagna i risvegli dello studente nei suoi primi giorni di vacanza.

Molte linee di costrizione sono difficili da definire. Un uomo mi ha scritto: "Al fondo dei miei pensieri, avevo costantemente presente il quadro di ciò che dovevo fare. Per nulla al mondo riuscirei a spiegare a cosa somigliasse, ma era là, ed era molto concreto. Lo tenni, o meglio, mi tenne fino allo scadere della prima settimana di sonno fra le lenzuola." Un altro uomo mi ha descritto la sua linea di costrizione come una massa amorfa, una via di mezzo fra l'immagine di un calendario con il blocchetto dei giorni e il carico di un portatore. Questo dà l'idea di quanto possano essere complesse le linee di costrizione e di quali angosce siano la manifestazione e il simbolo. Un viaggiatore, affetto da malaria, paragonò la sua linea di costrizione alla sensazione di tumefazione e di ispessimento delle mani che si verifica all'inizio dell'attacco febbrile e che si accompagna a volte all'impressione di vedere delle linee parallele prolungarsi all'infinito. In ogni caso, ho notato che le linee di costrizione si manifestano soltanto quando l'uomo è molto affaticato. Quando la pressione del lavoro cessa e l'uomo torna a nutrirsi bene, le linee a poco a poco svaniscono e non ritornano che con uno sforzo di volontà.

Quando ero giovane, ricordo di aver ascoltato Stanley che, parlando quasi a se stesso, raccontava una delle sue imprese giovanili, quando era stato obbligato a coprire una determinata distanza in un periodo di tempo molto breve. Verso la fine del suo monologo egli fece un movimento brusco delle mani, con il dito indice teso in avanti come se stesse agganciando qualcosa, e disse: "Naturalmente era la distanza che mi preoccupava!" Mi sono chiesto spesso quale fosse il significato di quel gesto di Stanley e quale forma avesse la sua linea di costrizione.

Alcuni uomini, senza responsabilità di comando nella spedizione, mi hanno detto che la loro immagine mentale dopo una

giornata di lavoro era rappresentata da un nastro che si srotolava dietro a loro o che cadeva dalle loro mani mentre erano in marcia. Uno dei miei informatori precisò di vedere la distanza già percorsa sotto forma di un filo bianco molto luminoso e quella ancora da percorrere sotto forma di una ragnatela o di una matassa arruffata. L'impegno di questi uomini, tutti dei sottoposti, era limitato a un certo numero di chilometri da percorrere giornalmente. Il motivo della loro concezione lineare del cammino sta nel fatto che i membri di una carovana marciano in fila l'uno dietro l'altro. Soltanto i capi hanno la possibilità di spostarsi avanti e indietro lungo la colonna.

A giudicare dalla mia unica esperienza di marcia fatta con la necessità di far presto, l'impressione del momento e i ricordi successivi mi riportano l'immagine del nastro che si srotola. In quell'occasione, non dovendomi occupare delle provviste, avevo come unica preoccupazione quella di uscire dal distretto con i miei coolies il più in fretta possibile. Ricordo che la mia mente si proiettò allora lungo un'immaginaria linea dritta, tutta bianca su di uno sfondo verde cupo. A proposito, sarebbe interessante conoscere le proiezioni mentali degli esploratori del Polo, abituati come sono a lavorare in un ambiente di un bianco immacolato. Ho inteso dire che i corrieri postali del Canada settentrionale e dell'Alaska, che si spostano su slitte trainate da cani, vedono le piste come delle linee corte e diritte collegate fra di loro da collane di perline, vale a dire come un diagramma di tracce rigide lasciate dalle slitte trainate dai cani.

