

Massimo Del Pizzo

I mots-fiction in Jules Verne

Non sono stati certo gli scrittori della cosiddetta *science fiction* a introdurre alfabeti inesistenti ed esolingue nell'universo linguistico del fantastico.

I racconti utopici, specie nella forma del *voyage planétaire*, sono una babele di lingue dell'alterità: il *tetrastichon* degli utopiani in Thomas More, e il linguaggio musicale dei lunari in Cyrano de Bergerac; il formosano di George Psalmanaazaar, la lingua selenita in De Foe e Francis Godwin, l'alfabeto musicale di Wilkins, le lingue australi in Gabriel de Foigny, Denis de Vairasse, Simon Tyssot de Patot, le lingue astrali in Restif de la Bretonne, l'idioma subterrestre in Ludvig Holberg e Casanova, la lingua del futuro in Louis-Sébastien Mercier.

Oltre il Settecento, l'utopismo linguistico tende a diventare distopico, come in Edward G. Bulwer Lytton e poi via via in Orwell, Zamjatin, Huxley o Anthony Burgess, e anche qui l'invenzione di alfabeti è funzionale a racconti che affrontano il tema della comunicazione e del potere nelle gabbie tecnologiche dell'avvenire.

Nel creare sistemi linguistici e grammatiche dell'altrove, gli scrittori dell'utopia, del fantastico e dell'immaginario scientifico giocano col lettore ad una specie di caccia al tesoro del senso, avendo spesso nascosto nelle parole, e nei nomi soprattutto, un *étymon*, cioè un «vero».

Per esempio, Itlodeo, il narratore della storia dell'isola

di Utopia nel testo di Thomas More, viene da *ùtltheo*, «racconto bugie» e *dàios*, «abile»: un abile bugiardo, dunque. Il gioco interpretativo può condurre ad un riconoscimento straniato, al sotterraneo della lingua.

I molti progetti, concreti e documentati, di lingue «perfette», «internazionali» o «universali» che prendono corpo nel corso del Settecento in Francia, sono ben altra cosa.

Il dibattito sulle lingue universali, inventate sì, ma pensate come funzionali, si era animato, come è noto, tra i *philosophes* e i grammatici illuministi ed era arrivato anche sulle pagine dell'*Encyclopédie*: si auspicava insomma una riforma linguistica che rendesse utopisticamente realizzabile una comunicazione in un mondo ormai «allargato» e in cui la comunità dei parlanti si è internazionalizzata, comprendendo non solo intellettuali e scrittori, ma politici, economisti, commercianti.

In quest'ottica, le lingue artificiali sono considerate strumento rivoluzionario per raggiungere una nuova fratellanza fra i popoli. Dunque, la lingua artificiale dovrà unire, aprire, spiegare, funzionare, e non nascondere, criptare¹.

E proprio nel Settecento, Restif de la Bretonne, inventore di mondi e lingue aliene (con *Les Posthumes*) ma anche «riformatore» della lingua francese (con *Le Glossographe*), è un esempio di intellettuale affascinato dalle potenzialità e dalle metamorfosi della parola, sia sul piano finzionale che su quello fattuale.

Nell'utilizzo delle lingue immaginarie sta un'altra delle tante analogie fra il genere utopico e quello fantascientifico moderno e contemporaneo².

Marc Angenot propone di studiare la fantascienza come pratica semiotica che organizza linguisticamente dei segni privi di referente; il genere fantascientifico produce infatti un discorso basato su sintagmi intelligibili che danno origine però a veri e propri «mirages paradigmaticques»,

poiché il suo progetto congetturale consiste nel creare un universo straniato.

Dunque, l'invenzione linguistica propria della fantascienza comporta, da una parte, vere e proprie esolingue, cioè sistemi comunicativi finzionali attribuiti a mondi extraterrestri e, dall'altra, termini inseriti in un sistema comunicativo noto ma che inventano lo stato futuro della lingua e dunque anche l'avvenire della società umana.

I *mots-fiction* possono essere perciò considerati termini funzionali allo straniamento, proponendosi fra il nuovo e il familiare: danno l'illusione di avvicinarsi all'ignoto (verbale e congetturale) ma impediscono anche di definirlo con chiarezza. Una chiarezza che annullerebbe il gioco della «volontaria sospensione dell'incredulità».

Angenot parla di «paradigme absent» e così chiarisce il senso e la funzione dei *mots-fiction*:

Lorsque Albert Robida, dans *Le XXe siècle* (1883), invente la «télé» – brachylogie pour «téléphonoscope» –, il ne donne pas seulement à croire à l'existence de quelque chose qu'on a nommé plus tard «la télé[vision]». Il fait appel à un mode de formation – mot savant «recomposé» – qui contribue à la rhétorique du vraisemblable propre au récit. L'apocope «télé» signale, avec beaucoup de justesse, un effet linguistique propre à un état de société où la technologie avancée (mots à racines grecques) serait devenue familière et quotidienne (apocope). Le lecteur perçoit donc non seulement le mot-fiction dans son sens contextuel mais il peut encore extrapoler un état de société imaginaire du mode de formation et de l'usage du terme³.

