

PENÍNSULA ODISEAS

Fantasma de hielo

Paul Watson

La épica búsqueda
de la expedición Franklin



Fantasma de hielo

Paul Watson

La épica búsqueda
de la expedición Franklin

Traducción de Juanjo Estrella

ediciones península

Título original: *Ice Ghosts*

© ArcticStar Creativity Ltd., 2017

Todos los derechos reservados

Esta edición se publica de acuerdo con W. W. Norton & Company, Inc.

Queda rigurosamente prohibida sin autorización por escrito del editor cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra, que será sometida a las sanciones establecidas por la ley. Pueden dirigirse a Cedro (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesitan fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).
Todos los derechos reservados.

Primera edición: octubre de 2018

© de la traducción del inglés: Juanjo Estrella González, 2018

Iconografía: Grupo Planeta

Mapas al cuidado de Adrian Kitzinger

Los fragmentos de *John Rae's Arctic Correspondence 1844-1855, with a Foreword by Ken McGoogan* se han reproducido con el permiso de TouchWood Editions.

El fragmento de la carta del capitán James Fitzjames a su esposa citada en *Across the Top of the World: The Quest for the Northwest Passage*, de James P. Delgado, se ha reproducido con el permiso de Harbour Publishing.

El fragmento de «Longfellow and Dickens: The Story of a Transatlantic Friendship» es cortesía de Cambridge Historical Society, The Proceedings, Volume 28. Cambridge, MA.

© de esta edición: Grup Editorial 62, S.L.U., 2018

Ediciones Península,
Diagonal 662-664
08034 Barcelona
edicionespeninsula@planeta.es
www.edicionespeninsula.com

PAPYRO - fotocomposición
IMPRENTA XXXXX - impresión
DEPÓSITO LEGAL: B. 18.834-2018
ISBN: 978-84-730-0

ÍNDICE

Mapas	13
Cronología	19
Introducción	25

PRIMERA PARTE LA EXPEDICIÓN

1. La última misión de Franklin	41
2. El <i>Erebus</i> y el <i>Terror</i>	65
3. Atrapados en el hielo	81

SEGUNDA PARTE LA BÚSQUEDA

4. Empieza la búsqueda	109
5. La misión de lady Franklin	145
6. El Comité Ártico	173
7. Barcos fantasma	203
8. La ensenada del Hambre	219

TERCERA PARTE
EL DESCUBRIMIENTO

9. Un detective inuit	255
10. El que da grandes zancadas	287
11. Operación Franklin	321
12. La búsqueda se sumerge	343
13. La isla de la Calavera	373
14. Hielo rápido	389
15. «¡Ahí está!»	415
16. Bahía del Terror	437
17. Una ofrenda a los muertos	453
Epílogo	459
Agradecimientos	463
Notas sobre las fuentes	465
Índice analítico	499

LA ÚLTIMA MISIÓN DE FRANKLIN

Saber cuándo renunciar puede suponer la salvación de un héroe. Sir John Franklin no supo retirarse a tiempo. Franklin creía que necesitaba un último intento en el paso del Noroeste para limpiar una reputación gravemente maltrecha a causa de la política colonial. La mujer a la que amaba, su esposa Jane, lo convenció para que lo arriesgara todo en el mismo lugar en que se había convertido en un héroe. Jugó mal sus cartas, que no eran buenas, y eso lo mató, como mató a los 128 hombres que lo siguieron al Ártico superior. De todos modos, durante un tiempo la historia ha sido relativamente amable con él. Los escépticos han cuestionado si el Almirantazgo hizo bien colocando a un hombre de su avanzada edad y menguantes capacidades al mando de la expedición de 1845. Otros, más duros, lo han calificado de incompetente. Hay quien ha hecho hincapié en factores que quedaban fuera de su control, como el envenenamiento por plomo o el botulismo causado por unas conservas mal enlatadas, que consideraban los verdaderos culpables del peor desastre en la larga historia de las exploraciones polares de la Royal Navy. Cabe encontrar una explicación más probable en la naturaleza cambiante del propio Ártico, tierra que aún hoy se resiste a la conquista. Como los inuits han comprendido desde antiguo, la supervivencia en lo más alto del mundo es imposible sin el respeto y coopera-

ción debidos. Como muchos hombres de la Royal Navy antes que él, Franklin y su tripulación dieron por sentado que podrían vencer al Ártico solos, y desdeñaron a los inuits por considerarlos salvajes irrelevantes e impíos. Hasta que fue demasiado tarde.