Penso però che la maggior parte dei viaggiatori non traducano i loro pensieri in figure geometriche, ma che conservino nella memoria le immagini, più o meno precise, degli incidenti che hanno costellato la loro esperienza. Ho conosciuto un uomo che diceva di essere in grado, prima di andare a dormire, di proiettare davanti ai suoi occhi, come in un film, tutte le strade che aveva percorso. I suoi compagni mi dissero che i suoi manoscritti e il suo giornale di viaggio erano inaffidabili ma che, quando si pronunciava sull'ora o sul luogo di un certo fatto, era assolutamente imbattibile e tutti gli credevano sulla parola. Le persone che possiedono questo dono di memoria occupano il gradino più alto della scala che ha all'altra

estremità quegli uomini deludenti che, dopo mesi di viaggio, ricordano soltanto una lista di nomi di luoghi dove si sono fermati per mangiare, bere, scaldarsi o dormire. *Punch* ha simboleggiato questo tipo d'uomo nel turista che dice: "Roma...Roma...Non era il posto dove ho comprato quei sigari infumabili?" Sono persone che di solito dedicano tutta la propria attenzione a obiettivi molto limitati, per cui non sono compagni di viaggio difficili.

Un uomo con troppe immagini nel cervello, quando la carovana fa i bagagli tende a lasciare indietro cose di vitale importanza, quali i coperchi dei bollitori o le cinghie per il carico. Soltanto il cuoco, se bianco, deve avere un'indole sentimentale e una certa dose di immaginazione. Ne guadagna in generosità, per il bene di tutti. Recentemente, mi sembra di aver letto di un cuoco che aveva festeggiato il ritorno di un gruppo di viaggiatori, anzichè con una cena di dodici portate, con un pasticcio fatto con un po' di pancetta affumicata e una decina di scatole di sardine. Possiamo forse considerarlo un lavoratore dotato di inventiva?

Non è precisamente una teoria, ma una mia impressione che i capi spedizione più illustri, per quanto pressante sia l'impegno che li attende, non visualizzino molto o che tengano sotto controllo la loro capacità di visualizzazione. Non ricordo di aver sentito dire a chi ha guidato con successo una spedizione attraverso un ambiente ostile: "Quando la canoa è affondata o il ponte è crollato, potevo vedere esattamente quanto stava per succedere." Di solito essi dicono: "Quando il ponte è crollato o quando l'ippopotamo ha caricato ho fatto così e così, ho dato questo o quell'ordine." C'è una ragione evidente per un simile comportamento. Un giorno, un vecchio prospettore mi fece la seguente osservazione: "Finchè ti devi preoccupare soltanto di te stesso, puoi divertirti a pensare quanto ti pare e piace. Ma quando sei responsabile della pelle di altre persone, devi smetterla di meditare per il tuo piacere personale." Sono propenso ad affermare che, a prescindere dalla gravità o meno della preoccupazione, quando si hanno delle responsabilità o mentre vi è del lavoro da fare, non ci si abbandona a digressioni dettate dall'immaginazione. Soltanto più tardi, quando si trascrivono i propri appunti e si dà loro la forma del giornale di viaggio, ci si può tuffare nella propria riserva di immagini mentali.

Invece, nello stress del viaggio l'uomo di prima classe, che si distingue dal migliore degli uomini di seconda classe – una distinzione fondamentale – non visualizza né spontaneamente né di proposito.