Una connotazione scienziata e modernista viene così raggiunta attraverso derivazioni greco-latine (come il citato «téléphonoscope»), *mots-valises*, acronimi, sigle e «recomposés hétérogènes».

Un importante impatto con queste «créations lexicales fictives» si è avuto in Francia negli anni Cinquanta.

In modo sensazionalistico, «France-Dimanche» annuncia nel gennaio del 1952 la pubblicazione di quattro racconti americani: *Français, attention: voici la science-fiction!*

Il secondo dopoguerra, infatti, è stato un periodo d'importazione di fantascienza americana: fra il 1951 e il 1959, nella collana «Le Rayon Fantastique», coedita da Hachette e Gallimard trovano posto una sessantina di traduzioni.

Secondo Jean-Marc Gouanvic, la traduzione della *science fiction* in Francia nel periodo indicato comporta un fenomeno di «translation» di modelli americani, con implicazioni sociologiche e semiotiche⁴.

L'operazione culturale comporta, infatti, anche l'introduzione, sempre dal modello statunitense, di collane e riviste specializzate, premi, convention, fanclub. Si tratta di una sorta di concertazione fra scrittori-traduttori e case editrici.

È noto che già dalla fine dell'Ottocento «Le Mercure de France» fondata da Rémy de Gourmont, Alfred Vallette e Jules Renard si era aperta alle letterature straniere e al fantastico di carattere scientifico: nel 1898 esce, infatti, a puntate *La Machine à explorer le temps*, nella versione di Henry D. Davray che così traduce *The Time Machine*, che H.G. Wells aveva pubblicato nel 1895.

Come casa editrice, Mercure de France pubblica in traduzione una ventina di opere di Wells nella collana «Auteurs étrangers». Ma ora il fenomeno è ben diverso: più ampio e più complesso.

La traduzione stessa del nome del genere è un caso emblematico di quello che può essere definito fenomeno sociosemiotico: il sintagma, infatti, entra in Francia come trascrizione, con la sola aggiunta del *trait d'union*, unico segno di francesizzazione; una traduzione letterale avrebbe forse dato *fiction de science*, ovvero *fiction-science*, o anche *fiction scientifique*.

Le origini straniere del termine vengono così sottolineate e segnano un distacco dalla terminologia tradizionale, peraltro ricca, che fino a quel momento aveva designato le varie anime del fantastico letterario di ispirazione scientifica: *roman de la science*, *roman scientifique*, *fantai-*

sie scientifique, roman d'hypothèse, merveilleux scientifique, imagination scientifique.

La trascrizione, quindi la non-traduzione, del sintagma rivela così una volontà di assimilazione: in Italia per esempio, negli stessi anni, si fa ricorso invece al brutto neologismo «fantascienza», anche se questo convive di fatto con il termine americano.

La traduzione dei patronimici finzionali avviene qui soprattutto per analogia fonetica: dei testi originali in genere i traduttori-adattatori hanno tentato di sorvegliare il rapporto fra luogo dell'azione e nomi, non volendo creare squilibri o fratture tra un'ambientazione che conserva le caratteristiche angloamericane e i nomi.

Si opta più per un adattamento: perciò si avrà un Jerome Boell che diventa Jérôme Boileau, e un Eammer che si muta in Emmert⁵.

È un gioco di sonorità dove, per dare qualche altro esempio, Morrhuse diventa Marais e Tommy Loy diviene Thomas Loyal, tralasciando una traduzione semantica e dunque ogni possibile riferimento ad una funzione narrativa basata anche sul senso del nome (*nomen omen*), secondo una pratica molto diffusa nel romanzo d'avventura in genere e anche nella fantascienza.

Simile scelta vale anche per i *mots-fiction* rappresentanti *technolètes* legati ad una vasta gamma di attività professionali, sociali, scientifiche come comunicazioni e trasporti, astrofisica, commercio, industria, politica, medicina, arti: *telenizer* diventa *téléniliseur*, *telenosis/télégnose*, *astrogational/astronautique*, *telescreen/télécran biocompensator/biocompensateur*, *spaceport/astroport*, *coptertaxi/taxi helicoptère*; *prognosticator/historioscope*.

Quando la Francia accoglie nel proprio spazio culturale la *science fiction* americana, con una operazione coinvolgente strutture editoriali, riviste, collane, club amatoriali e convegni, si nota il tentativo di far convergere il nuovo genere verso le attenzioni di un gruppo sociale che è

omologo alla piccola borghesia tecnofila o a «vocation technicienne» americana; la stessa che ha favorito l'emergere di un nuovo tipo di fantastico letterario, punto di connessione fra temi e linguaggi di un genere che ancora veicola ottimismo scientifico e tecnologico attraverso la *mise en texte* di un nuovo spirito di frontiera, di una nuova scoperta dell'alterità che sembrano, almeno in questa fase, non far paura ad una classe sociale pronta ai cambiamenti e alle rivoluzioni scientifiche e tecnologiche.

