

# Titanic



IL FILM Una scena del film di James Cameron, Titanic, uscito ora in versione 3D.

(Foto Ap)

## Sulle tracce dei ticinesi inghiottiti dall'Oceano

### Erano quattro giovani camerieri e nessuno di loro riuscì a salvarsi I loro destini ricostruiti fra ricordi, giornali, archivi e sepolcri

Sulla vicenda del Titanic non c'è ormai più molto da scoprire, come conferma nell'intervista (a pag. 3) Massimo Polidoro, tranne alcuni dettagli che appagano le curiosità di pubblici molto specifici. Quello del nostro Cantone, ad esempio, potrebbe trovare intrigante scoprire che sul transatlantico affondato al largo dell'isola di Terranova cent'anni fa, esattamente nella notte tra il 14 e il 15 aprile del 1912, persero la vita anche quattro ticinesi. Trovare oggi discendenti e conoscenti di quegli sfortunati navigatori, in grado di ricordarne la storia è praticamente impossibile. Ma vent'anni fa, in occasione dell'ottantesimo della tragedia ci eravamo messi sulle loro tracce con maggior fortuna. Attraverso queste testimonianze sono riaffiorate vicende personali; vicende di emigrazione e di destini incrociati, momenti tragici che hanno segnato la storia di alcune famiglie del Cantone e che la memoria popolare fatica, ora, a ricordare. Ecco che cosa avevamo scoperto.

BRUNO PELLANDINI

Zyl. La lista dei nomi ricostruita grazie ai giornali, punto di partenza delle nostre ricerche, è presto detta: Alessandro Pedrini, di Osco, Narciso Bazzi di Brissago, Abele Rigozzi di Aquila e Mario Zanetti, ginevrino originario di Poschiamo. A dire il vero secondo i giornali dell'epoca i lutti ticinesi sarebbero stati cinque: le cronache di allora raccontano infatti di un certo Pietro Piazza, 25 anni, di Dino, figlio di Giovanni Battista deputato al Gran Consiglio; emigrato a Lon-

**Il fortunato**  
I lutti avrebbero potuto essere cinque. Pietro Piazza, 25enne di Dino, avrebbe dovuto imbarcarsi sul bastimento ma alla fine decise di non partire

dra nel 1907 per fare il cameriere, avrebbe dovuto imbarcarsi sul bastimento per quel tragico viaggio. Il suo nome figurava sull'elenco dei dispersi nel naufragio. Invece, buon per lui, non partì e dopo alcuni mesi, quando tutto lo credevano morto, fece ritorno in Ticino. Torniamo quindi agli altri protagonisti della vicenda. Cominciamo col dire che erano tutti camerieri e quindi, stando alle ricostruzioni dell'epoca, avevano vissuto l'evento dopo una dura giornata di lavoro. Erano le 23.40: l'orchestra suonava waltzer e i passeggeri festeggiavano. I «nostri» avevano terminato da poco il servizio e probabilmente si apprestavano a concludere la serata tra amici. Ma dovettero fare i conti con la «grande storia», nella fattispecie con l'urto contro l'iceberg che causò il più grave naufragio della navigazione civile di tutti i tempi: oltre 1.518 vittime su 2.223 persone che si trovavano a bordo.