Negli anni a venire, il dono della visualizzazione potrebbe trovare nuove applicazioni o prendere un'altra forma. Non è impossibile sostenere una conversazione intelligente senza l'aiuto di un atlante, ma non appena un gruppo di uomini comincia a parlare di qualcosa di veramente importante, qualcuno deve andare a prenderlo. E se non lo trova perché è fuori posto o nascosto, tutti continuano la conversazione arrangiandosi con disegni o segni sulla tovaglia. Si scopre allora che la maggior parte degli uomini ha in mente una mappa poco precisa del posto in cui vive e una più accurata – spesso esageratamente dettagliata - del paese che ha visitato e dal quale è appena rientrata. Il turismo in automobile ha enormemente accresciuto le nostre capacità sotto questo aspetto perché un uomo che sa leggere una contea può imparare a leggere una contrada e così via. Molti uomini visualizzano l'Impero secondo il sistema di proiezione di Mercatore quel tanto che basta a sostenere una conversazione e mi è capitato di incontrare un paio di personaggi importanti, che sembravano in grado di far girare a piacimento nella loro testa un mappamondo di 24 pollici riportante le distanze coperte dai transatlantici. In teoria, ogni persona di cultura media è in grado di fare altrettanto. Io, come la maggior parte degli individui, riesco a visualizzare l'atlante, sia pure in modo impreciso, soltanto se l'ho usato. Al di là di questo, ne ho solo una visione confusa. L'atlante che vedo nella mia mente richiama il primo atlante dalla copertina gialla e blu sul quale sono stato obbligato a studiare e la stessa cosa succede ad altri uomini. Tutti sono del parere che noi visualizziamo i nostri viaggi immaginari come se fossimo a livello del mare, con immagini particolarmente vivide di alcuni capi, porti e approdi. Naturalmente, finché si viaggerà per mare, dovremo imbarcarci in un porto o cercare un punto d'approdo per sbarcare. Ma non è lontano il giorno in cui il viaggiatore conoscerà appena o darà poca importanza al fatto di essere sopra al mare o sopra la terra, allo stesso modo in cui noi oggi non diamo importanza alle quaranta braccia di mare che

stanno sotto al nostro transatlantico o alla depressione di Tuscarora sulla quale stiamo passando. Allora sentiremo parlare dello stato di abbandono dei porti di New York e di Bombay, allo stesso modo in cui abbiamo sentito in passato i lamenti per l'abbandono dei porti di Tarso e di Tiro.

L'altro giorno ho chiesto a una mezza dozzina di uomini scelti a caso quale immagine facesse venire loro in mente la frase: "Egli è andato al Capo di Buona Speranza." Tre o quattro di loro, che non vi erano mai stati, mi hanno risposto che essa evocava in loro l'immagine del *veld*, ispirata forse a una fotografia composita e non ben definita di qualche rivista illustrata. Uno disse che vedeva la linea di confine marrone rossiccia che sul suo atlante segnava il confine della Colonia del Capo. Un altro, che faceva regolarmente quel tragitto, mi indicò la curva del percorso del transatlantico diretto a sud, così com'è segnata sulla carta marittima. Nel suo linguaggio mentale, quel segno indicante la direzione del viaggio era un modo per tradurre in discorso il diagramma mentale. Se fosse stata chiesta la stessa cosa al nonno di quell'uomo, supponendo che egli avesse lo stesso carattere e lo stesso tipo di esperienza del nipote, egli avrebbe imposto alla linea una conversione verso ovest, fino a farla passare vicino alle coste del Brasile, per proseguire poi verso sud con una lunga linea obliqua. Se si ponesse questa domanda al figlio di quell'uomo, egli non descriverebbe più la curva. Per lui, essa avrebbe meno significato di quanto ne abbia per un automobilista dei nostri giorni la salita verso Salisbury della vecchia strada per diligence. Il disegno mentale di questo viaggio sarà per lui una linea dritta leggermente inclinata verso destra - da 51° nord a 33° sud e 15°, o quel che è, est. La sua concezione del tempo - quel diagramma indescrivibile che nasce nella mente dell'uomo nel momento in cui si menziona un viaggio di lunghezza conosciuta - sarà ridotta a un piccolo blocco, un grano, un'ombra rappresentante quaranta o cinquanta ore. E sarà così per tutti i viaggi. Per la maggior parte degli uomini d'oggi la stenografia mentale di un viaggio in India è rappresentata da quattro segni a zig zag: Londra- Gibilterra; Gibilterra- Porto Said; Porto Said- Aden; Aden- Bombay. Un viaggio in Australia assume la

forma di tre segni a zig zag, con una linea diritta fra Aden e il continente australe. In futuro, tutti questi segni si trasformeranno in linee diritte, corrispondenti a un periodo di tempo notevolmente accorciato.

