

Con Leonardo Di Caprio e Kate Winslet Love-story tra ragazzi e lotta di classe in un super-kolossal da 200 milioni di dollari

Lotta di classe sulla «nave dei sogni»? Alla fine delle tre ore e 14 minuti di *Titanic*, è la vena democratico-populistica di James Cameron a imporsi sulle altre, e certo non è un caso che l'autorevole *Newsweek* l'abbia definito provocatoriamente «un'odissea filomarxista», plaudendo alla «finissima ironia» con la quale il cineasta canadese ha speso «la fortuna più grande mai usata a Hollywood per farne una parabola sui mali della ricchezza». Naturalmente il filmone della 20th CenturyFox, pare il più costoso della storia del cinema (200 milioni di dollari), è tante cose insieme: potremmo definirlo *Via col vento* che incontra *L'avventura del Poseidon* che incontra *Cuori ribelli*. Ma è probabile che ciascun spettatore si ritaglierà il suo *Titanic*, chi palpitando per la melodrammatica storia d'amore senza lieto fine, chi meravigliandosi di fronte alla prodigiosa ricostruzione in tempo reale del naufragio, chi apprezzando il versante ammonitore/simbolico del disastro, chi infine inchinandosi alla supremazia tecnologica dell'odierno cinema americano. Il quale, checché se ne dica (e molto se ne può dire: è pigro, spompa, ripetitivo), non sembra per ora destinato a inabissarsi come il mitico piroscampo costruito dalla White Star Line.

Non è la prima volta che Hollywood trae spunto dall'epocale catastrofe del 14 aprile 1912 per costruirsi sopra uno spettacolo capace di intrecciare verosimiglianza storica e rielaborazione romanzesca (qualcuno ricorderà il *Titanic* di Jean Negulesco del 1953); e certo non è una coincidenza che anche lo spagnolo Bigas Luna, ispirandosi alla vicenda, abbia appena girato *La cameriera del Titanic*. Ma Cameron, forte del potere contrattuale conquistatosi con *Terminator* e affini, punta a firmare una sorta di *ultimate movie*, di film definitivo: per la ricchezza scenografica dell'impianto, per la complessità degli effetti speciali e anche per la fama «maledettista» che ha circondato, tra incidenti, scioperi e sfarimenti di budget, il lavoro sul set.

Affascinato dalle profondità marine sin dai tempi dello sfortunato *Abbyss*, il 43enne regista canadese conferma la regola che vuole il mare una bruttissima bestia al cinema (ne sanno qualcosa il Polanski di *Pirati* e il Costner di *Waterworld*), uscendo però vincente dalla titanica sfida. È come se le pagine dell'accurato libretto di Jean-Pierre Keller *Sul ponte del Titanic* si concretizzassero sullo schermo: l'agonia al rallentatore del transatlantico, squarciato dal cuneo di ghiaccio sotto la linea di galleggiamento, viene impaginata da Cameron con potente realismo, in una sinfonia di sinistri cigolii, lamiere sbullonate, torrenti d'acqua, mentre lo scafo comincia a inclinarsi prima di spezzarsi e il quartetto d'archi, come vuole la leggenda, continua a eseguire in coperta musiche allegra.

Insieme all'«inaffondabile» piroscampo calano a picco in quel mare gelato anche le «magnifiche sorti e progressive» della tecnica, la fiducia in una scienza capace di evitare le imboscate del destino. La Grande Guerra è alle porte e quel naufragio sembra quasi annunciare la mattanza, come suggerisce una delle scene più «forti» del film: quella folla di cadaveri a galla, irrigiditi dal ghiaccio e dalla morte, presenze spettrali lambite da un pietoso Caronte notturno in cerca di superstiti. Solo che i superstiti, su 2200 passeggeri, furono appena 700: per lo più i ricchi che trovarono accoglienza nelle poche scialuppe di salvataggio predisposte dall'inecuto armatore. La tragica assurdità non sfugge a Cameron, che ne fa quasi il sottotesto «politico» del suo film, in una chiave di denuncia sociale dell'ingiustizia di classe rispecchiante la love-story tra i due protagonisti.

La cornice contemporanea serve infatti a introdurre il personaggio centenario di Rose, la sopravvissuta che nel lungo flashback assume i connotati di Kate Winslet. Imbarcata sul *Titanic* insieme al facoltoso e antipatico promesso sposo, la giovane aristocratica con la passione di Freud e Picasso si innamora

naturalmente del pittore squattrinato e *bohémien* interpretato da Leonardo Di Caprio. Mentre il fantasmagorico piroscampo marcia a tutto vapore verso l'affondamento, i due adolescenti vivono il loro sentimento amoroso nell'insofferenza crescente dei parenti perbenisti, pronti a ricorrere alla menzogna e alla violenza per sabotare la coppia. Le cose precipitano quando scompare dalla cassaforte il prezioso gioiello appartenuto a Luigi XV e ora donato dal riccone alla futura moglie: le circostanze sembrano incolpare l'innocente Jack, ma scommettiamo che prima o poi il prezioso tornerà fuori?

