



DESERTI DI GHIACCIO. STORIA DELL'ESPLORAZIONE ARTICA IN "THE TERROR"

Andrea Montanari

«Un capolavoro»¹, «una delle promesse mantenute della serialità televisiva»², «la serie tv più spaventosa che puoi vedere oggi»³; i critici non hanno certo lesinato complimenti nei confronti della prima stagione di *The Terror*, mini-serie in 10 episodi della statunitense AMC, prodotta da Ridley Scott, distribuita nel 2018 da Amazon Prime e in parte tratta dal romanzo *La scomparsa dell'Erebus* di Dan Simmons edito da Mondadori nel 2007.

The Terror, «gelido meccanismo calcolatissimo di tensione psicologica e finezza realizzativa»⁴, prende le fila da una storia vera: nel 1845 due vascelli della Royal Navy – la Erebus e la Terror, appunto – partirono alla ricerca del passaggio a nord-ovest ma nessuna delle 134 persone a bordo fece ritorno. Come il libro di Simmons, la serie tv immagina quel che potrebbe essere accaduto all'equipaggio inglese: costretti dal clima insostenibile, dalle malattie e dalla progressiva decimazione ad abbandonare le navi incagliate nel mare artico e la missione stessa, gli avventurieri si sarebbero trovati a fronteggiare l'orrore abbandonando ogni speranza di tornare a casa⁵.

¹ https://www.repubblica.it/esteri/2019/08/30/news/hms_terror_spedizione_canada_artico_scoperte_1845_navi_ammiraglie-234714917/ [ultimo accesso 16 luglio 2021].

² https://www.corriere.it/tecnologia/cyber-cultura/18_marzo_25/the-terror-recensione-terrore-ghiacci-misteri-321f9d12-3044-11e8-86c2-8fa85765abca.shtml [ultimo accesso 16 luglio 2021].

³ <https://www.vice.com/it/article/59jnk5/the-terror-serie-tv> [ultimo accesso 16 luglio 2021].

⁴ <https://www.wired.it/play/televisione/2018/03/23/the-terror-serie-amazon-recensione> [ultimo accesso 16 luglio 2021].

⁵ La massa sterminata di ghiaccio dell'Artico è un ambiente estremamente ostile anche oggi. È del 2015 l'ultima tragedia che ha visto protagonisti Marc Cornelissen e Philip De Roo, due scienziati olandesi della spedizione Last ice survey incaricata di monitorare lo stato del ghiaccio nell'Artico canadese per conto della York University. Il 28 aprile 2015 lanciarono un messaggio di SOS e, probabilmente il giorno successivo,

Il contesto

Il carattere inospitale delle regioni polari ha rappresentato per millenni una barriera praticamente insormontabile per gli esseri umani. Solo piccole comunità di eschimesi si erano stabiliti nelle aree periferiche del Polo Nord, ma la loro difficile esistenza non offriva nessuna attrattiva commerciale ai mercanti provenienti da altre latitudini. Fu così che le zone artiche rimasero isolate e inesplorate per secoli. Di una penetrazione umana in quei mari durante l'antichità classica non abbiamo alcuna notizia. La navigazione di scoperta condotta dal greco Pitea da Massalia (oggi Marsiglia) nei mari settentrionali d'Europa (all'incirca nel IV secolo a.C.), pervenne tutt'al più alla sporgenza occidentale della costa norvegese: certo, da Tule, ultima terra da lui visitata lassù, egli riportò notizia del lunghissimo giorno e del mare rappreso dai ghiacci. Bisogna comunque venire parecchi secoli più innanzi per vedere raggiunte, grazie al graduale espandersi degli europei verso le estreme contrade boreali del continente, le inospitali terre situate oltre il circolo polare: il norvegese Othere nell'870 d.C. è registrato come il primo che s'avventurò per nave fino a Capo Nord e che di là proseguì a levante, lungo la costa della penisola di Kola, fin dentro al Mar Bianco. È solo nei primi lustri del XVI secolo, però, che le nuove lande del Grande Nord si rivelano un grande, gigantesco mondo nuovo frapposto tra Europa e Asia ma bisognerà attendere il XIX secolo perché le faticose vie del Mare Artico si aprissero ai nuovi pionieri⁶.

