

Data: 25.10.2024 Pag.: 99
 Size: 434 cm2 AVE: € 55118.00
 Tiratura: 331491
 Diffusione: 227010
 Lettori: 1317000



NEL BUIO DELLA STORIA **CULTURA**

La flotta guidata da Sir Franklin, leggendario capitano britannico. Svanita nel nulla due secoli fa. Una spedizione in forma letteraria fra cronaca, finzione, materiale d'archivio. Il romanzo di Luigi Guarnieri

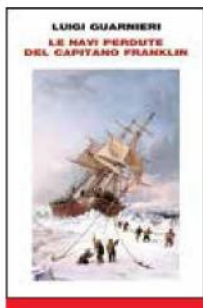
Mistero nel mare di ghiaccio

PAOLO DI PAOLO

È la ricerca di una ricerca di una ricerca. Sembra un gioco di parole ma andrebbe preso alla lettera: perché "Le navi perdute del capitano Franklin" (Einaudi) funziona come tentativo romanzesco di venire a capo di un mistero. Le navi del titolo, alla metà del diciannovesimo secolo, tentarono - guidate dal leggendario comandante britannico - di guadagnare il leggendario passaggio a nord-ovest. Niente. Scomparse nel buio e nel ghiaccio. Nella speranza di ritrovare vivo qualche membro dell'equipaggio, a cominciare da Sir Franklin, le ricerche cominciano subito. Soggette anch'esse a incidenti, a disfatte. Quasi due secoli dopo uno scrittore abituato a sfidare i misteri annidati nella storia, Luigi Guarnieri, mette in moto - tra fittissimo materiale d'archivio, cronaca e immaginazione - una spedizione ideale in forma letteraria. Che fine ha fatto Franklin? Che fine hanno fatto i suoi "cercatori"? Come in un quasi-giallo disseminato di indizi ma non di prove o certezze, Guarnieri dilata con la scrittura dettagli, frasi, lembi di testimonianze dirette, li connette, li ricuce. Ne risulta un maestoso quanto trasparente racconto della sfida umana all'ignoto: ribadisco, sia sul piano storico della spedizione fra i ghiacci, sia sul piano letterario. Di chi cerca, cioè, di risolvere un enigma con lo strumento (conoscitivo) del romanzo.

Il libro è disseminato di ritratti di gen-

te che ha scommesso - più o meno titanicamente - sulla conoscenza, sulla luce della ragione, anche quando illuminata, secondo i parametri ideologici dell'epoca, dalla grazia divina. Se è successo qualcosa, dev'esserci una spiegazione. Se esiste un passaggio a nord-ovest deve esserci un modo di percorrerlo. Se non si sono ritrovati i corpi dei membri di un equipaggio, non si sono certo volatilizzati. Al momento di uscire dal tempo, uno dei grandi ostinati cercatori post-Franklin, C.F. Hall, viene raccontato come uno che destinò le sue energie più grandi in una impresa destinata al fallimento: e tuttavia, morendo, sereno, placido, "il grande capo" sembra finalmente ricongiungersi con quel paesaggio desolato che aveva amato più di ogni cosa, «con le sue tempeste di neve, i suoi venti stratosferici, i suoi immensi ghiacciai, i suoi iceberg torreggianti - un angolo selvaggio e incontaminato del mondo che aveva sentito così tanto suo da crederlo il paradiso interno». Se questa è la geografia che domina il romanzo, il cursore storico si muove avanti e indietro in un arco narrativo ampio che arriva fino quasi ai nostri giorni: a strumenti di ricerca più sofisticati che consentono di intestardirsi ancora su quel mistero. La sfida del venire a capo, del comprendere non è finita. Anche se qualche volta il narratore suggerisce che molte risposte erano forse a disposizione dei nostri trisavoli: i quali tuttavia, per presunzione e per quel po' di colonialismo anche mentale che li condizionava e orientava, non hanno saputo riconoscerle nelle indicazioni delle popolazioni locali. Ridotte a comparse dai tronfi occidentali, ma in realtà depositari del genius loci che avrebbe illuminato o meglio guidato quelle menti ossessionate e ostinate. Se solo avessero compreso quella ricchezza di esperienza e di sguardo.