Barocco e ultraromantico, *Titanic* non è esente da qualche scivolata di gusto (l'avidità «cacciatore» dei mari che si redime ascoltando la vecchiaia) ed è probabile che gli esperti rintracceranno nella partitura qualche sfondone storico; ma nell'insieme il film si impone per la magniloquenza dell'impianto, la ricchezza dei dettagli scenografici, la dimensione allegorica della catastrofe. Novella Rossella O'Hara, la Winslet porta il suo volto ottocentesco in questa tragedia dalle risonanze contemporanee; mentre Di Caprio è inventivo e sbarazzino come richiesto dalla parte. Anche se il vero divo della situazione è il modello a grandezza naturale del *Titanic* fatto costruire dallo scenografo Peter Lamont e «affondato» lentamente nelle piscine della Fox.

Michele Anselmi

E da oggi in 400 copie nei cinema

Tutti lo vogliono, e naturalmente la Fox sta cercando di fare il «pieno». «Titanic» esce oggi in 400 sale (di cui 23 a Roma, 3 a Milano, 7 a Firenze, 4 a Bologna), nella speranza di bissare il successo americano. Travolgente fino ad ora (225 milioni di dollari in poche settimane), ma non ancora sufficiente a coprire il costo colossale del film: 200 e passa milioni di dollari. «Così come non c'erano abbastanza scialuppe di salvataggio sul Titanic, così non ci sono abbastanza cinema per il film», ha ironizzato l'Associated Press, confermando l'intenzione della Fox di non imbarcarsi mai più in imprese a questi livelli di spesa. È un fatto che, per diventare fattore di guadagno, «Titanic» deve incassare almeno 600 milioni di dollari. Per questo lo Studio guarda con una discreta apprensione al responso europeo e asiatico. Ma i primi dati sembrano confermare l'andamento positivo. Primo in Australia, Nuova Zelanda, Honk Kong, Taiwan, il film di Cameron è partito fortissimo in Francia e Gran Bretagna, e il miracolo dovrebbe ripetersi in Italia. Solo ieri il sito Internet è stato visitato da oltre 1500 «navigatori», e dappertutto sembra crescere la febbre *Titanic*. Al punto che la Fox è riuscita a tenere fermo a 12.000 il prezzo del biglietto anche a Milano. Intanto mercoledì sera, al cinema Europa di Roma, l'anteprima a inviti ha registrato il tutto esaurito. Molti i vip accorsi, tra i quali Veltroni, Raoul Bova, Claudia Gerini, Clemente Mimun, Roberto D'Agostino. [Mi.An.]

Ti amo



Kate Winslet e Leonardo Di Caprio in una romantica inquadratura di «Titanic». Sotto, un momento del naufragio ricostruito da Cameron

Titanic

Una leggenda tra mito e maledizione

Un arco di volo di pochi secondi e la bottiglia si infrange: il vetro va in frantumi, lo champagne esplode e scorre velocemente lungo le fiancate, mentre lo scafo scivola in acqua. È il varo più sfortunato della storia della navigazione, quello del *Titanic*, l'inaffondabile transatlantico della lunghezza di 269 metri, del peso di 60.250 tonnellate, della velocità di 24 nodi che nemmeno Dio avrebbe potuto affondare. Messo verticalmente - scrive Jean-Pierre Keller nel suo agile ed arguto *Sul ponte del Titanic* (Eleuthera Edizioni, 1997) - «sarebbe stato più alto del più grande grattacielo dell'epoca, il Woolworth Building».

Pochi giorni dopo la partenza della crociera inaugurale del piroscampo, il *Corniere della Sera* del 16 aprile 1912 scrisse: «Le speranze fatte nascere dai primi telegrammi sono svanite. Il naufragio del più colossale transatlantico costituisce ormai la più spaventevole catastrofe marittima che si ricordi. La telegrafia senza fili (dal *Titanic* fu lanciato il primo segnale di Sos della storia, n.d.r.) non avrà compiuto che il miracolo di salvare una parte delle vittime. Più di 1500 persone, forse duemila, sono state inghiottite col piroscampo. La notizia fu portata da un laconico telegramma del *New York Herald*, il quale dice che si erano salvate soltanto 675 persone».

