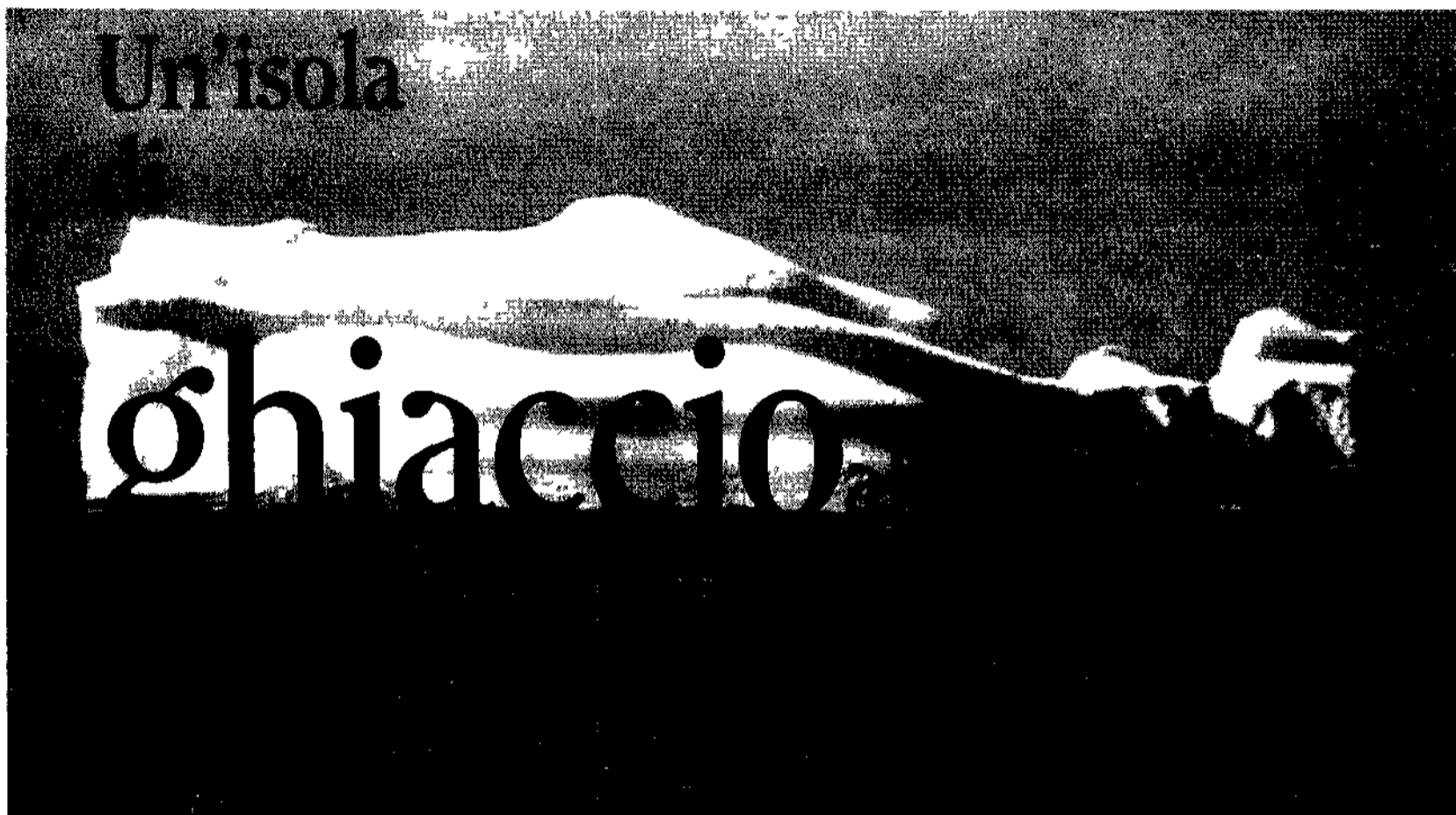


Un immenso blocco di banchisa s'è staccato dall'Antartide: è grande come l'Elba



Un'isola

Ghiaccio

È grosso grossissimo «mostro» addirittura secondo i ricercatori britannici del «British Antarctic Survey» di Cambridge che l'hanno osservato per primo. L'iceberg che si è staccato dall'Antartide e potrebbe in futuro minacciare la navigazione sulla costa orientale dell'America latina ha una superficie gigantesca 2.876 chilometri quadrati.