La presenza di un gran numero di cetacei risveglia infatti le attenzioni dell'industria baleniera. Ma per quanto i cacciatori di balene si avvicinassero ai confini di quel mondo gelato alla ricerca di prede, nessuno proseguiva verso nord. Che senso aveva? Il Polo era una semplice chimera geografica, un punto situato a 90° esatti di latitudine senza alcun valore reale, lontanissimo dalle necessità concrete dell'esistenza quotidiana. Alla fine del XVIII secolo questa situazione cambiò. Da un lato non erano più solo i mercanti ad avere interesse per la navigazione: anche i governi organizzavano spedizioni militari in funzione dei propri obiettivi geostrategici. Dall'altro la scienza assunse un protagonismo crescente nelle esplorazioni ed ebbe un ruolo di primo piano anche l'opinione pubblica, che iniziò a dimostrare curiosità per le avventure geografiche, in particolare per quelle che si svolgevano tra i ghiacci, cioè nell'ambiente più inospitale del pianeta. Fu in questo contesto che la Gran Bretagna intraprese una serie di spedizioni polari: molte di queste non avevano uno specifico interesse per il Polo in sé, ma miravano a raggiungere lo stretto di Bering attraverso il mar Glaciale Artico che secondo le credenze del tempo era un oceano aperto circondato da una cintura di ghiaccio. Gli inglesi non ottennero però i risultati sperati⁷.

Il viaggio dell'Erebus e della Terror

Alle 10.30 del mattino del 19 maggio 1845 la Erebus e la Terror levano le ancore da Greenhite, sulla riva sud del Tamigi, con ventiquattro ufficiali e centodieci uomini a bordo. Dai moli la folla li acclama.

persero entrambi la vita cadendo in mare a causa del ghiaccio troppo sottile; cfr. <https://www.theguardian.com/environment/2015/jul/05/death-on-the-ice> [ultimo accesso 23 luglio 2021]. Nell'immagine di apertura dell'articolo, la Erebus intrappolata nei ghiacci nel dipinto di François Etienne Musin (1846).

⁶ https://www.treccani.it/enciclopedia/regioni-artiche_%28Enciclopedia-Italiana%29/ [ultimo accesso 23 giugno 2021].

⁷ https://www.storicang.it/a/luomo-contro-il-ghiaccio-conquista-polo-nord_14798 [ultimo accesso 23 giugno 2021].

La spedizione guidata dal capitano Sir John Franklin verso il mitologico passaggio a nord-ovest può prendere il via.

Le due possenti bombarde, appositamente modificate per affrontare le regioni artiche, sono equipaggiate con motori a vapore e scafi rinforzati da placche di acciaio: a bordo erano marinai esperti ed esperti comandanti veterani dell'Artico, come Franklin, appunto, e Francis Crozier, e le capienti stive sono stracolme di viveri in scatola per affrontare un viaggio di tre anni: oltre ottomila latte di carne, frutta e composte di vario genere. La *Erebus* e la *Terror* possiedono inoltre strumenti avanzatissimi per studiare il magnetismo, la geologia, la botanica e la zoologia e addirittura una macchina fotografica per dagherrotipi. Tutto il necessario per rimanere in mare più del tempo previsto e potersi fare largo tra i ghiacci canadesi, per solcare le acque che dall'Atlantico sfociano nel Pacifico, raggiungendo i possedimenti britannici d'oltremare nell'Estremo Oriente⁸. La *Erebus* e la *Terror* sono esempi, in quel 1845, di tecnologia navale all'avanguardia, fiore all'occhiello della marina britannica e di conseguenza le due navi più moderne del mondo, dotate di motori con una capacità di venticinque cavalli per avanzare fra i ghiacci. Questo però non cambiava molto le cose: una odierna rompighiaccio ha una potenza di quarantamila cavalli.

Sotto forma di saggio ne *I ragazzi di Barrow*⁹ o di romanzo storico/reportage di viaggio in *The rifles*¹⁰, in centinaia e centinaia di articoli e in una puntata speciale di *Passaggio a Nord Ovest* di Alberto Angela¹¹, la tragica sorte delle due navi e dell'equipaggio è stata oggetto delle più svariate e, alcune volte, fantasiose ricostruzioni. Pure in opere di Charles Dickens, Wilkie Collins, Jules Verne e Mark Twain si colgono spunti tratti da quei drammatici eventi¹². Nel 2018 anche Sir Michael Palin, attore, comico, scrittore e membro dei celebri Monty Python, si interessò al caso con un lungo e documentatissimo volume¹³.

Dopo quel 19 maggio 1845, dunque, una volta giunti nella baia di Baffin, il successivo 26 luglio gli uomini guidati da Franklin furono avvistati per l'ultima volta da una baleniera, per poi scomparire nel nulla. Fu solo grazie alla determinazione della moglie di Franklin, a Londra, che pochi anni dopo furono organizzate spedizioni di ricerca che portarono al ritrovamento di un diario di bordo, presso una comunità di eschimesi, in cui sono descritti gli avvenimenti fino all'aprile del 1848. Si apprese così che le navi rimasero intrappolate nei ghiacci tra l'Isola Victoria e l'Isola di Re Guglielmo dopo aver trascorso tutto l'inverno in attesa di un disgelo. Anche se la *Erebus* e la *Terror* possedevano tecnologia avanzata, la scelta di affrontare il passaggio dal lato occidentale dell'Isola di Re William le condusse nei ghiacci perenni; ma già mentre aspettavano la breve estate che comunque non gli avrebbe garantito la salvezza, si andavano consumando la salute e i nervi di tutto l'equipaggio: come poi si scoprì, infatti, gli alimenti in scatola erano contaminati dal piombo usato per la saldatura dei coperchi; inoltre polmoniti e scorbuto intervennero a mietere le prime vittime, tra cui lo stesso capitano. Dalle ricerche effettuate negli anni seguenti emersero particolari alquanto