La storia è arcinota, anzi per gli americani costituisce l'argomento letterario più seguito dopo la vita di Gesù e la guerra di Secessione. Il *Titanic* partì per il suo primo viaggio il 10 aprile 1912 da Southampton per raggiungere New York dopo due scali in Irlanda, Cherbourg e Queenstown, ma, in seguito ad un urto con un iceberg, affondò nella notte fra il 14 e il 15 aprile 1912, 400 miglia a sud-est della costa di Newfoundland, di fronte al Labrador. Accadde a mezzanotte meno venti di domenica 14 aprile quando Frederick Fleet, il marinaio di vedetta, segnalò un gigantesco iceberg «davanti a dritta»: dall'allarme alla collisione passarono trentasette interminabili secondi. Non c'era un filo di vento, non una minima increspatura dell'acqua; un marinaio raccontò di non aver mai visto, in trentasei anni di navigazione, il mare così calmo, era come «un lago d'olio» scrisse Lawrence Beesley, il primo dei sopravvissuti a pubblicare un libro sulla vicenda. Al suo *The Loss of the Royal Mail Steamer Titanic*. Its

Story and its Lessons (Heinemann, Londra, 1912), seguirono, l'anno dopo, *The Truth about the Titanic* del colonnello Gracie, un racconto di Elisabeth Shutes, poi film documentari (il primo fu girato tre mesi dopo da una sopravvissuta e poi nel '58 il famoso *A Night to Remember*), rappresentazioni teatrali, musicals, fino ad arrivare ai giorni nostri con video games e siti Internet.

Ma torniamo un attimo a quella fatidica notte: alle due e venti del mattino il *Titanic* rimase immobile per un minuto o più, come «un'enorme balena che si immerge nel mare dalla testa» e poi si inabissò a 4000 metri di profondità, dove giace ancora oggi nonostante i vari tentativi americani e francesi di recuperarlo. La vicenda del *Titanic* entrò subito nella leggenda, cominciò ad alimentare un immaginario collettivo circondandosi presto in un alone di mistero: perché così tanti posti vuoti nelle scialuppe (sulla numero 1 c'erano solo dodici persone sui quaranta posti previsti)? Perché non si riuscì ad evitare l'iceberg? Perché si salvarono quasi esclusivamente donne e bambini? Perché quasi nessuno della terza classe? Perché tanta gente non fece proprio nulla per tentare di salvarsi? Benjamin Guggenheim per esempio, famosissimo industriale dell'epoca, si mise, con il suo maggiordomo, in abito da sera per morire «elegantemente». Ida Straus, moglie del ricco proprietario di una famosa catena di grandi magazzini di New York, non volle salire sulle scialuppe per rimanere accanto al marito: i due si accomodarono su delle sdraio aspettando la serenamente la morte, accanto ai musicisti di bordo che continuarono a suonare mentre la nave si inabissava a quattrocento metri. Questi sono soltanto alcuni dei casi delle numerose persone che decisero di andare incontro felicemente alla morte.

Aveva probabilmente ragione Carl Gustav Jung quando sosteneva che la morte nelle acque era la più materna delle morti. «Il desiderio dell'uomo è di la morte e la sua fredda morsa diventa il grembo materno, esattamente come il mare, che pur inghiottendo il sole, lo fa rinascere nelle sue profondità». Da Jung potremmo facilmente passare, magari, a Gaston Bachelard, secondo il quale il richiamo dell'acqua reclama in un certo senso un dono totale, un dono intimo: essa vuole un abitante,

Il mistero e la morbosa curiosità attorno alla vicenda aumentarono quando qualcuno si accorse che nel 1898, ossia quattordici anni prima della tragedia, un tale Morgan Robertson aveva pubblicato un romanzucolo dal titolo *Futility*, che raccontava la vicenda di una nave, il *Titan*, della stessa lunghezza del *Titanic*, con lo stesso numero di passeggeri, motori, eliche e ponti, la quale dopo lo scontro con un iceberg si inabissò. L'illustre compositore inglese Gavin Bryars che al *Titanic* ha dedicato uno dei suoi lavori più riusciti, nelle note di copertina del disco ha scritto, con il suo tipico *humor*, che «è comunque possibile che il capitano Smith si sia messo a eseguire una rappresentazione assai fadele del naufragio del *Titan* mentre il *Titanic* colava a picco».

Dopo la scoperta dell'esistenza di *Futility* si cominciò naturalmente a parlare della maledizione del *Titanic*: Keller ricorda la superstizione marinaia secondo la quale non bisogna imbarcarsi su di una nave che effettua il suo primo viaggio (per questo il transatlantico era poco affollato). Le cronache del periodo raccontano inoltre che il *Titanic*, nome che secondo alcuni

suonava come una sfida all'oceano, rischiò la collisione con ben due navi, già nel porto di Southampton.