Tutto questo, direte voi, è nell'aria. Lasciamo dunque da parte questo tema e consideriamo per un momento l'argomento, vasto e affascinante, degli odori con i quali il viaggiatore viene in contatto. Presto saremo ridotti a non sentire altro che zaffate di vapori di benzina ed esalazioni di olio di ricino industriale. Avrete notato che ovunque siano riuniti dei viaggiatori, ve n'è sempre uno che esclama: "Vi ricordate dell'odore che c'era nel tale o nel tal altro posto?" Andando avanti nel discorso gli potrebbe accadere di menzionare l'odore del cammello, una zaffata del quale evoca tutta l'Arabia o l'odore di uova marce che c'era a Hit, sull'Eufrate, dove Noè si procurò il catrame per la sua Arca o ancora l'odore emanato dal grapi, il pesce messo a seccare in Birmania. A questo punto, i viaggiatori si mettono a fare le fusa come tanti gatti che si rotolano nella valeriana e narra la storia che la conversazione si fa generale.

Io sostengo, fino a prova contraria, che ci sono soltanto due odori che esercitano un'attrazione universale: l'odore del combustibile che sta bruciando e l'odore del grasso che fonde. Vale a dire, l'odore di quello su cui l'uomo sta cuocendo il cibo e l'odore di quello con cui l'uomo lo sta cucinando. La varietà del combustibile va dal carbone agli escrementi animali – specialmente lo sterco di mucca – alla fibra di cocco. Il grasso va dal burro all'olio di palma, all'olio della noce di cocco, passando per il ghee. I due oli, separati o combinati insieme, sono alla base e formano il veleno di quasi tutti gli odori che aggrediscono e agitano la mente del viandante ritornato alla civilizzazione.

Il fumo di legna richiama alla memoria del maggior numero di persone la più grande varietà di ricordi sulla più vasta superficie terrestre, perciò lo metto al primo posto nella lista. E anche se i miei poteri sono limitati, penso che riuscirei a trasportare mentalmente un quarto di milioni di inglesi nell'Africa del Sud, nella zona fra lo Zambesi e Capo Agulhas, con l'ausilio di una scatola di fiammiferi, una piccola quantità di cordite, una scatola dei biscotti

rotta, qualche frammento di traversine di binario trattate con il creosoto e una manciata di sterco secco di vacca. Con questi semplici attrezzi riuscirei a depositare ogni individuo nel punto esatto evocato dalla sua mente. E quella zona è soltanto una piccola parte del mondo sul quale il fumo di legna ha sovranità assoluta. Uno sbuffo di fumo ci riporta a marce dimenticate su anonime montagne con amici di dubbia reputazione; a soste di un giorno intero sotto la pioggia vicino a fiumi straripati; a mattine meravigliose quando eravamo giovani e accarezzavamo sogni realizzabili – spesso già realizzati- in contrade dalla luce brillante; a risvegli inquieti sotto alla bassa luna del deserto, distesi sui ciottoli duri e tormentosi; e più di tutto a quell'ora divina in cui le stelle sono tramontate ed è troppo buio per vedere e si giace con le narici impregnate dal fumo delle braci, in attesa che un nuovo orizzonte si stagli nella luce dell'alba. La magia del fumo di legna opera su ciascuno di noi secondo la nostra esperienza. Io vivo in un paese in cui il fumo di legna regna sovrano e conosco uomini, abitualmente silenziosi, che diventano di colpo sorprendentemente eloquenti, quando sono sotto il suo influsso.

Subito dopo l'odore del fumo di legna, l'odore che esercita l'attrazione più forte sullo spirito vagabondo dell'uomo è quello del grasso che fonde; l'odore, o meglio, il bouquet di odori che si raccoglie sulla soglia di uno di quei locali di Londra dove si cucina il pesce fritto. E' un'attrazione di carattere meno vago e sentimentale di quello esercitato dal fumo di legna, ma più forte. L'odore del grasso che fonde indica che qualcosa viene cucinato e che quindi, almeno per quella sera, non si mangerà cibo in scatola. E' un odore opulento, caleidoscopico, semitico, con un'immensa varietà di sfumature. A volte ci fa venire in mente grandi e ben forniti bazar coperti, con un leggero velo di vapore sospeso nello spazio della cupola. E ci ricorda le piccole, provvidenziali bancarelle situate ai bordi delle strade, dove per pochi centesimi si possono comprare bottiglie di salsa o un cartone di bottoni di cui si aveva un gran bisogno. Vuol dire cammelli che si inginocchiano per avere le cinghie allentate ed essere sgravati del carico; vuol dire civili che viaggiano al seguito dell'esercito e che accorrono, saltellando contenti, a far provviste di curcuma, assafetida e curry; vuol dire

uomini che si strofinano le mani con la sabbia prima di immergerle negli untuosi piatti di portata fatti di peltro.