⁸ <https://www.ilgiornale.it/news/cronache/lepidemia-poi-cannibalismo-vera-storia-terror-1945076.html> [ultimo accesso 18 luglio 2021].

⁹ Fergus Fleming, *I ragazzi di Barrow*, Adelphi, Milano, 2016.

¹⁰ William T. Wollmann, *The rifles*, Viking Penguin, New York, 1994.

¹¹ <https://www.raiplay.it/video/2019/06/Passaggio-a-Nord-Ovest-il-ritrovamento-della-nave-Erebus-df9ca106-b2c1-4b7d-87b1-cae4c6086c5b.html> [ultimo accesso 19 luglio 2021].

¹² <https://www.theguardian.com/science/2021/mar/14/what-happened-on-hms-terror-divers-plan-return-to-franklin-wrecks> [ultimo accesso 19 luglio 2021].

¹³ Michael Palin, *Il mistero dell'Erebus*, Neri Pozza, Vicenza, 2020.

scabrosi, che i giornali e i media dell'epoca tendevano a smentire, primo fra tutti gli episodi di cannibalismo. Furono interrogati diversi testimoni Inuit che raccontarono di aver visto molti uomini "bianchi" morti di stenti e malattie e quelli in fin di vita avrebbero ricorso ai corpi dei compagni per tentare di sopravvivere; in seguito furono ritrovati messaggi lasciati dal capitano Crozier e da alcuni ufficiali sotto delle pietre, nei quali si spiegava come le navi fossero rimaste intrappolate e l'equipaggio decimato avesse deciso di tentare la salvezza via terra, salvo poi lasciare una lunga scia di cadaveri tra le isole di Beechey e l'Isola di Re William.

La serie di AMC

Quando Simmons ha scritto il libro da cui è tratta *The Terror* parecchi dettagli ancora non si conoscevano, o meglio non se ne aveva certezza. Vollmann stesso era andato a vivere quattro giorni in una stazione meteo abbandonata a pochi chilometri dal luogo del naufragio per raccontare al meglio come stava perdendo la sanità mentale, al pari, probabilmente, di molti uomini dell'equipaggio nel 1845. Simmons e la serie hanno optato però per inserire un elemento soprannaturale: un demone eschimese che perseguita i marinai britannici e li uccide uno a uno.

«Questo posto ci vuole morti», dice a un certo punto il secondo in comando Crozier (interpretato da Jared Harris, recentemente anche straordinario protagonista in *Chernobyl*), un uomo introspettivo e dalle mille cautele circa le insidie dell'autunno nordico. A niente servono le sue premure contro la boria del suo superiore, Sir John Franklin (l'attore irlandese Giaràn Hinds), accompagnato dal sussiegoso James Fitzjames (Tobias Menzies visto in *Game of Thrones*), che decide di continuare la spedizione mandando incontro l'equipaggio delle due imbarcazioni non solo alle rigidità artiche ma anche a misteriosi avvenimenti che metteranno a dura prova la resistenza fisica e psicologica dei marinai. Come in una specie di *Lost* in salsa artica, le presenze soprannaturali fanno meno paura, infatti, di ciò che sono capaci di farsi a vicenda gli esseri umani. Fra tutti, poi, colpisce in particolare la figura del medico Harry Goodsir (Paul Ready), colui che in mezzo all'isolamento e al diffondersi del panico più sottile, dimostra di dare ancora valore a un'umanità profonda e incrollabile¹⁴.

Il grande merito di *The Terror* è quello di essere riuscito nell'intento apparentemente più scontato per la serialità, ma che spesso risulta il più ostico da raggiungere: quello di costruire *un mondo*. I ghiacci e il freddo di *The Terror*, pur essendo realizzati quasi esclusivamente in CGI (*computer-generated imagery*), sono tangibili. Tutta la storia è costellata di piccoli momenti in cui le pelli si lacerano al contatto con superfici ghiacciate, momenti inutili ai fini della narrazione, che hanno però una loro importanza: sono lì a testimoniare le condizioni proibitive in cui i marinai dovevano vivere ogni giorno, e noi con loro per le dieci ore in cui resteremo incastrati all'Artico. Proprio come per *The Revenant* di Iñárritu, il freddo è qualcosa con cui bisogna fare i conti in *The Terror*. In una delle prime scene un marinaio finisce fuori bordo e dopo pochissimi secondi muore; è tutto lì il terrore per il freddo, quella scena in apertura ci rivela che chi sbaglia al Polo Nord muore. È un mondo alieno, quello glaciale, e in questo senso ricorda un po' lo spazio definito da Ridley Scott quasi quarant'anni fa. Sempre nella prima puntata un palombaro viene calato nelle acque per liberare il timone della Erebus. Solo, in quello