Vediamo di conoscerli meglio. Del primo commuove la tomba: «Alessandro Pedrini, con fervida fede di lavoro in ancor quasi tenera età emigrava in terre lontane, vago e fidente in un nuovo avvenire, miseramente in una notte tragica trovava morte nell'oceano scoprendo col Titanic. I desolati genitori e fratelli posero, 1890.15.8 - 1912.15.4». Nel piccolo cimitero di Osco, villaggio leventinese di poche anime, queste parole si possono leggere su una lapide di marmo bianco, a forma di tronco spezzato con alla base una barca rotta in due: una croce, cinque rose in tessuto scolorito, la fotografia di un ragazzo elegante, dai lineamenti fini. Così i familiari hanno voluto ricordare la scomparsa di Alessandro Pedrini. Vent'anni fa ne parlammo con l'allora segretario comunale di Osco, Enrico Pedrini, che al momento dei fatti non era ancora nato. Seppur sfumato dal tempo il ricordo del giovane era però sempre vivo in paese: «Di tanto in tanto se ne parla ancora - raccontava Pedrini - assieme ad Alessandro sul Titanic ci doveva essere anche un altro giovane di Osco, Andrea Romano: pochi giorni prima della partenza si è ammalato e non ha fortunatamente potuto salpare con il transatlantico dal porto inglese di Southampton: Romano ha poi prestato servizio nell'esercito canadese durante la prima guerra mondiale; poi si è trasferito in Canada ed è rientrato negli anni Trenta in Ticino». Dal-

la memoria popolare a quella ufficiale. Il segretario aveva poi aperto davanti ai nostri occhi il pesante registro delle famiglie di Osco per scoprire che Alessandro Pedrini era nato a Milano il 15 agosto del 1890 e aveva nove fratelli. Il padre si chiamava Basilio e la madre Luigia. Sul registro mancava ancora la data di morte: «Non abbiamo ricevuto il certificato di scomparsa», aveva commentato il segretario. Per saperne di più da Osco eravamo andati a Bellinzona, in via Ospedale 6, dove abitava Enrico Pedrini (omonimo del segretario di Osco) che aveva alzato come d'incanto il sipario sulla «saga» dei Pedrini, numerosa famiglia di esercenti e albergatori. «Alessandro era il fratello di mio padre Eugenio - ricordava Enrico - siccome sono nato nel 1916 non l'ho mai conosciuto. Era il quinto di dieci figli, nati a Milano: l'ultimo, Pietro, è morto due anni fa (ventidue per chi legge oggi, n.d.r.) a Bellinzona». Che cosa faceva la famiglia Pedrini nella capitale lombarda? «I nonni Basilio e Luigia vi si erano trasferiti nel 1880. Erano partiti a piedi. In famiglia si raccontava che avevano dovuto pagare un palancone per attraversare il fiume a Ponte Tresa. A Milano aprirono un negozio, in via San Giovanni sul Muro 8, a pochi metri dal Teatro Dal Verme e dal castello Sforzesco. In inverno vendevano frittura e in estate gelati». Enrico Pedrini era rimasto a Milano fino a 18 anni, poi nel 1934, con l'avvento del fascismo, era rientrato in Ticino - a Bellinzona aveva aperto la Birreria Bavaresse nel 1935, poi aveva gestito altri ritrovi pubblici: il Teatro, il Pedrini e il ristorante Corona fino al 1980. E Alessandro? «A vent'anni era già cameriere ad Alessandria d'Egitto. Aveva voglia di viaggiare per il mondo - raccontava Enrico - mi ricordo che, nel 1933, rovistando in un armadio della casa

**Arriva l'iceberg**  
I «nostri» avevano appena terminato il servizio e si apprestavano a concludere la serata tra amici. Ma dovettero fare i conti con la «grande storia»

### MARCONI «MIRACOLATO»

#### VISIONE TRAGICA

Ad attendere i superstiti del Titanic al molo 42 di New York vi fu, leggiamo sull'ottimo blog di Claudio Bossi sulla tragedia, c'era pure lo scienziato Guglielmo Marconi, padre della telegrafia senza fili, che si fece varco tra il via vai di sopravvissuti e di parenti in lacrime. «Visione tragica», confidò ad un giornalista. «Come può essere vero?». La partecipazione dello scienziato al dolore dei passeggeri fu tanto maggiore in quanto per un caso fortuito lui e sua moglie non si imbarcarono.

