

## Rimontando a tavolino il grande transatlantico

## Il mondo della White Star

di Angelo Ferracuti



La storia del Titanic è già in sé, come la nave stessa, un grande oggetto narrativo. Lo è come una guerra, l'attacco aereo dell'11 settembre, la semifinale Italia-Germania 4-3, un terremoto o la Rivoluzione d'ottobre. Cioè un grande edificio popolato dalla vita e dalle storie dei molti che l'evento tragico, oppure gioioso, o ancora avventuroso, imprevedibile, meglio ancora rivoluzionario, rendono duttilmente memorabile, di quella mitologia narrativa che accarezza un immaginario già pronto per l'uso.

Richard Davenport-Hines, biografo di Auden, scrittore e storico noto al pubblico italiano per un libro su Proust, in *Lo spettro del ghiaccio. Vite perdute sul Titanic* (ed. orig. 2012, trad. dall'inglese di Anna Martini e Anna Rusconi, pp. 370, € 21, Einaudi, Torino 2012) si diverte, con uno stile di rara calibratura e onnisciente lucidità, a ricostruirne la storia come stesse montando a tavolino il modellino della mitica imbarcazione, quello del centenario prodotto dalla Revell, curiosando in itinere sui mille curiosi risvolti "romanzeschi" delle vite in transito sopra il bastimento, il più grande del mondo in quel momento (stazza lorda di 46.328 tonnellate, 269 metri di lunghezza e 28 di larghezza) prima della collisione di quel 14 aprile 1912, frugando tra tante carte, documenti, cronache, missive, elementi che concorrono tutti insieme all'identificazione di un fatto di portata eccezionale ed epocale. Certosinamente, con dovizia di particolari, e l'aneddotica tipica di narrazioni di

questo tipo, l'autore insegue la rotta che da Southampton avrebbe dovuto portare il transatlantico a New York, dividendo il libro in tre partiture che segnano anche quel po' di destino della nave e anche della gente che il caso, o la necessità, ha portato verso l'imbarco: *A terra*, dove viene presentato tutto ciò che precede il viaggio, la composizione sociale del bastimento, divisa in ulteriori capitoli che parlano dei miliardari, degli emigranti e degli americani d'importazione; *In mare*, dove i destini e i movimenti interni raccontano la vita dell'imbarcazione come quella di una società rigidamente divisa in classi; e, l'ultima, intitolata *La vita e la morte*, con il momento della collisione e la vita dopo dei sopravvissuti. Tra le pagine di testo scorre una suggestiva colonna visiva con foto rigorosamente in bianco e nero dell'epoca che danno all'insieme un surplus di immaginario, compresa l'immagine del ghiacciaio Jakobshavn, dal quale si staccò un blocco che provocò il disastro, il salvagente superstite, quella del capitano Smith, e persino le carte da gioco della White Star.

L'autore, attraverso una scrittura calda e colloquiale, lucida e molto brillante, ci riporta indietro nel tempo, ricostruisce meticolosamente non solo gli eventi ma soprattutto il clima, il colore, le abitudini e i riti sociali di un mondo lontano, quello "dei grandi trust, il potere del denaro, la spietata brutalità e l'ingiustizia sociale (...), l'era del *supertransatlantico*" che prelude alla prima Grande guerra. Lo storico a volte prende il sopravvento sul narratore e fa un ritratto dell'America di inizio secolo, rende conto delle migrazio-

ni di massa, allarga alla condizione di quei disperati che fanno un viaggio della speranza, alcuni dei quali italiani: "A Napoli, dopo essere transitati dalle grinfie dei ladri, dei truffatori e degli estorsori che bazzicavano i moli, i passeggeri di terza classe, ormai stanchi e disorientati, venivano ammassati su piccole chiatte a vapore e trasportati al centro di fumigazione". Li aspettavano "marinai che brutalmente li spingevano a bordo come bestie al mattatoio".

Anche gli oggetti raccontano. Raccontano le pagine perdute per sempre del manoscritto di *L'agente segreto* di Conrad, come le tante storie e vite dei

"preferito dagli americani ricchi da generazioni". Alla seconda classe, che Robert Louis Stevenson definì "un'oasi modificata nel cuore stesso dei quartieri poppieri e prodieri di terza". Fino all'ultima e più infima classe, nel luogo in cui "a volte i temperamenti collerici s'infiammavano e dalle parole si passava al balenare di una lama di coltello e a una ferita sanguinante", e dove "per dodici giorni i ponti di legno non vennero lavati né disinfettati, si gettava appena un poco di sabbia per coprire il vomito", nella parte dove si trovavano meccanici, scalpellini, agricoltori, contadini, boscaioli e maniscalchi, fabbri, appartenenti

a una marea di etnie eterogenee e complesse di antropologiche stratificazione sociali e culture di cui il libro dispensa altre storie e condizioni.

Prima dell'affondamento il Titanic viaggiava a 22 nodi: "Era buio pesto e faceva un freddo cane - riferì uno degli ufficiali, - in cielo non c'era una nuvola e il mare era una tavola." Alle 23,40 Frederick Fleet, guardia del transatlantico, sopravvissuto alla tragedia, "avvistò una massa scura proprio sulla rotta della nave, suonò tre volte la campana d'allarme", quando il fuochista George Beachamp "udì qualcosa di simile al boato di un tuono".