Sir John prácticamente había suplicado comandar aquella misión. Si fue capaz de convencer a los altos mandos de la Royal Navy para que le permitieran zarpar fue solo porque los comandantes que estos proponían no terminaban de decidirse. A un mes de cumplir cincuenta y nueve años, cuando la expedición Franklin zarpó de Greenhithe, en el Támesis, se hizo a la mar por última vez como un hombre mayor considerablemente ajado. La guerra, la exploración polar y una serie de desagradables luchas administrativas lo habían tumbado varias veces, pero siempre había encontrado la manera de ponerse en pie y seguir adelante. Un cuarto viaje en busca del paso del Noroeste (el tercero como comandante) parecía su última y mejor opción para reclamar el buen nombre del que los colonos habían querido despojarlo en la Tierra de Van Diemen, la isla que posteriormente pasaría a llamarse Tasmania. Ya había hecho más que suficiente para ganarse una jubilación cómoda y tranquila. Pero Franklin no era así. Ganara o perdiera, lo haría donde le correspondía: en el paso bloqueado por el hielo que constituía un gigantesco rompecabezas marítimo a la espera de solución.

El legado de Franklin debería haber sido lo bastante poderoso para sobrevivir al fracaso de las buenas intenciones en una colonia menor construida con la mano de obra de convictos y sobre la sangre derramada de un pueblo aborigen desposeído. Veterano de la victoria marítima más respetada de Gran Bretaña, Franklin había sido guardia marina de señales en la flota del vizconde y almirante lord Nelson en el año 1805, cuando la Royal Navy derrotó a las flotas francesa y española en la épica batalla de Trafalgar.

El buque *HMS Bellerophon* se aproximó al *L'Aigle*, sus mástiles se enredaron, y las tropas francesas intentaron abordar la embarcación británica. Desde el lado despejado, un barco de guerra francés disparó dos cañonazos y causó la muerte a unos trescientos marineros británicos. Solo siete de los cuarenta y siete oficiales británicos que iban en el alcázar del *Bellerophon* sobrevivieron. Prácticamente sordo a causa del estruendo de los cañonazos, Franklin estuvo a punto de morir. Un francotirador francés con tricornio lo observaba desde la cofa del *L'Aigle*, una plataforma de madera a dos tercios de altura del palo del trinquete. Apuntó y dejó al amigo de Franklin tendido sin vida en cubierta. Cuando Franklin se volvió para ayudar a un sargento de marina a llevar a un marinero negro a la bodega para que le vendasen las heridas, otro tirador disparó al pecho del hombre herido. «Ahora te toca a ti», le dijo Franklin al sargento, que se metió inmediatamente en la cubierta inferior buscando un buen ángulo de visión para apuntar al francotirador.

Al ver que el francés alzaba el fusil para volver a disparar, Franklin se ocultó detrás de un mástil y esquivó una bala de plomo que le pasó a escasa distancia. Miró fijamente al hombre que quería matarlo y se juró que recordaría ese rostro mientras viviera. Con su séptimo disparo, el sargento finalmente abatió al francotirador, y Franklin lo vio caer de cabeza al mar.

Casi una década después de la batalla de Trafalgar, Franklin era teniente en el *HMS Bedford* cuando la nave se sumó a un ataque en Nueva Orleans, durante el tercer y último año de la guerra de 1812 entre Gran Bretaña y Estados Unidos. La misión del *Bedford* consistía en ayudar en el desplazamiento de los cerca de ocho mil soldados británicos hasta la costa, para lo que esperaban que fuera una derrota aplastante de los defensores del general (y futuro presidente) Andrew Jackson, en clara inferioridad numérica, pues contaba con unos 4.500 combatientes —una mezcla de soldados regulares, indios choctaws, esclavos libertos y pioneros,

apoyados por el pirata francés Jean Lafitte—. Uno de los hombres de Jackson, que probablemente formaba parte del grupo de tiradores de primera de Tennessee, alcanzó a Franklin en el hombro y le causó una herida superficial.