#### RIFIUTA L'IMBARCO

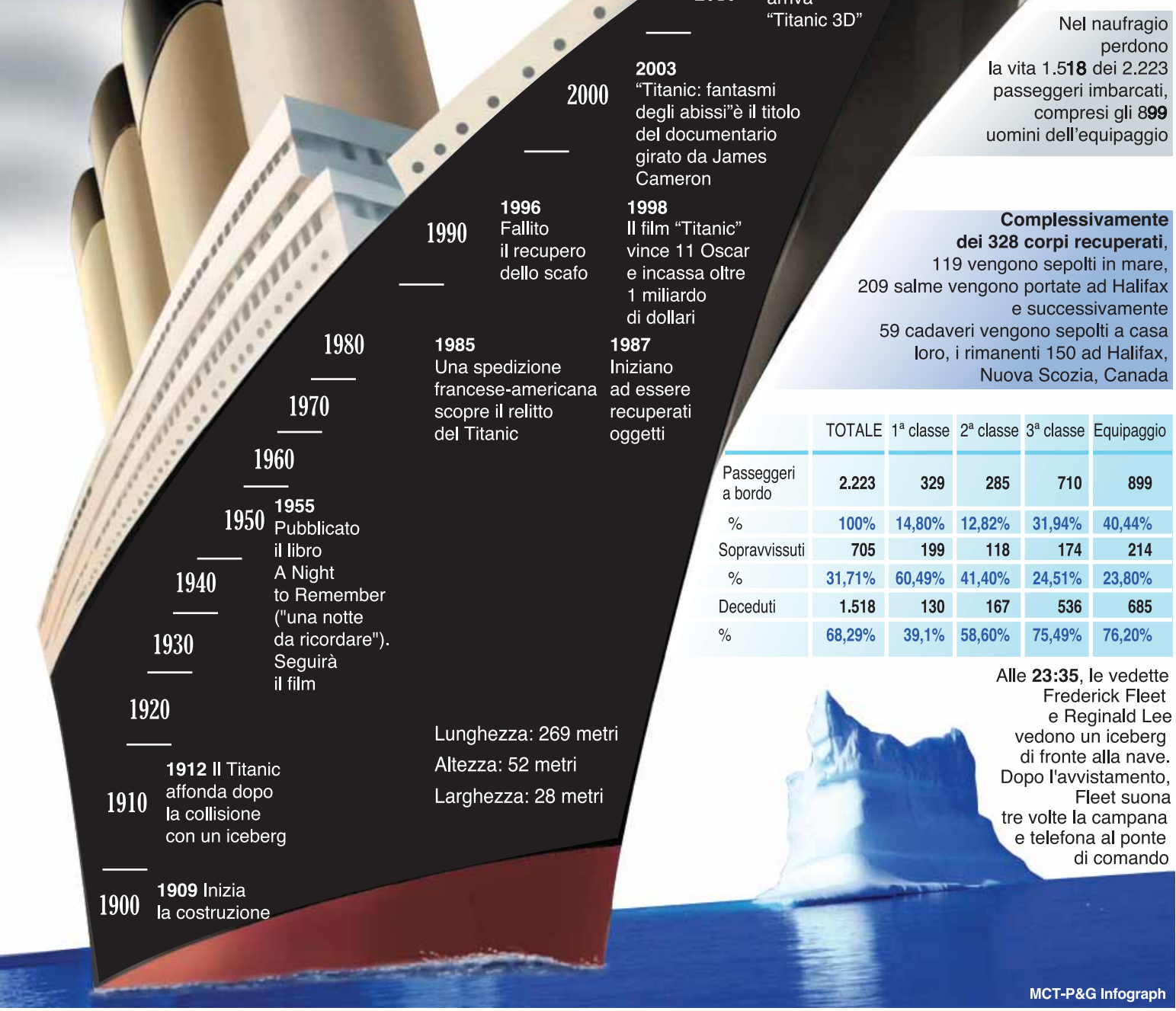
La White Star Line, infatti, sapendo della sua necessità di recarsi a New York, lo invitò a viaggiare, a titolo gratuito, sul transatlantico per aumentare il numero dei passeggeri con l'attrattiva della sua presenza a bordo. Lo scienziato optò per salire sul Lusitania, che salpò due giorni prima e che fu dotata di una stenografia efficiente, che lo avrebbe aiutato a sbrigare la corrispondenza; mentre la consorte Beatrice, che avrebbe dovuto viaggiare sul Titanic, rinunciò alla traversata per la malattia del figlio.