NEGLI ABISSI

La copertina del romanzo di Luigi Guarnieri "Le navi perdute del capitano Franklin" (Einaudi, pp. 328; € 21)

Data: 09.10.2024 Pag.: 6
 Size: 147 cm2 AVE: € .00
 Tiratura:
 Diffusione:
 Lettori:



Luigi Guarnieri

Le navi perdute del capitano Franklin

Einaudi, 307 pp., 21 euro

Nell'agosto del 1920, Robert Flaherty gira uno dei più famosi documentari mai realizzati, "Nanook of the North", nel nord del Québec: penisola di Ungava. La trovate indicata sulla mappa geografica inserita nelle prime pagine del libro di Luigi Guarnieri, *Le navi perdute del capitano Franklin*. Ungava si trova sulla baia di Hudson, appena sotto a quel labirinto mobile che compone il famoso Passaggio a Nord-Ovest. Già da dieci anni Flaherty si muoveva in quelle zone desolate. E chissà se in quel lasso di tempo, o nelle pause dalle riprese, qualcuno gli avrà mai raccontato la storia degli uomini



fatti avvenuti nel 1845, durante l'ennesimo tentativo di esplorazione del Passaggio a Nord-Ovest, cioè il collegamento tra oceano Pacifico e Atlantico, si devono ai racconti, ai ricordi dei nativi, gli abitanti di quelle zone selvagge e inospitali: gli inuit. Questo resoconto orale, però, è alquanto infido. Gli inuit sono abituati a confondere date e persone. Hanno una

concezione del tempo e una cultura completamente diversa dalla nostra. Tutto il libro si muove dunque su un terreno instabile: procede per movimenti correttivi. Pochi sono i documenti superstiti; carte, diari, mappe sono andate perdute. Ricostruire gli avvenimenti diventa un'operazione quasi congetturale. Guarnieri, con pazienza, cerca di mettere insieme i pezzi, servendosi, come sempre nei suoi libri, di una serie di pezzi d'appoggio: le fonti. Confronta documenti, memorie. Come i componenti delle spedizioni che si sono succedute negli anni, raccoglie lembi di tessuto, ossa, posate d'argento, fruga tra i messaggi lasciati nei cilindri metallici dei cairn. Ne esce un libro teso, desolato, a cui non manca quel gusto, che gli è caro, per i tratti caricaturali. Bastano pochi e precisi aggettivi per comporre un ritratto.

Costruito in quattro parti, quattro movimenti musicali (c'è una specie di furore disorientante nel primo: come se davvero i personaggi - e noi lettori - fossero persi in una zona minacciosa, labirintica e mobile; mentre il secondo, dedicato in buona parte a Charles Francis Hall, ha un respiro largo, quasi epico), il libro si chiude ad anello. Finisce dov'è iniziato. Durante il lungo percorso, che dalla metà dell'Ottocento giunge fino ai giorni nostri, la tecnologia ha permesso di chiarire diversi fatti. Ciò non toglie che questa storia di derive tra i ghiacci somigli a un'epopea. Anzi, a una leggenda. Come una di quelle che gli inuit hanno raccontato al capitano Hall. (*Rinaldo Censi*)

Data: 25.08.2024

Pag.: 14

Size: 162 cm2

AVE: € .00

Tiratura:
Diffusione:
Lettori:

QUEI DESTINI SEGNATI NEL NOME DELLA NAVE Esplorazioni

di **Roberto Casati**

Le navi hanno un nome, e alcuni nomi sono parte della storia se non della leggenda. In alcuni casi nome è *omen*, in altri lo diventa per le vicende della navigazione. La Nina, la Pinta e la Santa Maria, nomi piccoli per un cambiamento epocale. Titanic, la tracotanza punita. Endeavor, l'impresa di Cook nel Pacifico. Hōkūle'a, la barca che ha ridato vita alla navigazione tradizionale polinesiana, a designare la stella Arturo. Endurance, il nome trasmette il senso di resilienza all'equipaggio di Shackleton che la abbandona nell'epico viaggio verso la salvezza.