Antes de pretender el mando del *Erebus* y el *Terror*, Franklin había participado en tres expediciones en el Ártico, en dos de ellas como comandante. Era conocido sobre todo por sus exploraciones por tierra de la costa ártica de Norteamérica. La primera misión, poco planificada, había estado a punto de costarle la vida. La prensa británica proclamó a Franklin como el hombre que había tenido que comerse sus botas de piel para no morir de hambre en 1821 al término de una expedición de tres años en la que murieron once de un total de veinte hombres y sobre la que siempre planearon sospechas de asesinatos e incluso canibalismo. Tras aquella gloriosa carrera en la Fuerza Naval, en la que servía desde los catorce años, su perdición serían las mezquinas traiciones políticas. Sir John aceptó, en 1836, el cargo de gobernador en la Tierra de Van Diemen, una colonia insular. Los miembros de la colonia penal, que mantenían un arraigado pacto tácito, estaban dispuestos a lo que fuera necesario para proteger la riqueza y los privilegios derivados de contar con la mano de obra barata de los convictos, y se la juraron desde el principio tanto a él como a lady Franklin.

Ellos pretendían reformar el sistema, no abolirlo, pero el simple amago les granjeó enemigos acérrimos. Unos colonos libres que dirigían una colonia penitenciaria —meros capataces en el quinto infierno— no eran nadie comparados con un hombre que había conseguido tanto, y sobrevivido a tanto, como sir John. Sin embargo, estando en su terreno, ante una reyerta burocrática, él resultaba vulnerable. El oficial de mayor rango de Franklin conspiró en su contra. La prensa local lo difamaba y se ensañaba especialmente con lady Franklin. En el transcurso de una agotadora expedición por tierra junto a su esposo y algunos amigos que

realizaron en 1842, Jane caminó entre arbustos, vadeó pantanos y marismas, escaló montañas y cruzó ríos de aguas bravas; a menudo acabó empapada, asaltada por lluvia, granizo, cellisca y nieve. Recorrió parte del trayecto en palanquín, un espartano asiento de madera con un reposapiés estrecho y cuatro aros metálicos que se encajaban en las barras de los porteadores. Los cuatro presos que la llevaban se turnaban cada media hora.

La colonia estaba escandalizada. El *Van Diemen's Land Chronicle* acusó al gobernador de pagar a «reos tres veces condenados» para sumarse a un viaje descrito como un devaneo autocomplaciente. Y al final llegaba la sorpresa: el *Chronicle* aseguraba que el gobernador había premiado a los prisioneros con la libertad condicional o con una fórmula que podía derivar en indulto pleno. Lord Stanley, secretario colonial en Londres, se alineó con los enemigos de Franklin y lo cesó. Él, humillado, ejerció sus influencias con la ayuda de Jane para regresar al lugar que lo había convertido en un héroe: el Ártico superior. La persistente sensación de haber sido traicionado por hombres de menor categoría condujo a Franklin a la muerte. Y arrastró consigo a 128 hombres. El sentimiento de culpa que devoraba a Jane por haberlo alentado a partir y el amor que sentía por un hombre al que había admirado desde mucho antes de que contrajeran matrimonio la empujaron a derribar cualquier obstáculo en su lucha incesante por encontrarlo o, cuando menos, averiguar por qué había muerto perdido y desamparado en el hielo.

Corpulento y calvo, salvo por un flequillo imperial de pelo indómito, Franklin no fue la primera elección del Almirantazgo para la expedición de 1845. Sir John Barrow y otros altos mandos de la entidad naval lo consideraban demasiado mayor para el puesto. Franklin se quejó a su esposa de que el conde de Haddington, la máxima autoridad civil que tenía encomendada la supervisión de la Royal Navy con el cargo de primer lord del Almirantazgo, hubiera confiado a sir James Clark Ross que su edad no

era lo único que le preocupaba de Franklin. El conde había dicho también, escribió Franklin a lady Jane, «que sufro enormemente con el frío».

De rango ministerial, lord Haddington era el hombre a través del cual expresaban su voluntad los políticos y, a cambio, era también el conducto que tenía la Marina para hacer llegar sus quejas al Parlamento. Si el Almirantazgo cometía un error, el primer lord habría de responder por él. Sumamente debilitado ya por las disputas políticas con el Ministerio de las Colonias, Franklin no se encontraba precisamente en una posición de fuerza que le permitiera plantar cara a una autoridad como la de lord Haddington. Y aun así lo hizo, con la ayuda de dos de los aliados más firmes que pudo reclutar: su esposa y sir John Ross, explorador polar que no concebía que la edad o el frío fueran obstáculos para Franklin. En una carta indignada a lady Franklin, sir John le confiaba: «Ross expresó su asombro ante este último motivo, pues jamás le había llegado insinuación alguna al respecto, lo que, de haberse producido, debería haber procedido de algún oficial o suboficial bajo su mando». Según parece, Franklin iba dejando enemigos por donde pasaba.