Che poi la *science fiction*, come dimostrano anche le sue origini, abbia in sé connaturato il senso della catastrofe e della fine della civiltà è un altro discorso, essendo anche vero che una certa gheftizzazione del genere e una conseguente marginalizzazione hanno dimostrato l'evidenziarsi di resistenze – o rifiuti – che di fatto questa visione del mondo produceva nei lettori benpensanti o in parte della critica, mettendo in gioco, con l'introduzione del senso del mutamento, i rapporti di forza negli equilibri sociali e introducendo un relativismo che potremmo definire neoilluminista.

L'attenzione verso la *science fiction* è stata favorita da un sorta di adesione inconsapevole al modello di vita americano: in tale contesto, la traduzione diventa segno, forse anche contraddittorio, sia di un tentativo di assimilazione dell'opera tradotta, sia di dissimulazione e quindi di naturalizzazione.

Boris Vian, Michel Pilotin e Raymond Queneau non nascondono, anche con atteggiamenti provocatori, il loro entusiasmo per il *genre nouveau*, e mettono in atto strategie traduttive e metatraduttive (quali commenti e critiche ai testi) per adottare i testi nella cultura francese.

Le traduzioni sono giustificate non da necessità economiche bensì dalla volontà di diffusione, legittimazione e consacrazione di un genere.

Parallela va una loro riflessione critica: nelle considerazioni su ciò che rende nuova la *science fiction* rispetto alla

letteratura fantastica c'è la sottolineatura del fatto che attraverso la fantascienza si realizza una sintesi fra cultura scientifica e cultura letteraria e nello stesso tempo si evidenzia una contestazione dei valori della tradizione⁶.

Tuttavia, se la traduzione delle fantascienza americana in Francia è il sintomo di un *appel au changement* l'operazione, come si è detto, si scontra di fatto sia con certe resistenze e riserve di intellettuali (Michel Butor, Arthur Koestler, René Martin Albères e anche Truffaut), sia con i timori di quella borghesia conservatrice che vede nella scienza e nel progresso potenziali forze sovvertitrici degli equilibri sociali.

Nel contesto di traduzione prima ricordato, fra i tanti nomi di eroi fantascientifici tradotti dall'inglese, abbiamo anche un Wrenn che diventa Verne: il fantasma dello scrittore di Nantes ritorna così ad abitare, senza volerlo e in forme dissimulate, un tempo non più suo!

Infatti, molto prima degli anni Cinquanta del Novecento – diciamo almeno un secolo prima – la Francia era stata a suo modo esportatrice di letteratura dell'immaginario scientifico se è vero che i *Voyages extraordinaires* di Jules Verne conobbero una diffusione enorme in quasi tutto il mondo.

L'assenza dell'alterità extraterrestre nell'opera di Jules Verne (1828-1905), pubblicata fra il 1863 e il 1920 e programmaticamente organizzata in un vasto ciclo narrativo, spiega anche l'assenza di lingue dell'altrove congetturale; il problema della comunicazione e l'esistenza dell'alieno – presenza quasi ingombrante nella letteratura fantastica a carattere scientifico – restano esterni ed estranei ad un progetto narrativo che ha la severa supervisione dell'editore Hetzel.

La cosiddetta *anticipation* è presente almeno in due testi: il romanzo *Paris au XXe siècle* e il racconto *La journée d'un journaliste américain en 2890*.

Il primo, composto agli esordi, nel 1863, fu respinto da Hetzel dopo la pubblicazione di *Cinq semaines en ballon*; ritrovato fortunatamente, è stato pubblicato solo nel 1994.

È importante notare che tra i motivi del rifiuto – documentato da una lettera dell'editore – c'è anche una forte critica verso i neologismi verniani: per esempio, una *Société Générale de Crédit instructionnel* che, nel futuro ipertecnologico immaginato da Verne, si occupa della formazione scientifica dei suoi 157.342 studenti.

Il termine *instructionnel* fu giudicato «déplaisant» e «mal fait» da Hetzel che intimava al suo giovane autore: «Éviter au début les néologismes»⁷.

La Parigi del 1960 è una ben organizzata metropoli attraversata da *chemins de fer métropolitains, tunnels, voies ferrées, railways, tubes vecteurs, locomotives* che viaggiano «à l'aide de l'air comprimé».

Il cosiddetto «merveilleux instrumental» àncora il futuro al verosimile. Tuttavia, non è il gergo pseudoscientifico che può impensierire un traduttore.