Un paragone? L'isola d'Elba è solo 2.223 chilometri quadrati. Un gran bel blocco di ghiaccio dunque. Un vero incubo che ha cambiato non poco la geografia del continente antartico. Per la prima volta da quando fu scoperta nel 1842 da una spedizione britannica l'isola di James Ross risulta infatti circumnavigabile. Fino ad ora il ghiaccio perenne impediva questa navigazione.

Ecco dunque che nel giorno in cui ritorna per l'ennesima volta lo spettro del Titanic e della «signora bianca» che l'ha affondato l'altro Polo quello Sud sembra riaffermare la sua immensa potenza e imprevedibilità della natura. Certo, un

iceberg di queste dimensioni non è certo facile da centrare. Sarebbe difficile non vederlo o scambiare per la nebbia mattutina. Non illudiamoci però. «Quella montagna di ghiaccio non rimarrà intera per lungo tempo», spiega Antonio Navarra, climatologo del Cnr di Modena. «Le tensioni provocate dalle correnti marine sono fortissime e alla lunga lo spaccheranno in pezzi sempre più piccoli».

Sembra allora giustificato il timore di chi pensa che per la nave il pericolo si farà concreto quando nella marcia verso i mari più caldi l'isola di ghiaccio galleggiante incomincerà a sciogliersi e a frantumarsi nei prossimi mesi e anni? Probabilmente sì. Anche se a differenza del 1912 quando per l'appunto il Titanic affondò i sistemi radar forniscono ben altra tranquillità alla navigazione nelle acque polari.

Il problema come si suol dire sembra però essere anche un altro. E cioè che assieme al mega iceberg, nell'Antartide ben altre enormi lastre di ghiaccio finora considerate

Un gigantesco iceberg assieme ad altri più piccoli, si è staccato dalla banchisa antartica e ora naviga verso i mari dell'America meridionale. Nel giorno delle nuove ipotesi sull'affondamento del Titanic, la natura sembra voler ribadire la propria imprevedibilità e potenza. Gli scienziati si chiedono se questo fenomeno può essere attribuito all'effetto serra. Durante l'estate artica si era verificata una anomala fioritura

potrebbe anche non superare mai la barriera invisibile costituita dalla corrente circumpolare che gira tutt'intorno al continente. Ma date le dimensioni del fenomeno i pezzi più grossi potrebbero con molta probabilità forzare il blocco naturale che li isolerebbe dal resto degli oceani e sciogliersi dopo molti anni di «navigazione» verso i mari più caldi dell'America meridionale.

Ma non è questo il punto. Piuttosto torna fortissima la domanda: principio di questi anni è colpa dell'effetto serra?

Chi ha anni e buona memoria ricorderà che negli anni Sessanta si dava la colpa di tutto (dal maltempo alle malattie) alla «bomba atomica». Si rischia dunque anche in questo caso di fare climatologia da treno (intesa come riproposizione di luoghi comuni parascientifici). Resta il fatto che in molte zone dell'Antartide la temperatura media è aumentata di 2,5 gradi centigradi nel corso degli ultimi cinquant'anni e questo è senz'altro il segnale di qualcosa.

«Ciò che è difficile dire», spiega Antonio Navarra, «è se queste fluttuazioni di temperatura rientrano in una variabilità normale o se davvero l'eccesso di anidride carbonica immessa nell'atmosfera dall'uomo ha innescato un mutamento drammatico del clima. Per essere sicuri che si tratti dell'effetto serra insomma, occorrerebbe avere statistiche precise su un periodo molto più lungo, se cioè nel corso di alcune decine di anni fenomeni apparentemente eccezionali come il distacco di grossi iceberg si ripetono e diviene la norma».

In assenza di queste certezze cerchiamo almeno di applicare gli accordi del summit di Rio de Janeiro di tre anni fa sulla riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera. A Berlino a fine mese si terrà una conferenza internazionale sul clima per fare il punto su quegli accordi e, soprattutto, i suoi effetti. Qualche posizione politica ostile alla riduzione di emissioni potrebbe naufragare sull'iceberg staccatosi dal Pacifico Mare di Ross.

ROMEO BASSOLI

parte permanente della crosta antartica, si stanno disintegrando per effetto dell'aumento della temperatura in tutta quella regione.

Ma che cosa sta accadendo allora nel «freezer del mondo»? Sembra proprio che l'estate appena trascorsa (ricordiamo infatti che da quelle parti è autunno) sia stata particolarmente calda. Tant'è che forse qualcuno si ricorderà che a gennaio uscì sui giornali la notizia di una eccezionale fioritura sul terreno antartico lasciato libero dal

ghiaccio. Dopo i fiori però è arrivato qualcosa d'altro.

