

**Francesco Lamendola**

# **Lady Jane Franklin, commovente esempio di tenacia e coraggio coniugale**

L'Europa cercava il passaggio a Nord-Ovest; o, per meglio dire, lo cercava la Gran Bretagna, avida di accorciare la strada alle sue compagnie commerciali, impegnate in Estremo Oriente in mille traffici, leciti e illeciti (come quello, lucrosissimo, dell'oppio con la Cina); in breve: lo cercava l'Ammiragliato di Londra.

E quel che voleva l'Ammiragliato inglese, era legge per tutta la nazione, e anche fuori dei suoi confini. Non era stato per merito suo se l'imperialismo spagnolo era stato stroncato insieme alla "Invincibile Armada", nel 1588; se le mire egemoniche della Francia erano state rintuzzate, con la Pace di Parigi del 1763; se, infine, anche l'ultimo ostacolo che si frapponesse al dominio mondiale britannico era stato debellato a Trafalgar, nel 1805?

Si era nella prima metà del XIX secolo e l'Inghilterra, conclusa la parentesi napoleonica, quanto all'Europa poteva stare tranquilla: la sconfitta francese e l'avvento della Santa Alleanza fra Russia, Austria e Prussia avevano creato un sistema di pesi e contrappesi, tale da impedire l'egemonia continentale di una singola potenza: restavano libere, quindi, le migliori forze del Paese per la ricerca dell'agognato passaggio marittimo dall'Atlantico al Pacifico, attraverso il dedalo delle isole e degli arcipelaghi dell'Artide canadese.

Così, nel 1845, venne allestita una spedizione formata da due navi bene attrezzate, «Erebus» e «Terror», che furono poste al comando di un marinaio di provata esperienza: Sir John Franklin, già esploratore artico ed ex governatore della Terra di Van Diemen, come allora si denominava la Tasmania.

Quest'ultimo incarico, Sir John Franklin l'aveva ricoperto dal 1836 al 1843; ed erano stati gli anni in cui si era consumato, nel silenzio e nell'indifferenza del mondo, il genocidio dei miti Tasmaniani, colpevoli di essere troppo arretrati rispetto ai coloni europei e di occupare le terre che facevano gola a questi ultimi.

All'arrivo degli Inglesi, nel 1803, si calcola che il numero dei Tasmaniani oscillasse fra un minimo di 5.000 unità ed un massimo di 7.000, suddivise in nove tribù; nel 1876, con la morte dell'ultima rappresentante della loro razza, erano definitivamente estinti. A sterminarli erano state le malattie introdotte dall'uomo bianco, il vizio dell'alcolismo e delle vere e proprie cacce all'uomo, condotte con i cani e le armi da fuoco, da parte degli immigrati che avevano ricevuto le terre in concessione dalle autorità coloniali.

Nel 1833 il missionario G. A. Robinson convinse i superstiti, ridotti a poche centinaia, ad accettare di trasferirsi sull'isola di Flinders, dietro la vaga promessa della creazione d'una riserva nella quale avrebbero potuto vivere sicuri, sotto la protezione governativa. Ma le cose andarono diversamente, perché nessuna assistenza venne fornita loro nella nuova sede, dove morirono come le mosche; i pochissimi sopravvissuti, meno di cinquanta, vennero riportati in Tasmania, ma solo per essere esibiti come attrazione turistica. I corpi degli ultimi membri del gruppo, imbalsamati, finirono nelle sale del museo di etnografia di Hobart, il capoluogo dell'isola.

Mentre si consumava questa oscura tragedia, Sir John Franklin, vedovo della prima moglie, la poetessa Eleanor Ann Porden, si era risposato con una bella amica di lei, Jane Griffin, che l'aveva accompagnato in Tasmania, ove era divenuta molto popolare per il suo attivismo sociale, relativamente insolito da parte della moglie di un alto funzionario coloniale.