Non ci sono qui invenzioni linguistiche, ma vengono recuperati termini noti al lettore dell'epoca, inseriti in una contestualizzazione futuristica nel segno dell'iperbole.

Spiegando il funzionamento di *voitures sans chevaux*, Verne introduce il termine «gaz-cabs», unico che meriti per noi qualche attenzione:

C'était la machine Lenoir appliquée à la locomotion.

Cette machine, inventée en 1859, avait pour premier avantage de supprimer chaudière, foyer et combustible; un peu de gaz d'éclairage, mêlé à de l'air introduit sur le piston et enflammé par l'étincelle électrique, produisait le mouvement; des bornes-gaz établies aux diverses stations de voitures, fournissaient l'hydrogène nécessaire; des perfectionnements nouveaux avaient permis de supprimer l'eau destinée autrefois à refroidir le cylindre de la machine.

Celle-ci était donc facile, simple et maniable; le mécanicien, assis sur son siège, guidait une roue directrice; une pédale, placée sous son pied, lui permettait de modifier instantanément la marche du

véhicule. [...] Ces gaz-cabs faisaient une grande consommation d'hydrogène [...]»⁸.

Verne dunque arriva al *mot-fiction* dopo una lunga spiegazione: il traduttore dovrà, in casi simili, tener attentamente conto di questo procedimento di veridizione.

Nella versione di Maurizio Grasso, unica italiana per quanto a noi noto, abbiamo «*gaz-cabs* o vetture a gas»⁹.

Il traduttore aggiunge in nota: «Lasciamo nell'originale questo neologismo di Verne, composto dal francese *gaz* (gas) e dall'inglese *cab* (carrozza, vettura di piazza) che in italiano potrebbe trovare un equivalente nella parola *gasmobile*»¹⁰.

Ma quando il termine riappare all'inizio del terzo capitolo, il traduttore opta di nuovo per la traduzione «vetture a gas», contraddicendo la sua prima scelta, peraltro già contraddetta dall'accostamento dei due termini (uno trascritto in corsivo e uno tradotto), con una soluzione che svuota il sintagma delle sue potenzialità stranianti o del suo esotismo scienziato, per quanto debole o ingenuo esso sia, in un Verne tutto sommato timido nell'invenzione del futuro, soprattutto se paragonato a certi suoi contemporanei (Albert Robida, o Rosny Aîné per esempio): «gasmobile», in ogni caso, è senza dubbio più corretto.

Tuttavia un altro errore è commesso quando nella trascrizione viene adoperato il corsivo, come a sottolineare un prestito linguistico, ovvero un elemento di eccezionalità.

Ma Verne fa in modo che, per gli immaginari abitanti di una Parigi ipertecnologica, i nuovi scenari del futuro, per quanto straordinari, non abbiano nulla di eccezionale.

Al contrario:

Qu'eût dit un de nos ancêtres à voir ces boulevards illuminés avec un éclat comparable à celui du soleil, ces mille voitures circulant sans bruit sur le sourd bitume des rues, ces magasins riches comme des palais, d'où la lumière se répandait en blanches irradiations, ces voies de communication larges comme des places, ces

places vastes comme des plaines, ces hôtes immenses dans lesquels se logeaient somptueusement vingt mille voyageurs, ces viaducs si légers; ces longues galeries élégantes, ces ponts lancés d'une rue à l'autre, et enfin ces trains éclatants qui semblaient sillonner les airs avec une fantastique rapidité.

Il eût été fort surpris sans doute; mais les hommes de 1960 n'en étaient plus à l'admiration de ces merveilles; ils en profitaient tranquillement, sans être plus heureux, car, à leur fougue américaine on se sentait que le démon de la fortune les poussait en avant sans relâche ni merci¹¹.

Il gioco retorico verniano si mantiene utilizzando da una parte l'iperbole, dall'altra l'ironia; infatti, il medesimo procedimento si ritrova nell'incipit del secondo testo qui preso in esame, dove anche l'anno 2890 non ha, agli occhi di chi lo vive, carattere di straordinarietà:

Les hommes de ce XXIXe siècle vivent au milieu d'une féerie continuelle, sans avoir l'air de s'en douter. Blasés sur les merveilles, ils restent froids devant celles que le progrès leur apporte chaque jour¹².

Questo racconto ha un che di metamorfico: col titolo *In the Year 2889* fu pubblicato in origine in lingua inglese su «The Forum», nel febbraio del 1889; l'anno successivo tradotto in francese con modifiche, col titolo *La journée d'un journaliste américain en 2890*, e inserito in *Mémoires de l'Académie des Sciences, des Lettres et des Arts d'Amiens* e l'anno dopo, con lo stesso titolo, in «Le Petit Journal. Supplément illustré»; nel 1910, dopo la morte di Jules Verne, entra a far parte della raccolta di racconti *Hier et demain*, col titolo *Au XXIXe siècle: la journée d'un journaliste américain en 2889*.