#### INVENZIONE UTILE

Marconi dichiarò: «Vale la pena di avere vissuto per aver dato a questa gente la possibilità di essere salvata». Una delle applicazioni della radiotelegrafia era la possibilità di stabilire un contatto fra chi viaggiava per mare, consentendo l'invio di soccorsi a chi era in pericolo. (fonte: www.titanicclaudiobossicom)



Nord Atlantico, 41 gradi di latitudine nord, 50 gradi di longitudine ovest. All'orizzonte il nero della notte. Solo in questo punto dell'Oceano le acque gelide spumeggiano, come se un mostro sottomarino avesse scatenato un vortice. È il risucchio gigantesco del Titanic, che ha appena finito di inabissarsi. Sono le 2.20 di notte del 15 aprile 1912



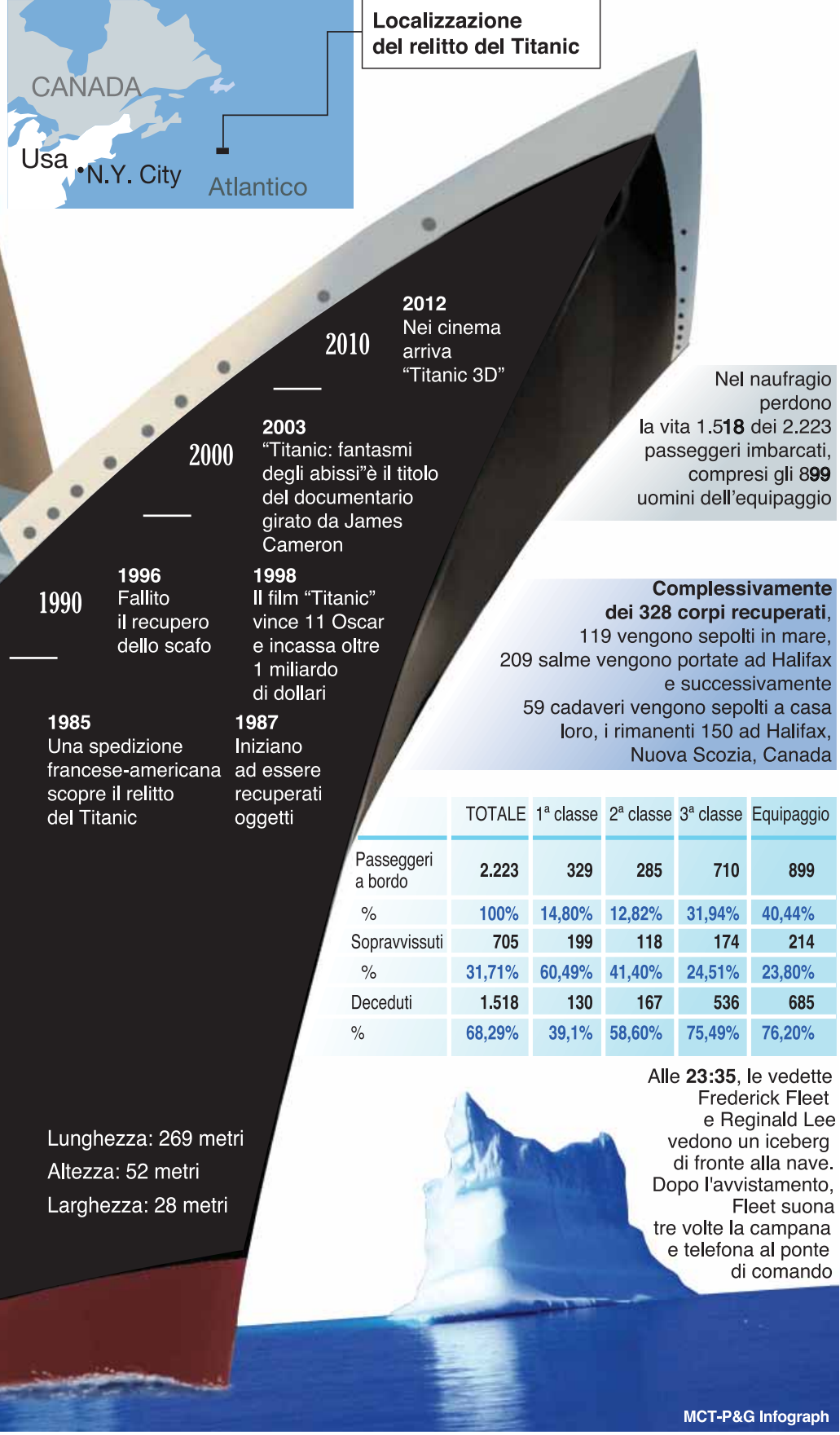
di Milano trovai il Poliglotta italiano-tedesco: era di mio zio che probabilmente voleva studiare il tedesco. Nel mese di aprile del 1912 avrebbe dovuto partire con un'altra nave. Siccome era un bravo cameriere, quelli della compagnia l'hanno però trattenuto per il viaggio inaugurale del Titanic». Che cosa si diceva in famiglia? Si parlava della tragedia? «Non molto. Si dava la colpa all'iceberg, ma anche al fatto che sono state forzate le macchine per fare il record della traversata». Come era stata comunicata la scomparsa di Alessandro? «Non ricordo. So però che non è mai arrivato un telegramma della compagnia che annunciasse la morte dello zio».