En la primera posición de la breve lista de candidatos posibles a comandante de la expedición de 1845 se encontraba sir Edward William Parry. Pero el explorador que fuera pionero en la supervivencia en el hielo del Ártico superior estaba cansado del lugar y rechazó el cargo. A continuación, la Royal Navy se lo ofreció a sir James Clark Ross, cuyo descubrimiento del polo norte magnético lo convertía en el comandante ideal de una expedición con dos metas igual de importantes: la ciencia y la exploración. Un posible impedimento era que su tío John había publicado un desagradable panfleto en el que vilipendiaba a Barrow por considerarlo un estafador. Había, además, un obstáculo mucho mayor: sir James había prometido a su esposa, con la que acababa de casarse, que el Ártico era para él cosa del pasado. Barrow creía que

James Fitzjames, más joven, que había ascendido a capitán el año del viaje, lo haría bien. Pero el Almirantazgo lo descartó porque, a sus treinta y dos años, no lo consideraba maduro y lo puso al mando de las observaciones magnéticas. Mientras los altos mandos del Almirantazgo buscaban entre posiciones más bajas de la lista de candidatos, tanto Franklin como su esposa hacían valer sus influencias. Sir John era consciente de que Jane temía que él se retirara y se quedara en casa sin hacer nada. En 1830, durante un periodo de inactividad antes de que aceptara el cargo de gobernador de la Tierra de Van Diemen, lady Franklin le había advertido sobre «la vergüenza y el remordimiento» de volver a estar ocioso, desocupado. Ella quería que regresara al Ártico e insistía en que las esposas de otros dos veteranos del polo deseaban lo mismo para sus maridos. No se muestra precisamente sutil cuando le escribe:

Quando se estimulan todas las energías latentes de tu naturaleza, no solo yo, sino todo el mundo (y reitero esto último con un orgullo inmenso) sabe lo que eres capaz de hacer, e Inglaterra ha reconocido con aclamaciones que casi no dejaban oír la declaración que decía:

«En los orgullosos memoriales de su fama
se alza, ligado a la gloria inmortal, el nombre de Franklin».

Lady Franklin redobló la presión tras el cese deshonoroso de sir John en las colonias. En una carta dirigida a sir James Clark Ross, que ya había informado a Franklin de que rechazaría comandar la expedición al Ártico en caso de recibir la propuesta, Jane hacía hincapié en que el apoyo de «su propio departamento», la Royal Navy, le ayudaría a vencer la oposición del Ministerio de las Colonias. Además, le confiaba «sus sentimientos encontrados» ante la idea de que su esposo, que envejecía, regresara al Ártico. Pero si sir James, a quien ella consideraba «la persona adecuada», no

pensaba aceptar la misión, ella deseaba «que pudiera ir sir John y que no se lo descartara a causa de su edad. No creo que quisiera ir a menos que se sintiera preparado». Le preocupaba el efecto que la «injusticia y la tiranía» de lord Stanley pudieran tener en el espíritu de Franklin si el gran explorador permanecía inactivo. Una muerte en el desierto helado del norte parecía mejor destino:

Temo en demasía el efecto que pueda tener en su mente encontrarse sin empleo honorable e inmediato, y eso es lo que me permite soportar la idea de separarme de él en aras de una misión llena de dificultades y peligros, más de lo que la apoyaría en otras circunstancias.