La successiva effusione di fumo potrebbe essere in puro stile Asia Centrale - denso e soffocante come se provenisse da una lucerna accesa davanti a una reliquia tibetana - un luogo sacro con il gelo nell'aria, una stella sulla cima di una montagna e un Bhityali vestito di marrone, che scivola fra gli steli secchi del granturco per andare a vendere un pollo. Può essere l'eco di un richiamo, che risveglia in noi il pulsare della notte tropicale - l'intenso chiarore lunare, le ombre scure, il verso assordante delle raganelle, le folate di gelsomino e di champac e la languida brezza sul mare fosforescente.

A me, come ad altri, un negozio di pesce fritto parla in molteplici modi dell'Oriente, dal Cairo a Singapore. Ho sentito uomini della West Coast dire che l'odore amaro della braciola cotta nell'olio di palma fa rivivere loro serate deprimenti passate alla luce di lampade a kerosene appese ai tetti di lamiera ondulata dei fabbricati delle stazioni commerciali, costruite ai bordi di fiumi dall'acqua scura e gorgogliante. Nei Mari del Sud, questa meravigliosa quinta parte del mondo, l'odore magico e predominante è quello della fibra della noce di cocco che brucia, dell'olio di cocco e del sale della barriera corallina.

Questo per quanto riguarda gli odori universali. Passiamo ora a considerare quelli più particolari, quelli che esercitano un ascendente su un numero minore di persone. Ad esempio, qual è l'odore che ricorda in modo vivido a un esploratore del Polo le sue esperienze passate? Secondo me è l'odore simile a quello dell'etere, sprigionato da una lampada ad alcool, la cui fiamma lambisce e avvolge la sovrastante piastra metallica di cottura, riscaldandola - un odore non mescolato, semplice come il sacco di Falstaff. I confini della sua zona di influenza si possono situare intorno ai 70° di latitudine da entrambi i poli.

Fra i 70° e i 60° si trova la cintura di latitudini che sono il dominio incontrastato dei venti. Queste distese desolate, coperte di ghiacci dagli instabili contorni, formano un tutt'uno nella mente degli uomini che le riconoscono dall'odore della banchisa incagliata che si ammassa, emettendo sedimento e fango strappato in fondo

al mare. Una volta Melville de la Jeanette la descrisse come qualcosa che "vi avrebbe fatto scendere il cuore negli stivali - sempre che non li aveste già mangiati."

Dai 60° fino al Labrador, raggiungiamo la zona del tenero legname da costruzione, con un'anticipazione di carne viva. Qui l'odore del ghiaccio incagliato si mischia all'alito puro del mare non sempre ghiacciato e all'odore acre della pelle dell'alce americano, che viene fatta passare più volte avanti e indietro attraverso il fumo di legna per conciarla - un odore caratteristico quanto quello del rimpje, preparato dalle casalinghe nelle fattorie olandesi all'altro capo del mondo.

Un po' più a sud, i richiami odorosi si fanno più densi e complessi. Sono gli arbusti sempreverdi che trasudano al sole; il fumo del legno di betulla e della sua corteccia oleosa; la secrezione resinosa del pino mischiata al sego; l'odore dell'acqua di neve, dal colore verde lattiginoso, che scorre su strati di ciottoli; e non molto lontano, sullo sfondo, le sagome di una famiglia di puzzole che cambiano dimora. Qui - fra i 50° N. e i 65° O. circa - noi incontriamo il nostro amico cavallo, che si fa strada in mezzo al fumo prodotto dal legno marcio che brucia e che emette un odore che risveglia esso dei pure ricordi. Questo animale ci tiene compagnia mentre andiamo verso ovest, nell'aria della prateria che profuma di erba, fino a quando non diventiamo coscienti del suo odore e di quello dei suoi finimenti più di ogni altro odore presente nel territorio.