#### Lo zio mi teneva per mano...

Da Bellinzona avevamo continuato le nostre ricerche ad Aquila, in valle di Blenio, paese nato di Abele Rigozzi, un altro ticinese morto sul Titanic. Terzo e ultimo dei tre figli di Carl'Antonio e Arcangela, contadini del paese, in giovane età era partito alla volta dell'Inghilterra. A 22 anni si era imbarcato sul Titanic come cameriere di seconda classe. Il suo corpo, si legge nei giornali dell'epoca, fu ripescato e sepolto ad Halifax, nella Nuova Scozia in Canada. Anche il suo destino fu marcato da un insieme di circostanze: «Al suo posto - ci spiegò Meinrado Devittori, all'epoca segretario comunale di Aquila - doveva partire un certo Giu-

**Le colpe**  
Si parlava della tragedia in famiglia? «Non molto. Si dava la colpa all'iceberg, ma pure al fatto che sono state forzate le macchine per fare il record della traversata»

## I NUMERI DELLA TRAGEDIA



lietto Biucchi di Castro, un emigrante deceduto sette anni fa (27, per chi legge, n.d.r.) e che ho conosciuto». Che cosa si ricordava? «Biucchi era molto amico di Abele e si apprestava a salpare sul Titanic. Poco prima della partenza si è però ammalato e così Rigozzi ha preso il suo posto. Biucchi ripeteva che il giorno della partenza aveva accompagnato Rigozzi al porto di Southampton per salutarlo». Ancora più diretti erano tuttavia i ricordi di Marianna Devittori, nata Rigozzi, 88 anni nel 1992, nipote dello scomparso. Un particolare ritornava spesso nella sua mente: da bambina lo zio Abele la portava a passeggio; tenendola per mano la faceva camminare sul muretto del ponte di Aquila. Questo gioco mandava su tutte le furie la madre di Abele, che lo ammoniva dicendo che un giorno o l'altro sarebbe morto annegato, ricordava la signora Marianna. E arriviamo all'ultimo cameriere ticinese annegato nell'Atlantico. Si chiamava Narciso Bazzi ed era nato il 22 luglio 1878, come si legge nei registri del Comune di Brissago, suo paese di origine. E morì, ça va sans dire, il 15.4.1912. Figlio di Demetrio e Marietta, era partito alle fine del 1911 alla volta di Londra dal fratello, proprietario di un ristorante. Anche lui venne assunto tra il personale di servizio del transatlantico. A Locarno, in via Lavazzari 2, vent'anni fa viveva Narciso Bazzi detto Fausto, classe 1916, secondo cugino dello scomparso. «I miei genitori mi hanno chiamato Narciso in memoria del cugino - ci disse - nel cimitero di Brissago, nella cappella della famiglia Bazzi, c'è una lapide che porta il suo nome, entrando in basso a sinistra». Quanto a Mario Zanetti, un documentario della RSI del 2002 ha ricostruito che veniva da Poschiamo e aveva solo 20 anni. Ora che anche i parenti che avevano conosciuto e sentito parlare dei «mitici» camerieri della Svizzera italiana periti nel Titanic, non ci sono più, restano solo le lapidi a ricordarne gli sventurati destini.