Così, nel maggio del 1845, Franklin, - assai apprezzato dall'Ammiragliato per le sue precedenti esplorazioni artiche, oltre che per aver partecipato alle battaglie navali di Copenhagen, Trafalgar e New Orleans (quest'ultima svoltasi al termine della guerra anglo-americana del 1812-15) - aveva lasciato la foce del Tamigi e, traversato l'Atlantico settentrionale, aveva iniziato la navigazione alla ricerca del fantomatico Passaggio di Nord-Ovest. L'ultima volta che qualcuno aveva visto le sue navi era stato alla fine di luglio, nella Baia di Baffin. Poi, il silenzio più impenetrabile era sceso su di lui.

Le due navi «Erebus» e «Terror», dotate di macchine a vapore e di considerevoli riserve di carbone, erano state attrezzate per la navigazione nei mari ghiacciati della zona polare e disponevano di ampie riserve di viveri; eppure sembrarono dissolversi nel vuoto, cosa che diffuse una profonda inquietudine nell'opinione pubblica.

Le ricerche decise infine dall'Ammiragliato furono tardive e non sortirono alcun risultato; ma Lady Franklin fu instancabile nel sollecitare l'allestimento delle spedizioni di soccorso, dapprima ufficiali, indi - quando l'Ammiragliato ebbe rinunciato all'idea di ritrovare vivo Sir Franklin - anche di carattere privato.

Di fatto, suo marito era perito l'11 giugno 1847, dopo aver superato due inverni fra i ghiacci, poi che le sue navi erano state stritolate dai ghiacci presso l'isola di Re Guglielmo; tutti gli altri uomini trovarono la morte durante la successiva marcia a piedi verso sud, nel disperato tentativo di raggiungere un avamposto della Compagnia della Baia di Hudson.

Quel che ci interessa qui delineare, tuttavia, non è l'aspetto geografico della sfortunata spedizione Franklin, e nemmeno i suoi risvolti politici ed economici - non sappiamo se i Mani dei poveri Tasmaniani, o magari quelli dei marinai della inerme flotta danese distrutta a tradimento nel 1801, siano stati placati dalla triste sorte del suo comandante; quanto, piuttosto, la tenacia, la fedeltà, l'indomito coraggio di cui diede prova sua moglie, Lady Franklin, la quale fino all'ultimo non volle arrendersi al fato e riuscì addirittura ad organizzare sette spedizioni di soccorso, due delle quali, peraltro, non riuscirono a raggiungere l'Artico.

Le cinque spedizioni che si spinsero nel cuore degli arcipelaghi canadesi furono quella guidata da C. Codrington Forsyth e W. Parker Snow nel 1850; quella di W. Kennedy e J. René Bellot nel 1851; quella di E. Inglefield nel 1852; quella di F. L. MacClintock nel 1857 e quella di A. Young nel 1875, l'anno in cui Lady Franklin morì. Ciascuna di esse svolse, indirettamente, un'opera preziosa di ricognizione delle isole e delle coste dell'estremità settentrionale del Nord America, dalla Groenlandia allo Stretto di Melville.

Le due spedizioni abortite furono, rispettivamente, quella di D. Beatson, nel 1852, e quella del già citato W. Kennedy, insieme a R. Grate, nel 1853.

In pratica, tuttavia, una sola spedizione, quella di McClintock, portò un contributo determinante allo scioglimento dell'enigma e chiuse definitivamente le porte alla speranza, avendo raggiunto la prova che Sir Franklin era perito durante la permanenza a terra, mentre tutti gli altri erano morti poco dopo, mentre tentavano di guadagnare la salvezza con una marcia disperata.

Particolare significativo, e alquanto macabro, già appurato dall'esploratore John Rae: prima di soccombere, i disgraziati membri della spedizione inglese avevano ceduto all'istinto della sopravvivenza, infrangendo anche l'ultimo tabù dei popoli "civili": quello relativo al divieto di nutrirsi di carne umana. In altre parole, avevano compiuto atti di cannibalismo, probabilmente sui corpi dei compagni già morti di stenti.