Il racconto «multiplo» è risultato di una contraddittoria collaborazione fra padre e figlio: la prima versione in lingua inglese è infatti di Michel Verne; la versione francese, modificata, è di Jules.

Nella nota alla versione postuma, Michel avverte che il testo – definito *fantaisie* – è basato sulla prima versione in-

glesi, e si riappropria così del racconto pur pubblicato a firma del padre e introdotto nell'autorevole contesto dei *Voyages extraordinaires*.

Non entreremo qui nel merito del rapporto complesso tra genitore e figlio – che pure merita attenzione – né nell'analisi delle varianti riscontrate nel confronto fra le diverse ristampe del testo¹³.

Considereremo la versione pubblicata nel 1890, vale a dire quella rimaneggiata da Jules sull'originale testo di Michel, e più ricca di invenzioni linguistiche: il racconto descrive la frenetica giornata di un giornalista-imprenditore in un futuro dominato dalla tecnologia e dalla macchina, come in *Paris au XXe siècle*.

A Universal City (Centropolis, nella versione di Michel) nuova capitale degli Stati Uniti delle «due» Americhe, Francis Bennet (Mr Fritz Napoleon Smith, in Michel) finanzia, dirige, controlla ricerche scientifiche, imprese spaziali, attività economiche, governando una enorme macchina dell'informazione e del potere che ha le sue fondamenta nell'«Earth-Herald» («Earth Chronicle» nella prima edizione inglese), giornale che ha anche una diffusione che oggi chiameremmo on line («journalisme téléphonique»).

I *mots-fiction* sono introdotti fin dalla prima pagina dove è descritto un cielo metropolitano «sillonné par des milliers d'aéro-cars et d'aéro-omnibus» o da «aéro-trains»; la comunicazione è assicurata non solo dal telefono ma soprattutto, nell'epoca del «journal parlé», dal «téléphote» e dal «phonotéléphote»; un «piano-compteur électrique» rende semplici e rapidissimi i calcoli, mentre per il comfort personale si arriva fino a dotarsi di una «habilleuse mécanique».

Come ha osservato Arthur B. Evans, il testo verniano è «exceedingly futuristic not only in its technology but also in its setting»¹⁴.

Proprio in considerazione del «setting» è necessario che il traduttore ricrei anche linguisticamente il clima ipertec-

nologico e dia il senso di un adattamento antropologico, se così si può dire; gli uomini del futuro immersi nelle loro invenzioni sono ormai in una *féerie continuelle* che, come si è detto, ha perso i caratteri dello straordinario.

Nella versione francese del 1889, «recuperata» da Michel, si legge anche: «Tout leur semble naturel»¹⁵.

Dunque, nessuna delle innovazioni è percepita come eccezionale, il traduttore non dovrebbe quindi sottolineare con virgolettati o corsivi espressioni che sono parte integrante (e integrata, è il caso di dire) dell'universo linguistico finzionale.

Consideriamo ora la versione italiana di Carlotta Prada¹⁶ in una recente edizione con testo a fronte: i *mots-fiction* «aéro-cars» e «aero-omnibus» sono resi rispettivamente con «aereo-vetture» (ma anche con «aereo-mobile» in altri due casi in cui la parola appare), «aérotrain» con «aereo-treno».

«Piano-compteur électrique» è reso con «calcolatrice elettrica», ma la calcolatrice elettrica è una realtà laddove «piano-compteur» è un *mot-fiction*.

Sembra insomma che la traduttrice abbia voluto avvicinare i *mots-fiction* verniani ad una realtà fattuale e non riprodurre una realtà finzionale, ha cioè fatto «riconoscere» aereo, pullman, treno, calcolatrice.

Un «aerocar», un «areobus» e un «areotreno» – come noi proponiamo di tradurre – sono invece più vicini alla componente straniante, così come «pianocalcolatrice» invece di «calcolatrice elettrica».

La già citata «habilleuse mécanique», con scelta analoga a quella del primo traduttore, è in corsivo nella versione italiana; «photographie intensive» è, in italiano, virgolettato, mentre «phototélégrammes» è sdoppiato e reso con «foto-telegrammi».

Concludiamo riportando a confronto, nelle edizioni già indicate in nota, i testi di Verne prima citati in modo fram-

mentario seguiti rispettivamente dalle traduzioni di Maurizio Grasso e Carlotta Prada, e da nostre proposte di traduzione.

En effet, de ces innombrables voitures qui sillonnaient la chaussée des boulevards, le plus grand nombre marchait sans chevaux; elles se mouvaient par une force invisible, au moyen d'un moteur à l'air dilaté par la combustion du gaz. C'était la machine Lenoir appliquée à la locomotion.