Antes de tomar la decisión final, el Almirantazgo quiso conocer las ideas de Franklin en torno a la expedición propuesta, que él resumió en una carta enviada a principios de 1844. Era su oportunidad de impresionar a los encargados de la elección y asegurarse su puesto en el puente de mando durante lo que perfectamente podía suponer el descubrimiento del paso del Noroeste. Los motores de vapor proporcionarían a los barcos más posibilidades de cubrir el tramo final, no cartografiado, entre la entrada ya explorada y la salida del archipiélago, sugería él en su respuesta a lord Haddington. Incluso si eso fracasaba, el beneficio primordial de una exploración continuada justificaba la nueva tentativa, defendía asimismo Franklin, despejando toda duda sobre su entusiasmo por regresar al norte en cualquiera de los casos. La edad y los sinsabores de la política colonial no habían mermado su pasión por los descubrimientos. Deseaba culminar el trabajo. Con unos barcos mejor equipados que nunca para navegar por el Ártico dispuestos para buscar el tramo, relativamente corto, del paso que faltaba descubrir, parecía que el siguiente que intentara obtener el mayor trofeo que le quedaba a la navegación sería el que acabara alzándose con él. Franklin sostenía frente al número creciente de escépticos:

En caso de que se pregunten por el propósito de estas expediciones, quisiera que comparasen nuestro mapa actual de esta región y de la costa norte de América con el de 1818, año en que estas comenzaron. Descubrirán en este último solo tres puntos marcados en la costa norte de América, y nada en absoluto más al norte. Sin duda, no puede negarse que una aportación de tal envergadura a la geografía de las zonas septentrionales de América y las regiones árticas es, en sí misma, un objetivo digno de todos los esfuerzos que se hayan realizado en el curso de las expediciones anteriores.

Un día invernal, en febrero de 1845, lord Haddington convocó a Franklin a su despacho londinense. Este creía que del resultado dependía su reputación; en realidad, era la propia vida de sir John la que estaba en juego cuando entró en los edificios del Almirantazgo en el lado oeste de Whitehall, que albergaba importantes oficinas del Gobierno, entre ellas la del Tesoro. Una calle empedrada separaba la sede gubernamental de la Royal Navy de Great Scotland Yard, la policía metropolitana. La del Almirantazgo era una construcción imponente de ladrillo del siglo XVIII de tres plantas. Se distinguía fácilmente desde la distancia por el telégrafo óptico de su azotea, todo un punto de referencia en su día. En una guía de viajes de la época victoriana en la que se incluían treinta y cinco mil tarifas de coches de punto, se describía la torre como «una de las atracciones menores de Londres». Quienes hacían funcionar el mecanismo, similar a los brazos mecánicos de las vías del tren, enviaban mensajes codificados a través de estaciones repetidoras en las que hombres que observaban a través de catalejos los transmitían a los puertos a su alcance. Tiempo atrás, las comunicaciones de urgencia, como la advertencia de una invasión inminente desde el otro lado del canal de la Mancha, tardaban días en llegar con correos de postas. La red de telégrafos ópticos las transmitía en cuestión de horas.

Franklin cruzó la entrada del Almirantazgo, pasó por delante de unos centinelas y dejó atrás unos relieves de delfines y un arco triunfal tallado en un ancho panel de piedra. Se había erigido en el siglo XVIII para mantener a raya a los alborotadores cuando los marineros se rebelaban. Franklin avanzaba por debajo de estatuas de caballitos de mar alados flanqueados por columnatas triples de estilo toscano, que sostenían las bóvedas de los pabellones. Estaba acostumbrado a aquella magnificencia, diametralmente opuesta a la humillación de la Tierra de Van Diemen. De aquel lugar, piedra angular de la Royal Navy que había hecho de él un hombre digno de crédito, emanaba el poder de una Fuerza Naval que había llevado a Gran Bretaña a las cotas más altas de su poder imperial. Se diría que el Almirantazgo podía lograr cualquier cosa que se propusiera. ¿Por qué no iba a conseguirlo también sir John Franklin?

En la planta superior, los seis lores comisionados y los funcionarios que los asesoraban se reunían en una sala de techos altos, con grandes ventanales a un lado y una chimenea al otro. Allí decidían sobre asuntos de peso que afectaban a una fuerza militar que custodiaba un vasto imperio, como si merecía la pena molestarse siquiera una vez más en encontrar el paso del Noroeste, con todos los costos y riesgos que entrañaba. Sentados en torno a una larga mesa de caoba, rodeados de mapas extendidos y de una gran veleta montada, decidían los destinos de muchos hombres y, en ocasiones, el curso de la historia naval. La reunión con sir John no empezó bien. Lord Haddington no tardó en decir al explorador que tal vez su tiempo ya hubiera pasado. Le sugirió que se contentara con la fama que ya había alcanzado y que se quedara cómodamente en casa. Formulándole una pregunta que sin duda debió dolerle, el hombre que tenía en sus manos la llave del destino de Franklin quiso saber si su cuerpo soportaría otro viaje al Ártico.