Erebus e Terror erano le navi della spedizione Franklin del 1845 alla ricerca del passaggio di nord-ovest. Erebus, l'oscurità primordiale, divinità degli albori insieme a Caos, Eros, Gaia. John Franklin perì nel 1847, come si desume da delle note lasciate da alcuni marinai su un mucchio di sassi e ritrovate più di dieci anni dopo. A quel punto le navi erano state lasciate preda dei ghiacci alla deriva vicino all'Isola di Re Guglielmo, e gli uomini dell'equipaggio avevano tentato di guadagnare il sud. Sarebbero tutti morti. Il loro fato è avvolto nell'oscurità, solo a tratti dipanata dai piccoli e grandi ritrovamenti nei 150 anni che seguirono. Solo nel 2014 l'Erebus è stata individuata sul fondale e esplorata. La campana della nave è stata riportata alla superficie.

Al di là della vicenda tragica e quasi grottesca delle due navi, che ci parla di impreparazione logistica, di conflitti, di inadeguatezza del comando e forse di ottimismo della volontà, affascina la sequenza di

rimbalzi nel percorso. Una nave parte ad esplorare, una nave scompare: non se ne sa più nulla. A questo punto è come se l'afflato dell'esplorazione si spostasse. Non si va più in caccia di una nuova terra, o del passaggio di Nord-Ovest, ma si cerca la nave che la cercava. L'obiettivo sembra più a portata di mano, e certo è più carico emotivamente. La nave è come noi, è una dei nostri, riconoscibile: un pezzettino di terra prestato al mare. Ma non la si trova: la ricerca si sposta sulla ricerca della nave, sui documenti che raccontano questa ricerca. Ci ritroviamo in una zona più confortevole, quella dei testi e dei documenti, della biblioteca e del congresso; oggi non dobbiamo nemmeno muoverci da casa. Perché questo è vero: siamo esploratori insaziabili, è una caratteristica della nostra specie e di tutto il regno vivente. Non ci basta stare qui, dobbiamo andare lì, e di conseguenza trovare il modo di andare da qui a lì. La nostra attenzione è mobile, si sposta da un luogo all'altro, da un oggetto all'altro. I destini individuali affiorano e tramontano in questo movimento. Erebus, Terror e le loro ciurme hanno lasciato tracce confuse sparendo, ma alla fine, se pure l'oggetto della loro ricerca si è dissolto e l'epica si è confusa con la tragedia, sono diventate esse stesse delle entità da cercare, trovando in questo un riscatto al fallimento della loro missione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Luigi Guarnieri**Le navi perdute
del capitano Franklin**

Einaudi, pagg. 272, € 21

Data: 28.09.2024 Pag.: 5
 Size: 360 cm2 AVE: € .00
 Tiratura:
 Diffusione:
 Lettori:



LE GRANDI IMPRESE

Quelle navi perdute fra i ghiacci del Nord

Il mitico Passaggio a Nord Ovest e i misteri che si è portato dietro

PAOLO BERTINETTI

Il Passaggio a nord ovest, come gli inglesi chiamarono la rotta commerciale che avrebbe dovuto collegare l'Atlantico al Pacifico, da impresa mercantile divenne un'impresa mitica dopo che le due navi impiegate nella spedizione capeggiata da Sir John Franklin sparirono nel nulla con tutti i 129 uomini di equipaggio. Il libro di Luigi Guarnieri, *Le navi perdute del capitano Franklin*, ricostruisce con l'attenzione del storico e il piglio narrativo del romanziere, le vicende della spedizione "perduta" e di quelle successive alla ricerca delle due navi, la HMS Erebus e la HMS Terror, affidate a Franklin.

