

Il "mitico" disastro avvenuto un secolo fa, viene celebrato con pubblicazioni di ogni tipo, mostre e musei

# Prima e dopo il Titanic

Quel naufragio fu uno spartiacque che segnò l'inizio di una nuova, difficile era

di **Maurizio Stefanini**

«**F**ino a quel momento, l'umanità riteneva di aver trovato la chiave di una vita sicura, metodica e civilizzata. Da cento anni il mondo occidentale viveva in pace. Da cento anni la tecnica continuava a progredire e sembrava che i benefici della pace e dell'industrializzazione fossero filtrati in modo soddisfacente attraverso la società. Vedendo le cose nella debita prospettiva, può sembrare che la situazione d'allora offrisse minori garanzie di tranquillità e di fiducia; ma, a quell'epoca, la maggior parte degli uomini riteneva che tutto andasse bene. Il *Titanic* li svegliò. Mai più si sarebbero sentiti così sicuri di loro stessi. Il disastro rappresentò un terribile colpo, soprattutto sul piano della tecnica. Ecco, infatti, la "nave inaffondabile", forse il più grande successo costruttivo dell'uomo, che colava a picco al primo viaggio. Ma c'era assai di più. Se quella suprema conquista era così tragicamente fragile, che dire di tutto il resto? Se la ricchezza aveva significato così poco, in quella fredda notte di aprile, che cosa poteva valere per tutto il resto dell'anata?».

**Solo 43 anni** erano passati, quando nel 1955 Walter Lord scrisse queste righe: molti meno degli altri 57 che sono trascorsi da allora. Lo stesso Lord, che era stato membro dei servizi di informazione Usa durante la seconda guerra mondiale e per cui quello sul *Titanic* non fu che il secondo dei suoi numerosi best-seller di divulgazione storica, sarebbe vissuto fino al 2002, facendo anche in tempo a fare da prezioso consulente per il film di James Cameron. Eppure, quel libro continua a essere considerato il testo definitivo sulla tragedia. *A Night to Remember* fu il titolo originale: "Una notte da ricordare", come l'altro film inglese del 1958 appunto tratto direttamente da quel testo (in italiano, *Titanic, latitudine 41 nord*). Sull'onda appunto di quel primo kolossal venne la prima edizione nostrana del 1959, con Garzanti. E ancora Garzanti ne ha pubblicate altre quattro edi-

zioni. La terza e la quarta tra 1998 e 1999, appunto in occasione del film con Leonardo Di Caprio e Kate Winslet. La quinta adesso per il centenario, il 15 aprile 2012. *Titanic - La vera storia* (190 pagine, 11,60 euro). Ovviamente, non è che siano mancati testi più recenti. Sarà forse per la vicenda del *Costa Concordia* per certi versi così simile: anche se mai come in questo caso vale il famoso detto di Karl Marx secondo cui la storia quando si ripete la prima volta è in tragedia, la seconda in farsa. Sarà più semplicemente che tutti gli anniversari per l'editoria sono occasioni ghiotte. Ma per questi cent'anni dal *Titanic* non c'è che l'imbarazzo della scelta. Romanzi? *Corale alla fine del viaggio* di Erik Fosnes Hansen (Tropea, 450 pagine, 18,00 euro); l'ultima notte del transatlantico vista da que-

*inaffondabile* di Aldo Caterino (Il Portolano, 200 pagine, 25,00 euro).

**Un dossier è Speciale Titanic**, a cura di Eliana Liotta e distribuito dal settimanale *Oggi* (100 pagine, 5,90 euro). Un'opera per i più piccoli *Io Titanic* di Fulvia Degl'Innocenti e Sonia Fossentini (Il Gioco di Leggere, 48 pagine, 16,00 euro). Pure per bambini dai sette anni in su è *Titanic 3D. Libro pop-up* di Emily Hawkins e Garry Walton (Emme Edizioni, 16 pagine, 22,90 euro). «4 grandi aperture pop-up. A ogni apertura pop-up corrisponde un chip sonoro diverso: la sirena della nave alla partenza, il frastuono degli enormi motori a carbone, le urla della folla presa dal panico mentre l'orchestra suona ancora l'ultimo valzer, il rumore delle profondità marine dove la