Cette machine, inventée en 1859, avait pour premier avantage de supprimer chaudière, foyer et combustible; un peu de gaz d'éclairage, mêlé à de l'air introduit sur le piston et enflammé par l'étincelle électrique, produisait le mouvement; des bornes-gaz établies aux diverses stations de voitures, fournissaient l'hydrogène nécessaire; des perfectionnements nouveaux avaient permis de supprimer l'eau destinée autrefois à refroidir le cylindre de la machine.

Celle-ci était donc facile, simple et maniable; le mécanicien, assis sur son siège, guidait une roue directrice; une pédale, placée sous son pied, lui permettait de modifier instantanément la marche du véhicule.

Les voitures, de la force d'un cheval-vapeur, ne coûtaient pas par jour le prix d'un huitième de cheval; la dépense du gaz, contrôlée d'une façon précise, permettait de calculer le travail utile de chaque voiture, et la Compagnie ne pouvait plus être trompée comme autrefois par ses cochers.

Ces gas-cabs faisaient une grande consommation d'hydrogène, sans parler de ces énormes haquets, chargés de pierres et de matériaux, qui déployaient des forces de vingt à trente chevaux. Ce système Lenoir avait aussi l'avantage de ne rien coûter pendant les heures de repos, économie impossible à réaliser avec les machines à vapeur, qui dévorent leur combustible même aux temps d'arrêt.

In effetti, delle innumerevoli vetture che solcavano le carreggiate dei viali, la maggior parte andava senza cavalli; esse si muovevano grazie ad una forza invisibile, per mezzo di un motore ad aria dilatata dalla combustione del gas. Era la macchina Lenoir applicata alla locomozione. Questa macchina, inventata nel 1859, presentava come primo vantaggio quello di sopprimere caldaia, fuoco e combustibile; un po' di gas da illuminazione, misto ad aria introdotta sotto il pistone e infiammata dalla scintilla elettrica, produceva il movimento; colonnine di gas predisposte alle diverse stazioni for-

nivano l'idrogeno necessario; recenti perfezionamenti avevano consentito di sopprimere l'acqua destinata in precedenza a raffreddare il cilindro della macchina.

Quest'ultima era dunque facile, *semplice e maneggevole*; il macchinista seduto al proprio posto di guida, manovrava una ruota direttrice; un pedale posto sotto il suo piede gli permetteva di modificare in modo istantaneo la marcia del veicolo.

Le vetture, per una forza erogata di un cavallo vapore, non superavano il costo giornaliero di un ottavo di cavallo; il consumo del gas, controllato in modo esatto, permetteva di calcolare il lavoro utile di ogni vettura, e non c'era più pericolo che la Società fosse ingannata come un tempo dai suoi conducenti.

Questi *gaz-cabs* o vetture a gas facevano gran consumo di idrogeno, per non parlare di quegli enormi barrocci, carichi di pietre e di materiali, che dispiegavano potenze da venti a trenta cavalli. Il sistema Lenoir aveva anche il vantaggio di non costare nulla durante le ore di pausa, economia impossibile da realizzare con le macchine a vapore, che divorano combustibile anche nei tempi di arresto (versione di Maurizio Grasso).

In effetti, la maggior parte delle innumerevoli vetture che solcavano la carreggiata dei viali viaggiavano senza cavalli; si muovevano spinte da una forza invisibile, grazie ad un motore ad aria dilatata dalla combustione del gas. Era la macchina Lenoir applicata alla locomozione. Inventata nel 1859, aveva come primo vantaggio l'eliminazione di caldaia, focolaio e combustibile; il movimento era prodotto da un po' di gas da illuminazione, misto all'aria introdotta sul pistone e infiammata da una scintilla elettrica; colonnine per il gas predisposte nelle diverse stazioni fornivano l'idrogeno necessario; ulteriori perfezionamenti avevano permesso di eliminare l'acqua un tempo destinata al raffreddamento del cilindro della macchina che risultava dunque facile, semplice e maneggevole; l'autista seduto al proprio posto manovrava una ruota direttrice; un pedale situato sotto il piede gli permetteva di modificare immediatamente la marcia del veicolo.

Il costo giornaliero delle vetture, che avevano la forza di un cavallo-vapore, non equivaleva a un ottavo di cavallo; la spesa del gas, controllata in modo preciso, permetteva di calcolare il lavoro utile di ogni vettura e la Compagnia non poteva essere più raggirata dai propri cochieri come succedeva una volta. Quelle gasmobili consumavano molto idrogeno, per non parlare di quegli enormi barrocci, carichi di pietre e materiali, che sviluppavano la forza di ven-

ti o trenta cavalli. Il sistema Lenoir presentava inoltre il vantaggio di non avere costi durante la sosta, economia impossibile da realizzare con le macchine a vapore, che divorano combustibile anche quando sono ferme (nostra traduzione).