C'è un piccolo motivo formato da cinque note che ci sconvolge il cuore: il cavallo; la vecchia selleria; il caffè; la pancetta fritta e il tabacco (da masticare e in sigarette avvolte nelle foglie di mais). Esso può trasportare un uomo dagli aridi altipiani del Selkirks o da quelli umidi dell'Oregon, sopra alla rossa polvere speziata e a quella bianca, attraverso il profumo dell'artemisia e a quello pungente e pepato delle euforbie, giù nel torrido sud, dove aleggia un odore di capra e dove i fagioli fritti, l'incenso e l'orribile odore metallico del pulque, lo fanno approdare alle rive coperte da misere mangrovie, nel fetido odore della febbre gialla fino a quando, lasciato il cavallo sulla spiaggia, i

tropici non gli risollevarono il morale con l'odore aspro e salutare del corallo bruciato dal sole e del pesce essiccato.

Gentili Signori, perdonatemi, ma non vado oltre con il mio elenco, anche se mi sento come quel rappresentante di commercio che disse: "Se non vi interessa vedere il mio campionario, lasciate almeno che vi dia un'occhiata io stesso. E' da così tanto tempo che non lo faccio!"

In futuro, probabilmente non vi sarà più alcun legame con i piaceri, le preoccupazioni e le fatiche del passato. Essi saranno dimenticati, come sono stati dimenticati l'odore del sapone fatto in casa o il sibilo e i colpi del correggiato sul suolo dell'aia. Qualche tempo fa, un uomo mi ha scritto dal Canada: "Siamo entrati in una zona di frumento larga quaranta miglia e abbiamo lasciato indietro il cavallo." Già adesso è possibile attraversare in treno, in meno di una settimana, la serie di odori così delicatamente graduati, così suggestivi e pieni di significato che si adagiano come un'iridescente conchiglia di ostrica lungo le duemilacinquecento miglia dell'Africa meridionale e riportare come unico ricordo di viaggio un'impressione generale di sole e di fumo di carbone. E, come si dice sempre quando si è all'apice di una rivoluzione: "Questo non è che l'inizio."

Provate a pensare per un attimo a una generazione completamente disgiunta da tutti gli odori terrestri e marini conosciuti - persone che salgono e scendono attraverso gli strati inodori dell'atmosfera senza essere preparate con i loro sensi ai profumi che sono l'essenza stessa del paese nel quale stanno per atterrare. I mezzi di trasporto usati finora ci hanno lasciato il tempo di adattarci mentalmente ai nuovi orizzonti e di entrare in contatto gradualmente con la terra e con l'acqua ed i loro cambiamenti. In futuro, non sarà più possibile alcun adattamento e non esisteranno più gli orizzonti che avevamo conosciuto.

Niente più giornate faticose, di quelle che mettono alla prova ma che allo stesso tempo fortificano; niente più notti spaventose, seguite da ritorni alla normalità; niente più sudore, sofferenze, panico per l'isolamento e la mancanza di aiuto. Per quanto ci è dato

sapere, spariranno tutti gli ostacoli che hanno caratterizzato in passato i nostri spostamenti.

Fino a oggi, la vita ci aveva insegnato ad amare ciò da cui o per cui siamo stati puniti e che ci ha causato sofferenza. Amiamo un cane randagio che abbiamo raccolto e vegliato per una notte o due. E tanto più amiamo l'angolo di terra al quale abbiamo sacrificato reputazione, salute e vita!