L'allarme è stato dato da una stazione di ricerca che la Gran Bretagna mantiene in Antartide. Gli scienziati della «Rothera Research Station» hanno scoperto che il rialzo della temperatura ha portato allo scioglimento della coltre glaciale tra l'isola di James Ross e la canale di Principe Gustavo. Da qui la deriva degli iceberg e la nascita del «mostro».

Ora questa massa di ghiaccio

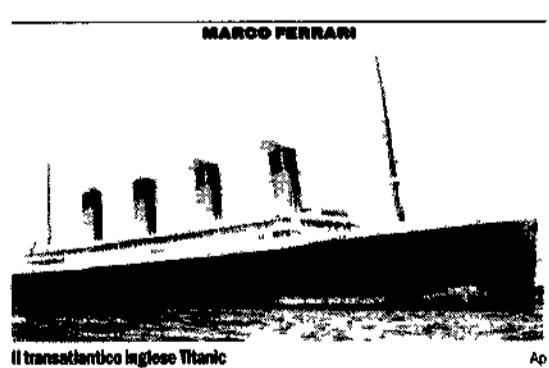
Fred Barrett, George Cavell e George Kemish chi erano costoro? Tre dei fuochisti del Titanic, facce sempre sporche, gote ammaccate, mani callose, acqua e whisky a volontà, uno stomaco da digerire un elefante. Tra i tanti personaggi che il più famoso naufragio della storia ci ha proposto mancavano proprio loro gli ultimi ingranaggi nella «nave inaffondabile». Adesso le rivelazioni di un documentario di «Channel Four» porterebbero all'ipotesi di un affondamento dovuto non ad un iceberg ma ad una esplosione provocata da un incendio nei depositi di carbone. In quel vortice di avvenimenti che caratterizza un naufragio i protagonisti possono diventare eroi o codardi per un istante, un attimo, un niente come insegna Lord Jim. Nel viaggio verso l'inferno che è il viaggio verso il cuore dell'uomo, il conflitto tra istinto e razionalità libera il proprio «doppio». E basta un piccolo dubbio per cadere vittima.

Le tecniche del naufragio avvenute la notte del 14 aprile 1912 al largo di Terranova e che è costato la vita a 1490 persone forse più ci avevano sinora evidenziato figure ben diverse e consolidate dei poveri fuochisti. L'eroico capitano Edward J. Smith semplicemente «E.J.» per gli ufficiali, barba ben curata, sessantadue anni, prossimo alla pensione, degna conclusione di camera con le navi della White Star, la vedetta Frederick Fleet, il quale dall'alto della coffa sul albero di prora vide per primo l'iceberg, il sesto ufficiale James Moody assistente dell'ufficiale di guardia William M. Murdoch che riceveva il segnale di avvistamento e reagì con troppa calma lo stesso Murdoch che diede l'ordine di macchine ferme, quindi indietro tutta e che tirò le leve di chiusura delle paratie stagne, il secondo uf-

Iceberg o fuoco? Il Titanic finì così

ficiale Charles Herbert Lightoller che non prese iniziative una volta avuta la segnalazione della presenza dei ghiacci galleggianti, il secondo timoniere Robert Fitchens che manovrò forse con ritardo il timone sino all'arresto devando verso sinistra. Chi di loro commise davvero l'errore fatale?

Le cronache ufficiali del Titanic parlano effettivamente di incendio sviluppatosi nel deposito carbone posto davanti alle caldaie numero 5, un incidente trascurabile secondo il capitano Smith dovuto probabilmente al tentativo di far raggiungere alla nave il massimo della velocità consentita, 23 nodi. Così almeno il comandante del Titanic raccontò a Bruce Ismay, presidente della White Star, anche lui impegnato nella prima traversata del suo gioiello verso New York. L'incendio fu completamente domato a giudizio dei testimoni. Dunque il documentario di «Channel Four» non aggiungerebbe nulla di nuovo se non andasse ad alimentare quel mito della «nave inaffondabile» che in realtà naufragò al primo viaggio. Un'ipotesi come tante giustificate si dice dalla scoperta di una grossa falla nello scafo. Neppure Robert D. Ballard che nel 1985 ha individuato il relitto a 4 mila metri di profondità e lo ha esplorato minuziosamente in più occasioni, si sarebbe sognato di proporre una simile tesi. Perché? «Non sapremo mai con sicurezza come e in che misura il lato di destra della prora della nave era profondamente sepolto nel fondo», sta stato squallido dal iceberg, sostiene Ballard, i danni non sono enormi, la len-za



Il transatlantico inglese Titanic

non è profonda come si presume», ha constatato il geologo. In somma, come aveva già sostenuto Walter Lord, autore di «Titanic, latitudine 41° grado», sembrerebbe impossibile dal punto di vista fisico che si producesse uno squarcio continuo tale da affondare il transatlantico. E allora? Le ultime analisi portano alla conclusione che lo scafo d'acciaio sottoposto a forti tensioni a bassa temperatura, si sia incrinato sino ad aprirsi e spezzarsi in due tronconi, come ora appare sul fondo dell'Atlantico.