**Insuperabile resta la ricostruzione di Walter Scott, ristampata per l'occasione. Un'opera definitiva per la quale l'autore (scomparso nel 2002) ebbe modo di intervistare i 63 sopravvissuti**

gli orchestrali di bordo che continuarono a suonare fino alla fine. Storia romanizzata? *Titanic, l'altra storia* di Domenico Bellomo, che è appunto sia romanziere che storico della navigazione (Mursia, 290 pagine, 16,00 euro). Storia? *Titanic 1912. La vera storia della nave*

nave riposa da un secolo. Una perfetta sceneggiatura con colonna sonora! Tantissime notizie e curiosità sulla nave e sulla crociera che segnò la sua storia». Per ragazzi un po' più grandi *Titanic. Storia di un naufragio* di Philip Wilkinson (De Agostini, 64 pagine, 14,90

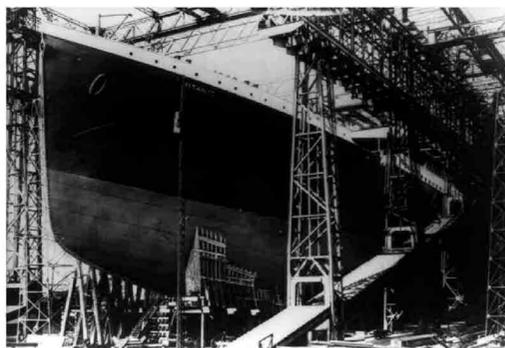
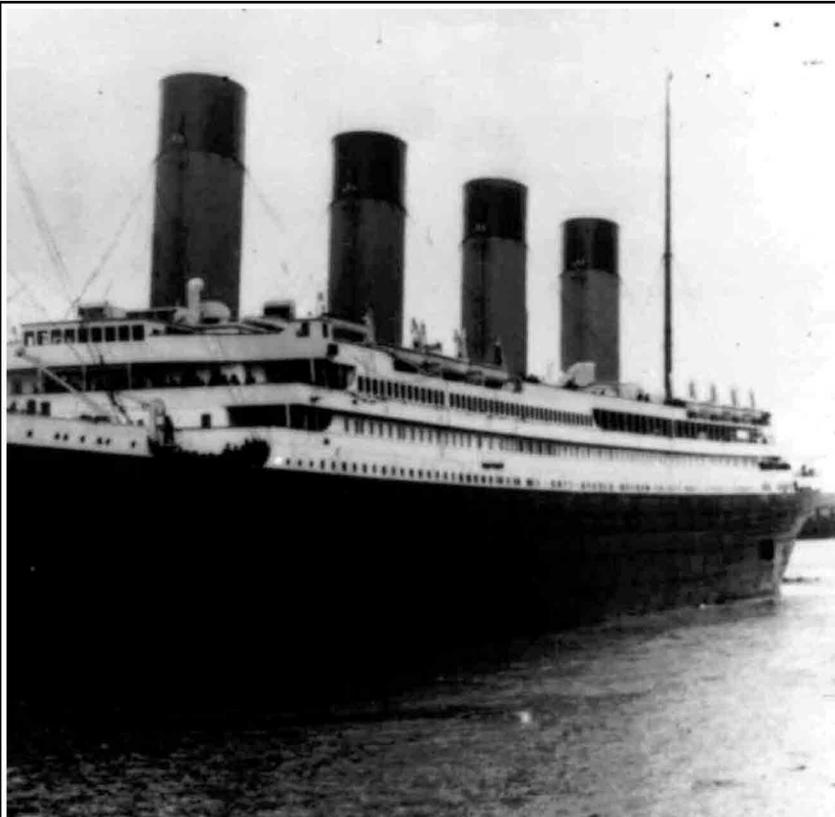


euro). Per i modellisti che volessero provare a ricostruirselo c'è *Build your own Titanic* in edizione tedesca, inglese e francese (Taschen, 79 pagine, 9,99 euro). In *Recuperate il Titanic!* (Longanesi, 444 pagine, 9,90 euro), Clive Cussler immagina che nel 1988, in un mondo ancora preda della guerra fredda, una task force segreta che risponde direttamente al presidente degli Stati Uniti sta lavorando al progetto di un avanzatissimo sistema di difesa antimissilistico per il quale serve un minerale ormai introvabile in natura, ma di cui potrebbe esistere un quantitativo utile nella stiva del *Titanic*. Le vicende di viaggiatori illustri e no intrecciano l'ordito sia di *Lo spettro del ghiaccio. Vite perdute sul Titanic* di Richard Davenport-Hines (Einaudi, 370