Lo stesso accade per le persone. Si ama un compagno di viaggio che si è rivelato affabile in un'escursione di sei o sette giorni. Ancora di più si ama l'uomo che, senza arroganza o disonore, ha guidato per migliaia di miglia e centinaia di giorni, con sforzi ripetuti e incessanti difficoltà, verso la vittoria desiderata o verso la gloria sublime di una disfatta affrontata con onore. Qualsiasi uomo è capace di incitare i cani dietro alla volpe che non ha più scampo, ma soltanto un uomo vero sa riportare indietro la muta con le code dritte, dopo che essa ha perso le tracce dell'animale o se l'è visto sottrarre da un altro gruppo di cani. La carica di energia sprigionata da alcuni individui, che si comunica ai compagni sostenendoli – tenendoli letteralmente sollevati – anche quando i loro nervi sono come fili elettrici scoperti e le loro bocche sono piene del sapore amaro della fatica e della febbre è uno dei misteri della personalità umana. Non vi sono segni esteriori che permettano di riconoscere queste persone, prima che abbiano dato prova dei loro poteri. Il loro segreto non è trasmissibile. Un uomo, senza sforzo apparente, trae vantaggio dall'equivalente umano di tre bestie cieche e un cavallo ombroso e fa loro compiere miracoli, un altro trasforma, con precisione scientifica, una mezza dozzina di uomini scelti in scolari scontrosi e sleali. E tutti si meravigliano come questo possa accadere.

La spiegazione è stupefacente quanto il fatto stesso. Qualche tempo fa hanno chiesto a un uomo perché continuasse a seguire una certa persona famosa, affrontando con lui disavventure spiacevoli. Ecco la sua risposta: " Lo conosco da molti anni e non ricordo di averlo mai sentito lamentarsi del caldo o del freddo, di essere bagnato fradicio o ammalato, ma non si è mai dimenticato di qualcuno che lo fosse." Il fedele compagno di un capo spedizione dal carattere notoriamente difficile ha scritto: "Sì, egli è tutto quello

che dite e ancora di più ed è andato peggiorando con gli anni, dato che l'età, anziché addolcirlo, lo ha reso più amaro. Ma si è sempre addossato le colpe degli uomini della sua squadra e non ha mai esitato a mentire pur di salvarli." Un uomo al quale avevo chiesto come mai *non* viaggiasse mai con un altro che conoscevo, mi rispose: "Il Tale non ha paura di nulla, eccetto che dei giornali e questo mi è bastato per addurre sempre altri impegni." Analizzando questi documenti si deduce che lo spirito di sacrificio, la lealtà, la dedizione al bene comune e una solida concezione dei propri obblighi morali sono le qualità richieste a un capo. Allo stesso tempo, si dà per scontata la sua capacità di essere autosufficiente e di saper stare da solo.

In ogni spedizione possono accadere incidenti imprevedibili o inevitabili. Un uomo in gamba, che è riuscito a tenere insieme, a prezzo della sua energia vitale, un'accozzaglia sgangherata di persone, può essere messo alla prova fino al punto di rottura per essere poi "trattato ignominiosamente e condannato senza pietà", come dice Hakluyt. Ogni uomo ha un limite invalicabile oltre il quale non bisogna andare e a casa soltanto il dottore, le infermiere e il prete conosceranno la fine della storia. Non lo sapranno invece né la carovana né i coolies sogghignanti e il mondo ne verrà a conoscenza soltanto in un secondo tempo.

Episodi come questo e altri, ancora peggiori, fanno parte della legge della strada. Essi, tuttavia, non hanno mai dissuaso gli uomini dal condurre o dal seguire spedizioni. Ancora oggi, basta che qualcuno annunci la sua intenzione di andare per qualche tempo a giocare con la morte su di un terreno sfavorevole perché subito migliaia di suoi concittadini coscienziosi e perbene compiano bassezze di ogni genere, diventino servili e adulatori e mentano come il peggiore dei bugiardi, per vedersi assegnare una parte nell'avventura.