Così ha ricostruito quelle drammatiche vicende lo scrittore Ralph K. Andrist nel suo libro «Eroi polari» (titolo originale: «Heroes of Polar Exploration», American Heritage Publishing, 1962; traduzione italiana di Giuseppe Molaschi, Milano, Mondadori, 1963, pp. 50-59):

«La spedizione [di Sir John Franklin] era stata fornita di scorte per tre anni per pura precauzione e non in previsione di un'assenza tanto lunga. Molti erano fiduciosi che l'«Erebus» e la «Terror» avrebbero raggiunto lo Stretto di Bering in quella stessa annata [cioè il 1845] e sarebbero tornate poco tempo dopo. Però trascorse il primo inverno, sopraggiunse il secondo e la navi ancora non

erano tornate. Alcuni suggerirono d'inviare una spedizione di soccorso ma l'Ammiragliato, ricordando i quattro lunghi anni passati nell'Artico da John Ross e da suoi, respinse come assurda l'idea che Franklin potesse trovarsi in difficoltà. Passò così altro tempo. Alla fine, quando la crescente inquietudine di tutta la nazione fece apparire urgente e improrogabile un'azione risoluta, venne inviato alla ricerca della spedizione Franklin l'esploratore James Clark Ros, al comando di due navi. Ross salpò nell'estate del 1848, a tre anni dalla partenza di Franklin, e svernò nei pressi dell'isola Somerset, inviando squadre munite di slitte alla ricerca di qualche traccia della spedizione scomparsa. Ma non trovarono nulla. Lo sconcertante rapporto del loro insuccesso finì per allarmare del tutto l'opinione pubblica che costrinse l'Ammiragliato ad intraprendere un'azione su vasta scala. Nell'estate del 1850 un'intera flotta fece rotta verso il dedalo di isole e di canali in cui si supponeva che gli uomini di Franklin si fossero dispersi. Tre navi avanzarono da ovest, attraverso lo Stretto di Bering e altre sette da oriente, per lo Stretto di Lancaster. La signora Franklin, intanto, aveva fatto appello al mondo intero perché offrisse il suo aiuto e pregasse per i dispersi. La sua invocazione venne raccolta e cinque navi si unirono alle ricerche. Per integrare l'opera di questa vera e propria flotta la Compagnia della baia di Hudson inviò il dottor John Rae, un esperto esploratore, a compiere ricerche nelle estreme terre settentrionali dell'America del Nord, in zone difficilmente raggiungibili dalle navi. Prima che le ricerche venissero sospese ben quaranta spedizioni partirono in soccorso degli scomparsi, sei delle quali per via di terra.

La prima traccia della spedizione Franklin fu trovata nell'agosto del 1851, quando un gruppo di ricercatori americani raggiunse la minuscola isola Beechey, situata presso la costa sudoccidentale dell'isola Devon, nello Stretto di Barrow. Qui gli americani trovarono i resti di un accampamento e poco lontano rinvennero rozze lapidi funerarie che recavano, grossolanamente scolpiti, i nomi di tre membri della spedizione Franklin. Ciò fu tutto. Per altri tre anni non si trovò più nulla. Orami sarebbe stato un vero miracolo se Franklin o qualcuno di suoi uomini fossero stati ancora in vita; le loro scorte dovevano essere esaurite già da molto tempo.

Nondimeno le ricerche continuarono, per centinaia di miglia di pack, per migliaia di miglia di coste ghiacciate. Spesso gli esploratori attiravano volpi artiche e prima di rilasciarle infilavano loro collari in cui vi erano istruzioni che indicavano a Franklin o ai superstiti le località in cui avrebbero trovato depositi di provviste appositamente lasciati.

Nel marzo del 1854 l'Ammiragliato, stanco delle inutili ricerche, annunciò che presumibilmente Sir John Franklin e i suoi uomini erano periti al servizio della regina. In tal modo il caso sembrava chiuso; venne invece riaperto quando il dottor Rae tornò dalla sua lunga e sfibrante ricerca. Egli riferì di aver incontrato un gruppo di eschimesi che tre o quattro anni prima avevano scorto un buon numero di uomini banchi sull'isola Re Guglielmo e li avevano visti poi dirigersi verso sud, trascinandosi penosamente. Gli eschimesi lo avevano condotto sul luogo dove quegli sventurati si erano accampati. Un macabro spettacolo apparve agli occhi dell'esploratore: circa trenta cadaveri erano sparsi tutt'attorno.