pagine, 21,00 euro) che di *Le luci del Titanic* di Hugh Brewster (Piemme, 346 pagine, 17,50 euro). Pure edito da Piemme è *Titanic, un viaggio che non dimenticherete* (320 pagine, 18,00 euro), dell'esperto in gialli e misteri storici Massimo Polidoro. E la chiave del mistero è anche quella di Claudio Bossi in *Titanic. Storia, leggende e superstizioni sul tragico primo e ultimo viaggio del gigante dei mari* (De Vecchi, 288 pagine, 14,90 euro).

**A cent'anni** dalla tragedia, in quella Belfast dove fu costruito al *Titanic* hanno dedicato anche un museo, che è costato quasi 120 milioni di euro, e per il quale si è lavorato nove anni in modo da averlo pronto per il 31 marzo: che è poi la ricorrenza di quel 31 marzo 1909 in cui la costruzione della nave fu iniziata dai cantieri. Nove gallerie interattive in un edificio di sei piani, con una hall di 2000 metri quadrati. Entrata, 16 euro per un adulto e 8 tra i 5 e i 16 anni. Altri musei e mostre a Southampton, da dove il *Titanic* partì; nella francese Cherbourg, dove fece sosta per imbarcare varie centinaia di passeggeri; nella canadese Halifax, nei cui cimiteri sono sepolte gran parte delle salme recuperate; e a Branson nel Missouri e Pigeon Forge nel Missouri, opera di un produttore televisivo appassionato della vicenda. Naturalmente verranno di nuovo trasmessi film e documentari: ce n'è anche uno nuovo del *National Geographic*. Il 26 aprile una lettera dal *Titanic* sarà messa all'asta per 200 mi-





www.ecostampa.it

poi essere ricostruire una verità oggettiva. «Probabilmente nessun avvenimento lascerà mai più tante domande senza risposta», commenta Lord. *Tutti salvi dopo la collisione del Titanic* fu addirittura uno dei primi titoli della stampa. Per esempio, non si sa neanche quante siano state le vittime: varie fonti anche ufficiali oscillano tra 1490 e 1635. «Quasi tutte le donne scampate» dissero di essersene andate «con l'ultima scialuppa». «È evidentemente impossibile che tutte abbiano trovato posto nella stessa imbarcazione», osserva Lord. «Eppure insistere su tale argomento è come insistere sull'età di una donna: è un'impresa vana». Neanche sulle cronologie o sulle conversazioni è possibile avere una versione univoca. Una semplice confronto tra il numero degli scampati nel racconto degli stessi e quello che venne contato rivela che si salvarono in 651, ma erano convinti di essere 854.

che l'Italia aveva celebrato col famoso balletto *Excelsior*, una nave costruita per essere inaffondabile affondò invece nel corso del suo primo viaggio: per una collisione con un iceberg che strisciando lungo la fiancata inondò contemporaneamente le varie paratie stagnate studiate per ammortizzare l'effetto di una falla. E la gran parte dei passeggeri morì perché la fiducia nella tecnologia era stata tanto forte da non provvedere al numero di scialuppe che sarebbe stato necessario per salvare tutti. Di lì a poco, la grande strage della prima guerra mondiale avrebbe dimostrato che la tecnologia non solo non metteva al riparo dai disastri, ma poteva trasformarsi essa stessa in disastro.