Già in occasione degli ottant'anni del naufragio il mistero Titanic si era ammantato di fascino, risvolti riproprendo la sfilata angosciosa di eroi e fidi. Quel capitolo si era concluso con l'assoluzione di Stanley Lord (il capitano che dormì sottocoperta) diceva una canzone di Herbert Stone e del giovane James Gibson, rispettivamente comandante secondo ufficiale e allievo del Californian, il piroscafo che navigava a sole dieci miglia dal Titanic e che male interpretarono i segnali di aiuto. Tra il Californian e il Titanic infatti ci sarebbe stata un'altra nave, una nave-fantasma, il piroscafo sarebbe stato più di stante di quanto calcolato dall'inchiesta inglese. E la recente mostra di reperti strappati ai segreti del mare e ordinata dal Museo Marittimo di Greenwich ha messo in evidenza che quella fredda notte di aprile uno sciacallo saccheggiò le cabine dei super-ricchi, il cui patrimonio complessivo superava i 250 milioni di dollari. La sua borsa si è inabissata in quel cimitero d'acciaio.

Forse ha ragione Melvina Dean, 83 anni, superstite del naufragio a dire che sarebbe meglio che tutto fosse lasciato com'è, nell'abisso dei misteri. Laggù nella fossa di

zio nonostante gli echi che la vicenda continua a suscitare. Ed è un silenzio d'acqua che copre anche le ultime note suonate dall'orchestra di Hartley prima che il Titanic si inabissasse. Quelle sono rimaste sulle onde dell'Atlantico. Al largo di Terranova qualcuno giura di ascoltare le note del piano di Theodore Brailey, i tocchi di violoncello di Roger Broux, gli acuti del violino di Jock Hume rammentare un'epopea di fasti marittimi che non c'è più l'ostentazione della sfida agli oceani, le città galleggianti e l'apoteosi della più grande nave del mondo. Quella che ancora regge l'usura del tempo e rende il suo mistero impenetrabile. Proprio la stanza del Titanic, la sua presunta inaffondabilità, il viaggio d'esordio, i passeggeri magnati dell'industria, l'apocalisse, i dubbi e le polemiche sono gli ingredienti principali del mito. Ma è l'inevitabilità del destino che affascina e con torce. La grandezza porta alla rovina, sembra insegnare l'oceano. La tragica «sinfonia dell'evento» toglie ogni certezza all'uomo che resta incredulo sino alla fine. Soltanto con il naufragio i protagonisti avranno la consapevolezza della loro sorte, metafora di quell'imperialismo che aveva nelle comunicazioni e nei trasporti i suoi simboli di modernità.

Il Titanic chiude l'età della certezza nel progresso, annienta l'aura del capitalismo nascente che trovava nella finanza, nelle banche, nelle grandi imprese, nella politica coloniale e protezionistica la chiave della sua «inesistibile» affermazione. Laggù nella fossa di

Terranova si chiusero i sogni della dinamica classe alta anglo-americana naufragata nel suo «building galleggiante» costretta a condividere la tomba con gli impiegati della seconda classe, gli emigranti della terza classe e con i carbonai e i fuochisti delle sale motori. Chi già aveva conquistato una posizione di prestigio nel Nuovo Mondo ed era diventato uomo da copertina (John Jacob Astor e la giovane moglie Madeleine incinta appena usciti da uno scandalo) il proprietario dei grandi magazzini Macy's di New York, Isidor Straus, i costruttori di veicoli tranvian, Widener, l'ingegnere dell'acciaio, Ryerson, il presidente delle ferrovie canadesi, Charles M. Hays, il banchiere Harry Molson) fu obbligato a dividere l'immagine della morte e prima ancora gli affanni, le urla, la paura, gli addii, con gli umili cercatori di fortuna, zotici e campagnoli di mezza Europa sulla via delle «Menche».