IN MEMORIAM Da sinistra: le tombe di Abele Rigozzi (foto M.Z.), Narciso Bazzi e Alessandro Pedrini, tre dei quattro ticinesi morti sul Titanic. (Foto Maffi)

## L'INTERVISTA zy MASSIMO POLIDORO

# Il transatlantico e il mito del sarcofago maledetto

### Le voci dei protagonisti e le «leggende nere»

Ogni anniversario tondo di eventi epocali genera nuovi titoli nelle librerie. Impossibile, quindi, che il centenario dell'affondamento del Titanic possa sfuggire alla regola. Viene da chiedersi, tuttavia, se a distanza di così tanti anni, soprattutto quando si tratta di uno degli argomenti maggiormente studiati ed esplorati dai ricercatori, ci sia ancora qualcosa di nuovo da dire. Lo abbiamo chiesto a Massimo Polidoro, saggista ed esperto di misteri, già docente di metodo scientifico e psicologia dell'insolito all'Università di Milano-Bicocca e autore del libro di fresca pubblicazione *Titanic. Un viaggio che non dimenticherete* (ed. Piemme Vici).

CARLO SILINI

Zy. In effetti - risponde Polidoro - è difficile, dopo tutto quello che è stato scritto e fatto, trovare qualcosa che non si sapesse, tranne qualche dettaglio che può ancora incuriosire l'appassionato o lo storico. Tuttavia è una di quelle storie che continuano a piacere per motivi che hanno a che fare anzitutto col fascino delle catastrofi, che (quanto riguarda tragedie che non ci toccano) è una cosa che caratterizza tutti noi. Dal mio punto di vista, mi interessava soprattutto raccontare la vicenda non come un riepilogo dei fatti, ma cercando di ricreare la storia come se fosse vissuta in un romanzo. Nel mio libro parlano infatti solo le persone che c'erano. Le frasi sono state raccolte e ricostruite dai sopravvissuti, cogliendole nei loro memoir e nei dati delle inchieste. Il mio contributo è stato solo il tentativo di riunire queste voci in un racconto unico». In altre parole, lei ha raccolto le parole esatte dei protagonisti della vicenda, raccontate dai sopravvissuti. «Esatto. Ho provato a ridare il sapore e le sensazioni di quell'evento. In seconda battuta mi sono occupato della raccolta delle molte voci, teorie fantastiche e leggende che circondavano e circondano l'affondamento del Titanic per spiegarle e svelarne le origini». Quali sono ad oggi le certezze definitive sulla vicenda e quali i misteri irrisolti? «È accertato che le colpe sono di vario tipo. C'è da un lato una colpa dovuta alla superficialità e alla supponenza di chi ha costruito la nave e di chi la guidava, come il capitano Smith, che, assolutamente convinto che quella nave fosse inaffondabile, non si preoccupavano e non prendevano alcuna precauzione. Di fronte a ripetuti avvistamenti di iceberg nella zona, la reazione, esplicitata anche dal costruttore della nave che viaggiava a bordo, era quella di dire: non comunque andiamo alla velocità più elevata possibile così usciamo da questa zona, anche se poi ci scontriamo con un iceberg, essendo la nave inaffondabile, noi tiriamo avanti dritto senza problemi».