**Ma già allora**, ricorda Lord, «decine di ministri del culto predicarono che la tragedia del *Titanic* era una lezione mandata dal cielo per scuotere gli uomini dalla loro compiacenza in se stessi; per punirli della comple-

◆ **Difficile arrivare a una verità oggettiva: tra le testimonianze non c'è accordo neppure sulla musica suonata dall'orchestra mentre il transatlantico andava a picco**

L'esempio più famoso di queste incertezze è sulla musica suonata dall'orchestra di bordo mentre la nave si inabissava. «Secondo la versione accettata come vera, l'orchestra si inabissò suonando *Vicino a te, Signore*. Molti dei sopravvissuti insistono però nell'affermare che l'orchestra abbia suonato solo ritmi jazz. Uno dei passeggeri asserisce di ricordare chiaramente che l'orchestra, negli ultimi momenti, non suonava affatto. In questo groviglio di testimonianze contraddittorie, il giovane telegrafista Harold Bride dà una versione che sembra la più credibile. Si tratta di un osservatore attento, meticoloso, accurato, rimasto a bordo fino all'ultimo momento. Bride ricorda chiaramente che, mentre il ponte lance veniva sommerso, l'orchestra suonava l'inno evangelico *Autunno*. Ma tutto ciò, se vogliamo, è un'altra metafora, collegata a quella da cui siamo partiti. Al culmine della grande sbornia di progresso della *Belle Époque*

ta fiducia riposta nel progresso materiale. Se doveva essere una lezione, essa è servita. Da quel momento in poi, la gente non si è più sentita sicura di nulla». Neanche, appunto, lo storico di testimonianze scritte e orali: al dunque, altrettanto inaffidabile delle paratie stagnate del *Titanic*. «L'infinita successione di delusioni verificatesi in seguito non deve essere ascritta al *Titanic*, ma il suo naufragio costituì il primo colpo. Prima del *Titanic*, tutto era quieto; dopo, tutto fu tumulto. Ecco perché, per chiunque sia vissuto in quell'epoca, il *Titanic*, più di qualunque altro avvenimento singolo, segnò la fine dei vecchi tempi, e l'inizio di una era nuova e non sempre facile». E qui è forse il caso di ricordare ancora che Lord, storico del *Titanic*, nato nel 1917 durante la prima guerra mondiale, combattente e storico della seconda, morì il 19 maggio del 2002, proprio a New York. Insomma, ha fatto in tempo a vedere pure l'11 settembre.



Immagini storiche e reperti del Titanic. Sotto, una fotografia della nave inabissata. A sinistra, un visitatore di una delle tante mostre allestite per il centenario



la dollari, è saltata fuori la discendente di una naufraga che sostiene essere stata la sua bisnonna, la Rose cui si ispirò il film di Cameron, e naturalmente sono continuate a saltare fuori informazioni e teorie. Ul-

timissime, quelle che danno la colpa del disastro sia a una influenza della luna che mandò eccezionalmente l'iceberg sulle rotte navali di intenso traffico, sia a una sbronza del capitano. Ma il tutto, alla fine, non è che

una chiosa all'opera definitiva che Lord ebbe modo di fare nel 1955, e che da allora non è stata più superata. Probabilmente, l'esperienza dei servizi segreti doveva avergli dato una particolare formazione alla ricerca di notizie che va ben oltre il normale scrupolo di giornalisti e storici: i primi, generalmente più attenti all'impatto della notizia che non alla sua fondatezza; i secondi che, per lo meno all'epoca, erano molto più dipendenti dal documento che dalla storia orale.

**Ma all'epoca** i testimoni c'erano ancora. Tra i 63 sopravvissuti che Lord ebbe modo di intervistare, c'era perfino il panettiere Charles Burgess: «l'ultimo uomo dell'equipaggio del *Titanic*» che 43 anni dopo il famoso naufragio si trovava ancora in servizio attivo sul *Queen Elizabeth*. «Non ci sarà mai più una nave come quella» ripeteva, pur dopo essersi imbarcato su tutte le grandi navi di servizio sulle rotte atlantiche. «Era come l'*Olympic*, sì, ma molto più lussuosa», gli raccontò. «Prendete per esempio la sala da pranzo: l'*Olympic* non aveva nemmeno un tappeto, mentre sul *Titanic* si affondava fino alle ginocchia. E i mobili: così pesanti che si potevano sollevare a fatica. E i rivestimenti... Potranno costruire delle navi più grandi e più veloci, ma difficilmente saranno altrettanto curate. Era bella, era una magnifica nave». Ma proprio il confronto tra le 63 testimonianze, i giornali e gli altri documenti lascia intravedere quanto difficile possa