Il dottor Rae scrisse nel suo rapporto che "dalle mutilazioni di molti di quei corpi e dal contenuto delle marmitte appare evidente i nostri infelici connazionali sono stati spinti alle estreme risorse...": Questo rapporto non rese molto popolare il Rae. L'Inghilterra non voleva neppure pensare che qualsiasi eccesso di privazioni avesse potuto degradare fino al cannibalismo gli uomini della sua idolatrata Marina. L'Ammiragliato, da parte sua, era ancor più costernato che fosse stato reso di pubblico dominio il totale crollo della ferrea disciplina di cui era tanto orgoglioso. Pagò a John Rae il premio di diecimila sterline che era stato promesso a chi avesse svelato la sorte della spedizione di Franklin, con la speranza che la tragedia fosse presto dimenticata. Ma faceva i conti senza Lady Franklin che nel frattempo era divenuta per gran parte degli Inglesi un simbolo romantico. Una ballata popolare aiutò a rendere ancora più drammatico il suo appello affinché le ricerche continuassero. Questa ballata diceva fra l'altro:

"Nel mare di Baffin / è il fato di Franklin che nessuno conosce / diecimila sterline vorrei dar / per saper che il mio uomo vivere ancora. /Per ricondurlo in una terra amica / dove una volta ancor sarei sua sposa darei tutti i tesori che possiedo / ma temo ahimé che morte l'abbia preso."

Quando l'Ammiragliato rifiutò, sia pur cortesemente, di effettuare ulteriori ricerche, gli efficaci appelli di Lady Franklin all'aiuto privato le permisero di acquistare e riattare un piccolo yacht a vapore, il "Fox", che venne affidato al comando del capitano Leopold MacClintock. Lady Franklin era riuscita ad ottenere dalla Marina i servizi di questo esploratore grazie al principe Alberto, marito della regina Vittoria.

MacClintock aveva partecipato alla spedizione di James Clark Ross del 1848-49, la prima che era partita alla ricerca di Franklin, e da allora aveva trascorso molti mesi nell'Artico. Si distingueva dalla maggior parte degli ufficiali suoi colleghi, per la volontà di apprendere sempre nuovi metodi di esplorazione. Il metodo in uso presso la Marina Reale per viaggiare sul ghiaccio artico consisteva nell'impiego di pesanti slitte trainate dall'uomo. Parry si era reso conto che quello era un sistema lento e sommamente sfibrante, soprattutto quando la pressione aveva reso i banchi di ghiaccio simili a un accidentato mare di creste e di avvallamenti.

MacClintock sull'esempio degli eschimesi fece costruire slitte più leggere, e usare nuovi tipi di indumenti. Nell'inverno del 1859, quando il "Fox" fu prigioniero dei ghiacci, MacClintock e i suoi uomini si diressero verso l'isola Re Guglielmo, dove il dottor Rae aveva fatto la terribile scoperta.

Giunti sull'isola trovarono numerose reliquie della spedizione Franklin, tra cui alcuni bottoni di uniformi, utensili e rozze armi ricavate da attrezzi di legno e di metallo della nave, pezzi di argenteria che recavano i monogrammi di Franklin e di altri ufficiali. Oltre a ciò fu in grado di ricostruire un resoconto di come era probabilmente finita la sfortunata spedizione.

Gi eschimesi ricordavano di aver visto due navi imprigionate dai ghiacci appena a ovest della punta settentrionale dell'isola Re Guglielmo; che una delle navi, stritolata alla tremenda pressione del pack, era affondata prima che potessero mettere in salvo qualcosa; che l'altra nave era stata gettata sulla costa, irrimediabilmente danneggiata. Fissero pure che gli uomini si erano diretti verso sud, portando con loro le scialuppe e seguendo la linea costiera dell'isola, probabilmente con l'intenzione di raggiungere il grande fiume" (il Back, o Gran Pesce) che sbocca nel mare, proprio a sud dell'isola.

MacClintock compì quasi tutto il periplo dell'isola Re Guglielmo e s'inoltrò con le slitte nell'estuario ghiacciato del fiume Back. Lasciò al luogotenente Hobson, suo ufficiale subalterno, l'incarico di esplorare la parte nordoccidentale dell'isola nei cui pressi, secondo gli eschimesi, le due navi erano state bloccate dai ghiacci. Seguendo la linea costiera che doveva essere stata percorsa dagli uomini di Franklin, il gruppo di MacClintock trovò un cadavere scheletrico che giaceva bocconi su un crinale ghiaioso battuto dal vento.