Le accuse di «leggerezza» da parte dell'equipaggio, quindi, continuano a reggere a distanza di cent'anni. «Sicuramente. Il comandante stesso non ebbe obiezioni a mantenere quella velocità e non si preoccupò del fatto che nella cofa la vedetta non avesse neppure il binocolo. Eppure la visibilità era scarsa: non c'era la Luna, il mare era calmo e non c'era modo di vedere nulla. Si vedeva solo un muro nero davanti e il buonsenso avrebbe consigliato una riduzione della velocità. Invece la nave continuò ad accelerare. Inoltre, nel momento più delicato della navigazione, quando le coordinate e gli avvistamenti degli ulti-

mi iceberg erano molto vicine, il comandante anziché stare in plancia per superare il momento difficile andò a coricarsi perché aveva fatto una bella cena con i suoi amici». L'anno scorso il *Daily Telegraph* ha avanzato un'ultima ipotesi sull'origine della tragedia: l'errore di un timoniere che avrebbe azionato la deviazione con trenta secondi di ritardo... «Esatto. Di fronte all'avvistamento dell'iceberg, dovendo sterzare, c'era stato un'esitazione al timone, non si sapeva se era meglio andare dritto o andare di fianco. Ma questa era solo l'ultimissima fase dell'incidente. L'altra certezza, stabilita sul relitto visionato sul fondo del mare, è che non c'era quel grande squarcio immaginato per tanti anni sulla fiancata della nave, ma tanti piccoli fori prodotti dall'iceberg che ha in un qualche modo scardinato lo scafo, che non era nemmeno rinforzato come quello delle navi precedenti. Questo è bastato a bucare tanti reparti stagni, più di quelli che avrebbero permesso alla nave di stare a galla».

E i misteri? «A dire la verità sulla dinamica dell'incidente di misteri non ce ne sono. Restano quelli sui nomi di alcune persone che non è mai stato possibile accertare, perché imbarcate magari come fuochisti all'ultimo minuto, o saliti al posto di un altro. Ci sono ancora in Nuova Scozia, nel cimitero, dei cadaveri non ancora identificati, tombe dove non è indicata l'identità. E poi ci sono i misteri fantasiosi». Parliamo di quelli, allora, magari a partire dalla leggenda del «sarcofago maledetto». «È una leggenda, ma prende spunto da un episodio vero, cioè dal fatto che un paio di ore prima del naufragio uno degli ospiti a bordo della nave, un giornalista famoso dell'epoca, aveva raccontato la storia di un sarcofago recuperato in Egitto (l'epoca era quella del boom delle spedizioni alla ricerca di resti egizi) e portato al British Museum. Attorno ad esso ruotava una fama di sfortuna e calamità: quelli che l'avevano trovato, ma anche quelli che l'avevano trasportato, avevano fatto una brutta fine. Successivamente qualcuno dei sopravvissuti ricordò il racconto ai giornalisti di New York e la vicenda fu raccontata in termini diversi. Si disse che quel sarcofago era sulla nave e che sarebbe stata la maledizione ad esso legata ad affondarla. In realtà il sarcofago si trova ancora oggi nella sala egizia del British Museum. Sul Titanic non fu mai caricato».