Les hommes de ce XXIXe siècle vivent au milieu d'une féerie continuelle, sans avoir l'air de s'en douter. Blasés sur les merveilles, ils restent froids devant celles que le progrès leur apporte chaque jour. Avec plus de justice, ils apprécieraient comme ils méritent les raffinements de notre civilisation. En la comparant au passé ils se rendraient compte du chemin parcouru. Combien leur apparaîtraient plus admirables les cités modernes aux voies larges de cent mètres, aux maisons hautes de trois cents, à la température toujours égale, au ciel sillonné par de milliers d'aéro-cars et d'aéro-omnibus. Auprès de ces villes, dont la population atteint parfois jusqu'à dix millions d'habitants, qu'étaient ces villages, ces hameaux d'il y a mille ans, ces Paris, ces Londres, ces Berlin, ces New York, bourgades mal aérées et boueuses, où circulaient des caisses cahotantes, traînées par des chevaux – oui! des chevaux! c'est à ne pas le croire! S'ils se souvenaient du défectueux fonctionnement des paquebots et des chemins de fer, de leurs collisions fréquentes, de leur lenteur aussi, quel prix les voyageurs n'attacheraient-ils pas aux aéro-trains, et surtout à ces tubes pneumatiques, jetés à travers les océans, et dans lesquels on les transporte avec une vitesse de 1.500 kilomètres à l'heure? Enfin ne jouirait-on pas mieux du téléphone et du téléphote, en se rappelant les anciens appareils de Morse et de Huges, si insuffisants pour la transmission rapide des dépêches?

Gli uomini di questo XXIX secolo vivono in una continua fiaba, senza aver l'aria di sospettarlo. Saziati di cose meravigliose, essi restano freddi davanti a quelle che il progresso offre loro ogni giorno. Con un po' di giustizia, essi apprezzerrebbero come si meritano le raffinatezze della nostra civiltà. Confrontandola al passato, essi si renderebbero conto della strada percorsa. Come apparirebbero più degne di ammirazione le città moderne dalle vie larghe centinaia di metri, con le case alte fino a trecento metri, con la temperatura sempre costante, con il cielo solcato da migliaia di aereo-vetture e di aereo-pullman. Al confronto di queste città, la cui popolazione raggiunge talvolta dieci milioni di abitanti, che cos'erano i villaggi, i sobborghi di mille anni, queste Parigi, queste Londra, queste Berlino, queste New York, borgate mal aerate e fangose, in cui circolavano dei cassoni sobbalzanti, trainati da cavalli – sì, da cavalli! Co-

sa da non credere! – Se si ricordassero del cattivo funzionamento dei piroscafi e delle ferrovie, delle loro frequenti collisioni, e anche della loro lentezza, che valore attribuirebbero agli aereo-treni, e soprattutto a questi tubi pneumatici gettati attraverso gli oceani, e dentro ai quali vengono trasportati alla velocità di 1500 chilometri orari? Infine non ci si rallegrerebbe maggiormente del telefono e del telefoto ricordandosi dei vecchi apparecchi di Morse e di Hugues, così insufficienti per la trasmissione dei messaggi? (versione di Carlotta Prada)

Gli uomini di questo XXIX secolo vivono in un mondo da favola, ma non se ne avvedono. Avvezzi ormai alle meraviglie, restano indifferenti di fronte a quelle che il progresso ogni giorno offre loro. Se avessero più senso dell'onestà, apprezzerrebbero come meritano le raffinatezze della nostra civiltà. Paragonandola con il passato, si renderebbero conto del cammino percorso. Quanto apparirebbero ben più degne di ammirazione le moderne città con le vie larghe centinaia di metri, le case alte fino a trecento, con la temperatura costante e il cielo solcato da migliaia di aerocar e aerobus! Cos'erano mai i villaggi di mille anni fa, le Parigi, Londra, Berlino e New York, borghi mal ventilati e fangosi, dove circolavano cassoni sobbalzanti, trainati da cavalli – sì, non ci credereste, da cavalli! – in confronto alle nostre città la cui popolazione raggiunge talvolta dieci milioni di abitanti! Se si ricordassero di come funzionavano male i piroscafi e i treni, delle loro frequenti collisioni e anche della loro lentezza, che valore darebbero agli aerotreni e soprattutto ai nostri tubi pneumatici, lanciati attraverso gli oceani, che li trasportano alla velocità di 1500 chilometri all'ora? E poi, pensando ai vecchi apparecchi di Morse e Hugues, così inadeguati a trasmettere messaggi, non apprezzerrebbero ancor di più il telefono e il telefoto? (nostra traduzione)

In una delle sue ultime interviste, apparsa il 13 luglio del 1902 in «The Pittsburg Gazette», Verne afferma che il romanzo verrà sostituito dai giornali che costituiranno i veri «archives historiques» della modernità.