"Era il corpo di un giovane" scrisse MacClintock "che sembrava aver scelto quel nudo crinale per seguire il cammino meno faticoso, ma era caduto in avanti, rimanendo nella posizione in cui lo trovammo".

Quando MacClintock si riunì col luogotenente Hobson, apprese che l'ufficiale aveva rinvenuto la prima testimonianza scritta lasciata dalla spedizione dispersa. Una scatola di latta, trovata in un tumulo di pietre, conteneva un breve messaggio in cui si diceva che la spedizione aveva trascorso il suo primo inverno sull'isola Beechey dopo aver circumnavigato l'isola Cornwallis. Lo scritto - recante la data del 28 maggio 1847 - concludeva informando che le due navi avevano appena superato un secondo inverno presso l'isola Re Guglielmo. Tutto procedeva bene. Però ai bordi del foglio era stato scritto, undici mesi più tardi, un altro messaggio. Le cose non andavano affatto bene, purtroppo. La spedizione aveva perduto nove ufficiali e quindici uomini; aveva appena abbandonato le navi bloccate dal pack e si metteva in cammino verso il fiume Back, evidentemente con la vaga speranza di attraversare per centinaia di miglia le desolate lande canadesi fino ad incontrare un avamposto della Compagnia della Baia di Hudson. Quest'ultimo scritto concludeva informando che Sir John Franklin era morto durante l'estate.

Il resoconto che MacClintock presentò a Lady Franklin non appena ebbe fatto ritorno in patria spiegava in modo soddisfacente il mistero delle due navi scomparse.»

Lady Jane Franklin fu, senza alcun dubbio, una donna assai notevole, dalla personalità e dal carattere non comuni, che lasciò una forte impressione di sé fra quanti la conobbero, e anche nel cosiddetto uomo della strada.

Va pure osservato che solo l'esistenza, in Gran Bretagna, di una diffusa stampa periodica e, per conseguenza, di quel che siamo abituati a chiamare "l'opinione pubblica", espressione piuttosto vaga che si riferisce ad un tipico aspetto delle società liberali moderne, le permise di esercitare una pressione così forte sull'Ammiragliato e sul governo, divenendo essa stessa un personaggio pubblico di notevole peso e di poderoso impatto emotivo.

Fu tale complesso di circostanze che le rese possibile raccogliere i mezzi, lei cittadina privata, per varare tutta una serie di costosissime spedizioni di soccorso, dopo che le autorità ufficiali avevano gettato la spugna.

Certo, lo storico imparziale non può fare a meno di pensare che, per la sopravvivenza degli infelici Tasmaniani, il governo inglese non si sognò di spendere nemmeno la centesima parte di quanto fece per portare soccorso a Sir John Franklin, comandante della Royal Navy; e che la Geographical Society, che quest'ultimo aveva contribuito a fondare, si preoccupò di trovare il Passaggio a Nord-Ovest con ben più impegno di quanto ne mise per far anche solo conoscere, nella civile Europa, il destino degli aborigeni australiani, vittime di un autentico genocidio.

Due pesi e due misure, certamente: ieri come oggi.

La figura gentile, appassionata e tenace di Lady Franklin getta una luce romantica e commovente sulla vicenda dell'ultima spedizione condotta dal marito nei mari dell'Artide; tutti i suoi sforzi, tuttavia, non fanno che evidenziare, per contrasto, il fatto che la sensibilità, la generosità umana e lo spirito di solidarietà erano valori che, all'epoca, per quanto sbandierati dalle classi colte, valevano solo all'interno delle società europee, e tendevano ad affievolirsi in proporzione alla distanza dalle rispettive madrepatrie.

Anche su questo varrebbe la pena di riflettere, oggi che va così di moda proclamarsi cittadini del mondo e fautori di una civiltà senza frontiere.

Senza questa doverosa opera di rivisitazione della storia alla luce di una maggiore onestà intellettuale, il rapporto fra l'Occidente ed il resto del mondo sarà sempre viziato da un difetto di origine, foriero di continue incomprensioni e di malintesi non del tutto innocenti.