Esiste da qualche tempo un'altra teoria assai rivoluzionaria, provocatoria per alcuni, possibile per altri, la quale solleva il sospetto che, per imbrogliare l'assicurazione, al posto del *Titanic* fosse fatto affondare l'*Olympic*, il suo gemello. È quella dello storico Robin Gardner e del giornalista del quotidiano inglese *The Guardian* Dan Van Der Vat che, nelle 480 pagine del loro libro *I due Titanic. L'enigma di un disastro voluto e di una truffa colossale* (edizioni Piemme), fanno risalire l'origine della tragedia alle speculazioni di Borsa sulle azioni della Società Marconi, il cui telegramma senza fili veniva adottato da ogni tipo di nave e ad una guerra industriale fra Gran Bretagna, Stati Uniti, Germania e Francia per il controllo delle rotte commerciali dell'Atlantico. «Si contendevano il business del trasporto degli emigranti - ha ricordato Roberto Caramegli - a suon di transatlantici. Solo nel 1911 erano sbarcati in America un milione di emigranti». La White Star Line, proprietaria del *Titanic*, fu fondata a Liverpool nel 1850 con l'intenzione di costruire navi adibite al trasporto di merci, ma fu poi venduta alla società di Belfast Harland e Wolff, che, per battere la concorrenza della Cunard Line, la quale aveva costruito le due navi più grandi e più veloci della storia, Lusitania e Mauritania, decise di mettere in cantiere la realizzazione di tre transatlantici

gemelli, l'*Olympic*, il *Titanic* e, successivamente, il *Britannic*. Fu varato per primo l'*Olympic*, ma non con grande fortuna: speronò un incrociatore della Marina Militare Inglese, che chiese alla compagnia un risarcimento astronomico. Non potendo più assicurare l'*Olympic*, la compagnia navale tutelò il *Titanic* con una fortissima somma, sostituì poi le targe con i nomi delle due navi gemelle e mandò in mare, al posto del *Titanic*, lo sfortunato *Olympic*, che sarebbe dovuto affondare per incassare poi fior di sterline.

In questi giorni è emerso fra l'altro che fu proprio la «mafia» delle grandi compagnie navali a proibire ad Alfred Hitchcock, una sessantina d'anni fa, di girare un film sulla tragedia del *Titanic*, perché temevano che la gente non avrebbe più viaggiato per mare. Lo ha rivelato un'intervista inedita fatta al regista nel 1938 ed ora pubblicata dalla University of California Press.

Ancora oggi girano miliardi attorno al *Titanic* e alla sua vicenda: la Paramount per esempio, produttrice assieme alla 20th Century Fox del kolossal di James Cameron, ha pagato per dieci giorni consecutivi la pubblicazione a tutta pagina sul *Los Angeles Times*, che aveva stroncato brutalmente il film di Cameron, la critica agiografica pubblicata dal *New York Times*. Tornando alla maledizione del *Titanic*, c'è anche chi, come Steven Biel nel suo *Down with the old canoe*, ha visto nella tragedia fatale al «punto di partenza simbolico» delle due guerre mondiali, dell'olocausto, dell'epoca nucleare. Non bisogna neanche dimenticare che il *Britannic*, la terza nave della White Star, fu affondata, nel corso della guerra, da una mina a meno di un anno dalla sua costruzione.

Sfortunatamente «maledizioni» si sono abbattute anche su alcune rappresentazioni del recente musical di Maury Yeston *Titanic*, nelle quali la nave non è affondata o l'iceberg non è riuscito ad entrare in scena. La Paramount e la 20th Century Fox hanno sfiorato inoltre più volte la rottura e, nel corso delle riprese, non è mancato neanche un episodio sul quale qualche sceneggiatore potrebbe costruire un altro film ancora. Una cinquantina di membri della troupe, che si doveva recare in Nuova Scozia per alcune importanti riprese, ha sofferto di forti allucinazioni causate (è stato scoperto successivamente) da una potente droga che era stata somministrata loro, non si è mai scoperto da chi, nel corso di un pranzo a base di aragoste.

Il mito del *Titanic* continua. I motivi sono tantissimi, ma Bruno Meysat, autore e regista dell'opera teatrale *Les disparus*, andata in scena a Grenoble nel 1993, è convinto che «il *Titanic* sia sopravvissuto grazie al fatto di non essere stato visto «morto» dopo il naufragio». E Jean Pierre Keller, che ha trovato curiose analogie fra il *Titanic* e il Rex di *Amarcord*, non ha dubbi sul fatto che «restituito al mondo reale, il *Titanic* sarebbe un relitto come un altro - e non più un fantasma o un'apparizione fantastica. Quel giorno, se verrà, il *Titanic* sarà ucciso per la seconda volta».

Helmut Falloni