Quando l'Ammiragliato britannico, nel 1845, assegnò a John Franklin il comando delle due navi, che erano state utilizzate per l'esplorazione dell'Antartide (come racconta Guarnieri nella quarta parte del libro), la convinzione diffusa era che sicuramente Franklin avrebbe trovato il passaggio che, attraverso distese di mare ghiacciato, dalle acque atlantiche dell'isola di Baffin avrebbe consentito di raggiungere il mare di Beaufort (il primo a riuscirci, soltanto nel 1906, fu l'esploratore norvegese Roald Amundsen).

Guarnieri racconta con affascinanti particolari come si giunse a quella decisione; e poi, con altrettanta verve narrativa, ricostruisce la storia delle spedizioni che, in un primo periodo grazie alla determinazione (e ai finanziamenti) di Lady Jane Franklin, seconda moglie di Sir John, cercarono di risolvere il mistero della scomparsa di uomini e navi. Ciò che colpisce è il coraggio, al limite dell'incoscienza, con cui i sudditi di Sua Maestà si lanciarono in queste imprese (lo stesso dimostrato in alcune delle spedizioni svolte in terra africana). Lo sprezzo del pericolo era l'ingrediente principale che, al di là dell'interesse mercantile, li conduceva a tentare imprese che rispondevano a una vera e propria passione per l'esplorazione; e, nel caso dei ricercatori delle navi perdute, alla fallace e ambiziosa convinzione di poter padroneggiare la natura.

Solo in tempi recenti, come narra Guarnieri, grazie alla disponibilità di sofisticati strumenti tecnologici, il mistero è stato quasi del tutto risolto. La morte degli uomini dell'equipaggio, una volta lasciate le navi imprigionate dal ghiaccio, oltre che dalle proibitive condi-

zioni atmosferiche, probabilmente, come si scoprì in seguito all'analisi dei capelli di tre marinai di cui era stato ritrovato il corpo, fu dovuto all'avvelenamento da piombo, causato dal cattivo confezionamento delle scatolette di carne mal saldate che la ditta dell'unghe-rese Stephen Goldner, in ritardo sulla data di consegna, aveva prodotto in una fabbrica di Galati, in Moldavia, secondo una formula segreta di sua invenzione. Finalmente, in tempi recenti, fu poi individuato il luogo in cui le due navi giacciono sul fondo marino. Quello dove si trova l'Erebus fu scoperto nel 2014 grazie all'utilizzo dell'Arctic Explorer, «una sorta di grosso siluro giallo canarino equipaggiato con un sonar ultramoderno a onde sonore, un enorme giocattolo da dieci milioni di dollari». La nave affondò nel Golfo della regina Maud, esattamente nel punto in cui gli Inuit (gli eschimesi del Canada) avevano sempre detto che si sarebbe dovuta trovare. Due anni dopo, il 3 settembre 2016,

Il capitano Franklin e i suoi uomini sparirono nel nulla nel 1845

la nave Martin Bergmann dell'Arctic Research Foundation si addentrò in una baia sulla costa sud-occidentale dell'isola di re Guglielmo, seguendo le indicazioni del Canadian ranger Samy Kogvik, abitante dell'insediamento Inuit di Gjoa Haven, che si trova appunto sull'isola di re Guglielmo; e grazie al sonar a scansione laterale fu individuato il relitto della Terror: ironia della sorte, la nave si trova a venticinque metri di profondità sul fondale della baia che per curiosa coincidenza si chiama Terror Bay.

Un aspetto importante a proposito delle varie spedizioni di ricerca è data dal fatto che gli Inuit avevano nel corso degli anni offerto preziose informazioni e reperti che avrebbe consentito di avvinarsi ben prima alla soluzione del mistero. Ma vuoi per difficoltà linguistiche, vuoi soprattutto per un presuntuoso senso di superiorità nei confronti degli "indigeni" i bianchi non diedero loro ascolto. Poi hanno imparato che superiorità non c'era. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo sprezzo del pericolo era più forte dell'interesse mercantile