Il capitolo *La collisione*, che è un po' l'acme, il punto di arrivo e di esplosione di una carica che percorre oltre trecento pagine di vigilata preparazione, è un vero virtuosismo di scrittura. Lo stile epico ne sorveglia ogni mossa, ogni minima scossa. Quello che resta è un

piccolo, quanto mai significativo reperto di classe, che ben sposa una citazione di William James posta in esergo a uno degli ultimi capitoli: "Tra un uomo e l'altro c'è pochissima differenza, ma la poca che c'è è *importantissima*": "Si confronti per esempio il contenuto delle tasche di due cadaveri restituiti dall'oceano in seguito all'affondamento del Titanic: John Jacob Astor IV ("Colonel Jack"), il passeggero più ricco, aveva addosso 4000 dollari in fradice banconote; la giacca di Vasilios Kavelos, contadino greco di diciannove anni, celava invece tesori assai più magri: un pettine, uno specchio, un portamonete contenente 10 centesimi e un biglietto ferroviario per Milwaukee".

Il romanzo del Titanic, quello che racconta la storia del mondo in una nave ora c'è. Non certo spettacolare e buonista come quello raccontato in un film che ha spopolato i botteghini e strabiliato agli Oscar, ma più potente che mai per capacità di ricostruzione e visione. Segno che la letteratura, la buona letteratura, quando c'è è più potente che mai, e lascia un segno nelle parti più sensibili e segrete di ognuno di noi. Come questo libro indimenticabile quanto la storia che racconta nella sua epica infinita, quando "il ghiaccio si tramutò in acqua, perse la sua forma e cessò di esistere, aumentando la profondità del Mar dei Sargassi". In quel "punto solitario del mare" cantato da Thomas Hardy, dove fatalmente, nella natura dell'imprevedibilità "giunge il compimento che scuote due emisferi".

angeliferracuti@interfree.it

A. Ferracuti è scrittore

## Ragazze di prima classe

Ad anni dall'affondamento della nave più grande del mondo, è ancora irresistibile il fascino che emana da quella tragedia. Questioni di immaginario vecchio e nuovo, passaggio d'epoca, punto di non ritorno tra uno stile votato all'accesso e la sintesi della modernità che sta per affacciarsi a una guerra mondiale. I viaggi in transatlantico sono stati oggetto di studio, quasi telescopi letterari per guardare con occhi attenti a microcomunità poste a forza in rotta di collisione. A cominciare da Theodor Dreiser, che a fine Ottocento si stupiva di intercettare abitudini e linguaggi propri di certi quartieri poveri nelle stive della nave; Stevenson ci ritrovava un'idea di New America che gli stava particolarmente a cuore; Barrie li utilizzava per mettere in scena il gioco sottile delle buone maniere e infine Maugham ci vedeva un che di minaccioso, quasi tragico, nella folle scommessa di attraversare il mare senza rinunciare al comfort. E naturalmente Edith Wharton, contemporanea estima-

trice della *grandeur* dello stesso Titanic, ne fu la più abile cronista. Oggi il livello si è spaventosamente abbassato, ma non mancano i romanzi di puro intrattenimento femminile, al limite della *chick lit*, che i nostri editori si sono affrettati a tradurre. Garzanti, Newton Compton, Sperling, contano titoli dove belle ragazze incontrano il loro sogno d'amore a bordo di lussuose navi da crociera e il film di James Cameron, nella nuova versione 3D, richiama ancora spettatori confusi tra la verità storica e la sete di favole a buon prezzo. Non stupisca allora che il taglio da storico minuzioso del saggio di Richard Davenport-Hines non abbia scalato le classifiche, il lettore preferisce l'illusione sfumata del romanzo d'atmosfera e magari partecipare alla prossima crociera organizzata sulla

rotta del Titanic: da Southampton a New York il costo varia tra i 3000 e i 7000 euro, ma si garantisce l'uso dei servizi originali dell'epoca.

CAMILLA VALLETTI



Debut on the Beach, "New Yorker" giugno 2005

molti che affollano i ponti. Sappiamo che a bordo c'era Martin Rothschild, produttore d'abbigliamento (nonché zio della scrittrice satirica Doroth Parker), così come la ricca ereditiera Charlotte Drake Cardeza, che il menù di prima classe prevedeva, tra le altre cose, salmone affumicato, lombata di manzo e spezzatino di montone. Conosciamo le vicende dei suoi marinai, molti dei quali "non occorre sollecitarli troppo per indurli a raccontare terrificanti storie di tifoni, incidenti e privazioni, quali prove incontrovertibili del maschio rigore di cui essi avevano dato prova in gioventù". Le storie conradiane di questi uomini di mare inseguono l'epica dell'oceano, anche se dopo il disastro "molte voci si levarono contro l'eccessiva, pericolosa velocità di navigazione dei piroscafi".

La narrazione avanza e aggrega, percepisce come fosse al presente la rigida divisione di classe, e le abitudini, i riti e i miti dei suoi passeggeri partiti con griffe e intenzionalità differenti. Dalle sontuose suite di prima classe, abitate "dal perfetto ideale di mascolinità dei ceti superiori", tra stucchevoli rampolli dell'alta borghesia e uomini d'affari, che si dividono per lusso e stile, millantatori o truffatori eleganti come il finto barone von Drachstedt, "sedicente venditore di auto sportive", e il più ricco di tutti, John Jacob Astor, di cui come molti altri si narrano le imprese, alle molte donne americane e miliardarie "odiose e pretenziose" che "hanno cagnetti minuscoli e si trascinano dietro mariti come agnellini", come Lady Duff Gordon, aulica e "incantata dalla bellezza della nave", il ristorante *à la carte*