Morirà nel 1905, nella convinzione di non aver mai inventato nulla che non fosse già stato previsto o sperimentato nel suo presente; tuttavia l'attenzione che aveva sempre dedicato alle parole e alla costruzione di storie fuori

dall'ordinario fa sì che il mondo a venire, raccontato da parole ancora inesistenti sfidi l'immaginazione del lettore del suo tempo (più che la nostra), senza turbarlo, senza provocarlo, solo rendendo un po' meno nebbiosi i contorni del futuro.

Note

¹ Cfr. su questi temi: R. Pellerey, *Le lingue perfette nel secolo dell'utopia*, Laterza, Roma-Bari 1992; P. Albani, B. Buonarroti, *Aga Magéra Difúra. Dizionario delle lingue immaginarie*, Zanichelli, Bologna 1994; C. Marrone, *Le lingue utopiche*, Stampa Alternativa & Graffiti, Viterbo 2004; R. Giovannoli, *La scienza della fantascienza*, Editori Europei Associati, Milano 1982 e Bompiani, Milano 1991.

² Cfr. D. Suvin, *Pour une poétique de la science-fiction*, Les Presses de l'Université du Québec, Montréal 1977; Id., *La fantascienza e il Novum*, in *La fantascienza e la critica*, a cura di L. Russo, Feltrinelli, Milano 1980, pp. 25-44; e infine sempre dello stesso autore, *Metamorphoses of Science-fiction*, Yale University Press, New Haven 1979; trad. it., *Le metamorfosi della fantascienza*, Il Mulino, Bologna 1985.

³ M. Angenot, *Le paradigme absent: éléments d'une sémiotique de la science-fiction*, «Poétique», 33, février 1978, p. 79.

⁴ Cfr. J.-M. Gouanvic, *Sémiotique et traduction: les enjeux sociaux de la traduction de la science-fiction américaine au Rayon Fantastique (Hachette-Gallimard)*, in *Francophonie plurielle, Actes du Congrès mondial du Conseil International d'études francophones (Casablanca, 10-17 juillet 1993)*, Éditions Hurtubise, Montréal, pp. 199-214; *La traduction et le devenir social: le cas de l'irruption de la science-fiction américaine en France après la Seconde Guerre mondiale*, in «TTR-Genres littéraires et traduction», vol. VII, 1, 1^{er} semestre 1994, pp. 117-152; *La science-fiction française au XX^{ème} siècle (1900-1968)*, Rodopi, Amsterdam-Atlanta 1994; *Sociologie de la traduction. La science-fiction américaine dans l'espace culturel français des années 1950*, Artois Presses Université, Arras 1999, pp. 142-143.

⁵ Per questi citati e per altri esempi si veda Gouanvic, *Sociologie de la traduction* cit., in particolare il cap. VIII.

⁶ Cfr. R. Queneau, *Un nouveau genre littéraire: les Science-fictions*, «Critique», 46, mars 1951, pp. 195-198; S. Spriel (pseudonimo di M. Pilotin), *Romans de l'âge atomique*, «Les Nouvelles littéraires», 25 janvier, 1951, p. 1; S. Spriel, B. Vian, *Un nouveau genre littéraire: la Science-Fiction*, «Les Temps Modernes», 72, octobre 1951, pp. 618-627; B. Vian, *La Science-fiction vaincra*, «Arts», octobre-novembre 1953; Id., *Un robot-poète ne nous fait pas peur*, «Arts», 10-16 avril 1953; Id., *Sur certains aspects actuels de la science-fiction*, «La Parisienne», 11, 1^{er} novembre 1953, pp. 1541-1544.

⁷ Cit. in P. Gondolo della Riva, *Préface. L'histoire du manuscrit*, in J. Verne, *Paris au XX^e siècle*, Hachette, Paris 1994, pp. 11-23.

⁸ Verne, *Paris au XX^e siècle* cit., pp. 46-47.

⁹ J. Verne, *Parigi nel XX secolo*, Newton & Compton, Roma 1995.

¹⁰ Ivi, p. 93.

¹¹ Verne, *Paris au XX^e siècle* cit., p. 48.

¹² J. Verne, *La Journée d'un journaliste américain en 2890 – La giornata di un giornalista americano nel 2890*, Ibis, Como-Pavia 2004, p. 16; edizione con testo italiano a fronte, nella traduzione di C. Prada. Una prima versione italiana, della stessa traduttrice e dello stesso editore, è stata pubblicata nel 1994.

¹³ Cfr. P. Gondolo della Riva, *À propos d'une nouvelle*, «Cahiers de l'Herne: Jules Verne», 25, 14 octobre 1974, pp. 284-288; A.B. Evans, *The «New» Jules Verne*, «Science-Fiction Studies», XXII, march 1995, pp. 35-46.

¹⁴ Cfr. Evans, *The «New» Jules Verne* cit., p. 39.

¹⁵ Cfr. J. Verne, *La journée d'un journaliste américain en 2889*, Gallimard, Paris 1978, p. 9.

¹⁶ Vedi nota 12.