Più che la notizia della nuova ipotesi di affondamento del Titanic è stato il ritrovamento del relitto a riesumare il caso. Il Titanic è divenuto un business con buona pace di George Tulloch, presidente del consorzio americano che ha ottenuto dal tribunale il riconoscimento dei diritti sul relitto. Un business dunque più che un mito. Per questo basta e avanza la letteratura come dice Walter Lord nel 1988 Morgan Robertson, nel romanzo «Vanità», descisse il naufragio di un grande transatlantico causato da una collisione con un iceberg in una fredda notte di aprile. Quattordici anni dopo una compagnia inglese costruì una imbarcazione simile a quella di Robertson che finì esattamente come quella del romanzo. La nave di Robertson si chiamava Titan, quella vera si chiamò Titanic.

ARCHIVI

LIGIA ADAMI

Titanic

La grande nave numero per numero

Il Titanic era nel 1912 la più grande nave passeggeri nella storia della marineria. Era lunga 269 metri, il suo timone affondava in acqua per 28 metri, la sua stazza era di oltre 46 mila tonnellate. I giganteschi motori consentivano una velocità di crociera di 21 nodi l'ora con punte possibili tra i 23 e i 24 nodi. A bordo poteva ospitare 735 passeggeri in prima classe, 674 in seconda, 1.026 in terza. L'equipaggio era di 885 uomini. In totale 3.320 persone. Nelle grandi stive erano stoccati i cibi necessari alla navigazione, anche qui si tratta di numeri enormi: 34 mila chili di carne, 5 mila di pesce, 40 mila uova, 40 tonnellate di patate. I piatti erano 12 mila, le stoviglie 23.500.

Il viaggio fatale

Un sogno durato solo 4 giorni

La partenza da Southampton per il viaggio inaugurale (il collaudo era durato solo 12 ore) avvenne il 10 aprile del 1912, la data d'arrivo era il 17 aprile ai moli di New York. Doveva essere un record in tutti i sensi: dimensioni, velocità, quantità di passeggeri, lusso dell'albergo galleggiante. La nave era giudicata inaffondabile. Ci furono diversi messaggi inviati al Titanic per segnalare la possibilità di incontro con iceberg. La nave ignorò. L'urto avvenne alle 23.40 del 14 aprile. La massa di ghiaccio, nella nebbia era stata avvistata in ritardo dall'uomo di guardia sulla coffa e il resto dell'equipaggio reagì in ritardo.

L'affondamento

Inabissato in due ore

La falla aperta dall'urto provocò con estrema rapidità il fatto che la prua entrò nell'acqua, le stive si riempirono e si appesantirono. I quattro fumaioli si staccarono e caddero in mare. Quando metà del transatlantico era ormai inabissato lo scafo si spezzò in due, sono le 2.17 sono passate soltanto due ore e 37 minuti. Resta a galla soltanto il troncone di poppa, in quel giro di tre minuti si mette in verticale e si inabissa. È uno spettacolo terrificante per i sopravvissuti che si aggrappano sulle scialuppe nelle gelide acque del mare sub polare.

I soccorsi

Poche scialuppe e ritardi

La sciagura del Titanic venne aggravata da una serie di motivi. La nave, proprio perché ritenuta sicurissima, era dotata di 20 scialuppe, 14 delle quali potevano trasportare 65 persone ciascuna, altre due più piccole avevano una capienza di 40 persone ciascuna. Infine c'erano 4 grandi gommoni da 47 posti per un totale di 1178 persone. Nella grande confusione e la mancanza di esperienza fecero un modo che le scialuppe fossero calate in mare mezza vuote. Inoltre i soccorsi non furono tempestivi. Due navi si furono coinvolte e ancora oggi sono molti gli interrogativi aperti. Perché la Carpathia indicò una posizione scorretta del Titanic? E perché la Californian, che era la più vicina, impiegò tanto tempo ad arrivare?

DALLA PRIMA PAGINA

Il mito

Adesso invece mi dicono che non è andata così, che c'era il fuoco che l'iceberg. E allora, qua è la verità? Io la verità la conosco ed è che ci sono due Titanic e non uno solo. Quello buono è il celebre, cui Enzensberger ha dedicato un libro di poesie, tra i più belli di questi cinquant'anni. Der Untergang del Titanic, ossia «La fine del Titanic». E De Gregori ci ha scritto su due splendide canzoni. A far fede che le cose siano andate come dicono Enzensberger e De Gregori c'è una notizia di oggi, quasi celebrata e conosciuta dal polo: si è staccato un iceberg di 2 mila 800 chilometri quadrati. Poi, forse ce ne è pure un altro di Titanic, un omonimo apparso ieri in attesa che qualcuno sappia riempirlo con l'immaginazione che crea i miti. Cioè la verità.

(Foto Portinari)