Ma che cosa succederà in avvenire? In quali termini si tradurrà, nelle condizioni di domani l'energia, vecchia come il mondo, che ha spinto l'umanità a viaggiare contando solo sulla forza dei propri piedi? Fino ad oggi ci siamo spostati in due dimensioni, con il solo aiuto di tre bestie da soma e uno scaldino con qualche tizzone ardente. Ora, possiamo muoverci in tre

dimensioni e la nuova libertà di movimento ci distrae, disturba le nostre relazioni e cambia i nostri giudizi. Le nostre menti sono gravate dal peso di memorie ancestrali di fatti immutabili: distanze da percorrere, separazione dai familiari, nostalgia di casa, paura di incidenti, tempo orribile. Il mare, nonostante i nostri ripetuti assalti, è rimasto estraneo e in gran parte insondato; le catene montuose causano ritardi e deviazioni; il deserto e le zone selvagge devono essere affrontati con le zappe e un uso prudente delle mine, per ricavare nascondigli dove sotterrare le provviste; la mancanza d'acqua per duecento miglia ci fa scuotere la testa e trascinarci sconsolati tutt'intorno. Fino a qualche tempo fa, affrontavamo tutto questo dimessamente, grati di avere una scusa per rinunciare. Oggi noi abbandoniamo a malincuore la nostra strada, pieni di risentimento e determinati a tornare indietro per superare le difficoltà.

Fra poco - anzi, già adesso - quelle duecento miglia saranno convertite nel loro equivalente unificato. Cinque miglia della fanteria, dieci della cavalleria, dodici di un carretto del Capo e cinquanta di un'automobile corrisponderanno tutte a una durata di due ore, senza che la presenza sul tragitto di un deserto o di dodici catene montuose cambi di cinque minuti l'orario finale.

Mese dopo mese la terra si restringe, nella realtà come nell'immaginazione. Ce ne rendiamo conto dal movimento e dal rumore del metallo tutt'intorno a noi. Per il momento, le nuove macchine stanno distanziando l'umanità. Abbiamo fatto tagli enormi - altri ne faremo di impensabili - nella concezione dello spazio e del tempo, che tanto ritardo e tanto spreco di energie hanno causato nel progresso del mondo. Non dobbiamo meravigliarci se questa macchina di dimensioni mondiali che chiamiamo civilizzazione comincia ad andare a tutta velocità, surriscaldandosi leggermente o se gli spettatori che assistono a questo fenomeno sono eccitati, sia pure brontolando un po'. Questa sera voi potrete vedere la stessa frenesia nella sala macchine di un qualsiasi transatlantico che faccia uscire le sue eliche dalle acque dell'oceano. Per il momento, la potenza sviluppata dalle macchine è superiore al lavoro che è loro richiesto. Ma appena l'umanità avrà ripreso il controllo, il loro

carico sarà aumentato ed esse si adatteranno perfettamente alla nuova produzione e garantiranno un meraviglioso rendimento.

In verità, più che le conquiste del futuro, ci interessano gli uomini del presente, che esplorano la nuova linea d'orizzonte e forniscono informazioni sulla sua fantastica sagoma. Tutto o quasi tutto quello che si poteva ottenere con i mezzi tradizionali è stato ottenuto e messo a nostra disposizione. Il vecchio meccanismo è a pezzi e gli stati d'animo e le emozioni legati ad esso sono destinati a seguire lo stesso destino. Soltanto lo spirito dell'uomo continuerà il suo cammino, immutabile e indomito. Faranno la loro comparsa – stanno già prendendo forma – pericoli altrettanto crudeli di quelli che dovettero affrontare Hudson e Scott e sogni di portata mondiale, che infondono nuova vita o per i quali si è pronti a morire, come quelli di Colombo e Cecil Rhodes. Ci saranno decisioni da prendere terribili quanto quella di Drake allo Stretto di Magellano o di Oates un po' più a sud. Nessuna malattia, difficoltà di rifornimento, distanza da coprire o smarrimento del carico farà qualche differenza. Non vi saranno vuoti nella colonna in marcia. Gli uomini di oggi hanno cominciato la scoperta del nuovo mondo con la stessa passione e devozione con cui i loro predecessori hanno portato avanti la scoperta del vecchio.

FINE