¹⁴ <https://www.wired.it/play/televisione/2018/03/23/the-terror-serie-amazon-recensione/> [ultimo accesso 16 luglio 2021].

spazio senza altre forme di vita, sembra un astronauta perso nel buio di una galassia. A sfidare il nulla bianco polare ci sono solo le due navi¹⁵.

Il ritrovamento dei relitti

Il 9 settembre 2014 il primo ministro canadese Stephen Harper annuncia che una squadra di ricercatori ha trovato il relitto di una delle due navi della cosiddetta “spedizione perduta di Franklin”. A partire dal 2008 il Canada aveva speso milioni di dollari per finanziare le ricerche della Erebus e della Terror, coinvolgendo diverse organizzazioni e società pubbliche e private coordinate soprattutto da Parks Canada, un’agenzia del ministero dell’Ambiente canadese che si occupa di tutelare il patrimonio naturale e storico del paese. Il problema era che nessuno sapeva bene dove cercare e nemmeno gli esperti erano d’accordo sul luogo dove più probabilmente si sarebbero potute ritrovare le navi. Le ricerche erano possibili poi solo in pochi giorni all’anno in agosto (un periodo che gli Inuit chiamano la “Franklin season”) e ghiaccio e vento complicavano ancora di più le cose. Durante gli anni erano stati ritrovati diversi corpi e manufatti fino al primo settembre 2014 quando, su un’isola nel golfo della Regina Maud, ci si era imbattuti in due pezzi di una nave della marina inglese¹⁶. Effettuando delle scansioni del fondale marino con il sonar di un sommergibile telecomandato, i ricercatori hanno identificato proprio la Erebus; si trovava undici metri sotto il livello del mare, nelle acque dello stretto di Vittoria, e secondo Ryan Harris, uno degli archeologi che coordinavano le ricerche, il ponte è tuttora relativamente intatto e l’intera struttura è molto ben conservata¹⁷.

Due anni dopo il ritrovamento della Erebus anche il relitto della Terror, perfettamente conservato, è stato ritrovato nelle acque dell’Artico. L’impresa è riuscita nel 2016 a un team della canadese Artic Research Foundation, che è inoltre riuscita a introdurre nell’imbarcazione una piccola telecamera per cercare di testimoniare la vita all’interno della nave¹⁸. «Siamo riusciti ad introdurci con successo nella mensa, in alcune cabine e nella dispensa, dove abbiamo adocchiato piatti e mensole» ha rilevato il direttore dell’operazione Adrian Schimnowski. «Siamo addirittura riusciti a vedere due bottiglie di vino e dei tavoli, inoltre abbiamo trovato una scrivania con dei cassetti aperti»¹⁹. La nave era affondata all’altezza dell’Isola di Re William e il suo ritrovamento è stato del tutto fortuito. Infatti, l’Artic Research Foundation stava passando nella Terror Bay – ancora inesplorata – quando è stata attirata da un «oggetto granuloso». Per esplorare l’intera zona del ritrovamento è occorsa una settimana, ma alla fine i dati raccolti dall’equipaggio canadese sono risultati importantissimi per mettere fine a un mistero lungo 171 anni²⁰.

¹⁵ <https://thevision.com/intrattenimento/the-terror-horror/> [ultimo accesso 5 luglio 2021].

¹⁶ <https://www.cbc.ca/news/politics/franklin-expedition-ship-pieces-believed-discovered-in-arctic-1.2759925?cm-p=rss> [ultimo accesso 20 luglio 2021].

¹⁷ <https://www.ilpost.it/2014/09/10/ritrovamento-nave-spedizione-franklin/> [ultimo accesso 20 luglio 2021].

¹⁸ <https://www.thestar.com/news/canada/2016/09/12/hms-terror-from-doomed-franklin-expedition-found.html> [ultimo accesso 20 luglio 2021].

¹⁹ <https://www.theguardian.com/world/2016/sep/12/hms-terror-wreck-found-arctic-nearly-170-years-northwest-passage-attempt> [ultimo accesso 20 luglio 2021].

²⁰ https://www.huffingtonpost.it/2016/09/13/ritrovato-relitto-nave-mare-artico_n_11991900.html [ultimo accesso 20 luglio 2021].