Che dire di quel romanzo di Morgan Robertson, uscito 14 anni prima del-



**Dramma seducente**  
La storia continua a piacere per motivi che hanno a che fare col fascino delle catastrofi, che è una cosa che caratterizza tutti noi

la tragedia, che raccontava la storia di una nave gigantesca, di nome *Titan*, che affondava dopo una collisione con un iceberg? «Il titolo del libro era *Futilità*. Il caso è sorprendente perché sembra descrivere in anticipo buona parte di quello che è poi successo: una nave enorme chiamata *Titan* che viaggiava in aprile sull'Oceano Atlantico affondava dopo una collisione con un iceberg e tutti i suoi passeggeri morivano. Poi, ragionandoci un po', come è stato fatto da Martin Gardner anni fa, ci si può chiedere: se io fossi un romanziere che si occupa di vicende navali e dovessi raccontare un grande disastro come racconterei di un affondamento che non avviene in tempo di guerra? O lo scontro con un'altra nave o con lo scontro con un iceberg. E in quel periodo gli scontri con iceberg erano uno dei problemi più sentiti per chi viaggiava su quella rotta dell'Atlantico. Il periodo più rischioso per viaggiare era aprile perché in quella stagione gli iceberg cominciano a sghiacciarsi e ad andare alla deriva».

Ma la coincidenza del nome quasi identico, Titan, resta impressionante. «Vero. Ma poi si è ritrovato un ritaglio del *New York Times* risalente al 1892, sei anni prima della pubblicazione del romanzo, nel quale si descrivevano i piani della White Star Line, la compagnia del Titanic, per le future navi. In essi si avanzava una possibile nome di una nuova nave, «Gigantic». Siccome tutte le navi della White Star Line finivano con «ic» (Adriatic, Pacific ecc.) e avevano nomi quasi mitologici, anche *Titanic* era un buonissimo candidato. L'autore avrebbe potuto quindi anche scegliere *Titanic*, ma avrebbe ricordato troppo quella della White Star Line e probabilmente l'ha chiamata *Titan* per differenziarla. Ma il nome e le caratteristiche della nave erano state in un qualche modo anticipate dalla stampa».

Tra le molte storie che ha recuperato, qual è quella che l'ha colpita maggiormente? «Forse quella della madre che era coi tre figli in terza classe e quando si è presentata sul ponte per partire con le scialuppe (l'ordine era quello di imbarcare prima le donne e i bambini) si è vista rifiutare l'accesso dei figli perché avevano più di 13 anni. Lei vide poi un'onda che se li portò via per sempre, ed è morta in ospedale anni dopo devastata da quel ricordo».

La vicenda del Titanic è stata letta con accenti classisti. Come se ai passeggeri di terza classe fosse impedito di accedere alle scialuppe. È vero? «Era una regola non scritta che in caso di emergenza sulle scialuppe si accolgessero prima le donne e i bambini. Ma anzitutto donne e bambini di prima classe, poi di seconda e infine di terza. Poi, se c'era posto, toccava agli uomini. Probabilmente, tuttavia, gli uomini di prima classe entravano prima delle donne e dei bambini di terza. Del resto basta guardare i dati sui sopravvissuti e dei morti a seconda delle tre classi e si vede che tra i bambini di prima classe c'è un solo morto, mentre sono tantissimi in seconda e in terza classe (lo stesso per le donne). In un qualche modo è la verità. Però va detto che c'erano poche scialuppe ed erano state messe quasi tutte sul ponte di prima classe. Le tre classi erano chiuse a chiave e venivano aperte quando veniva il loro turno. Lo si vede nel film di Cameron che non era tanto lontano dalla realtà. È difficilissimo, in ogni caso, trovarsi nei panni degli ufficiali che erano lì in quel momento, non avevano idea delle reali condizioni della nave, non sapevano cosa sarebbe successo e obbedivano agli ordini. Non è facile giudicare a posteriori».