—¿Ha pensado seriamente en la naturaleza de una empresa como esta a su edad? Sepa que sé su edad. Tiene usted cincuenta y nueve años —le dijo lord Haddington.

—Todavía no —replicó sir John, poco dispuesto a que se los atribuyeran dos meses antes de su cumpleaños.

El ministro del gabinete responsable de la Royal Navy seguía preocupado porque lo culparan a él si Franklin «se derrumbaba» durante la que sería su cuarta expedición, la tercera como comandante. Franklin, que creía que o bien lord Haddington se mostraba amable expresando su preocupación o bien estaba, simplemente, ansioso por complacerlo, se ofreció en diversas ocasiones a someterse a un reconocimiento médico.

—Conozco su hoja de servicio —prosiguió lord Haddington—. Es muy diversa, y últimamente se ha ocupado usted de un servicio civil que debe de haberle causado gran preocupación y zozobra.

A Franklin debió escocerle, sin duda, que el asunto de la Tierra de Van Diemen se pusiera encima de la mesa. Insistió una vez más en que el Ártico, que era lo más brutal que podía ofrecer la naturaleza, no era demasiado para él. De no estar seguro, no se ofrecería para ir. Después de todo, en ese caso no se trataba de una expedición a pie, como las dos primeras. De ese modo reconocía lo evidente: estaba demasiado gordo para aquellas caminatas.

Franklin aportó un último argumento muy sencillo, las humildes palabras de un hombre humillado que se aferraba al honor perdido negando algo casi patéticamente obvio: «No tengo nada que ganar con ello».

Lord Haddington permaneció unos instantes en silencio.

—Consideraremos que esta conversación no se ha producido —dijo finalmente—. Debemos sopesarlo un poco más. En uno o dos días recibirá noticias mías.

Para abordar las cuestiones sobre su edad, fuerza y capacidad de soportar el frío, Franklin decidió obtener la valoración de un médico. Se puso en contacto con su amigo y médico sir John Richardson, que algo sabía de pasar frío en el Ártico.

En la primera y desastrosa expedición terrestre hasta la desembocadura del río Coppermine, una tormenta había destruido

sus canoas, lo que había obligado a Richardson a nadar para salvar la vida. Como consecuencia, sufrió una hipotermia grave. Richard expuso por escrito que durante los seis inviernos árticos que había compartido con Franklin, incluidas dos expediciones por tierra en las que habían recorrido miles de kilómetros, nunca había visto a su amigo y comandante sufrir congelación. Y certificó que estaba en forma para cumplir con su deber.

Lord Haddington fue fiel a su palabra: a los dos días, el 7 de febrero de 1845, llegó una carta con el sello del Almirantazgo a casa de Franklin. Se le concedía el mando. Una vez más habría de enfrentarse a su oponente preferido, el Ártico. A Franklin le gustaban sus opciones.

El encargo oficial a Franklin llegó tres meses después, con fecha del 5 de mayo de 1845, y estimaba que «se resuelve que debe llevarse a cabo otro intento de completar el paso del Noroeste entre los océanos Atlántico y Pacífico, del que apenas queda un pequeño tramo por cubrir». Ese objetivo primordial se describía en la primera de veintitrés cláusulas, ocho de las cuales abordaban consideraciones científicas y el uso de los equipos a bordo para estudiar el magnetismo. Aquella responsabilidad, junto con la de registrar observaciones de la atmósfera y el clima, recaía sobre Fitzjames, que además era nombrado capitán del *Erebus*, el buque insignia de Franklin. Asimismo, al comandante se le ordenaba que «haga uso de todos los medios a su alcance para recoger y conservar especímenes de los reinos animal, mineral y vegetal». Una vez que hubieron zarpado, Franklin recordó a Fitzjames que aquello implicaba «observarlo todo, desde una pulga hasta una ballena, en las regiones ignotas que nos disponemos a recorrer».

El grueso de las órdenes del Almirantazgo —que se convertirían en el centro de un vivo debate entre expertos a medida que pasaban los meses, y después los años, sin noticias de la ex-

pedición— especificaba qué ruta debía seguir Franklin. Los motores y propulsores de vapor solo habían de usarse para seguir cualquier vía que se abriera en la masa de hielo o para vencer vientos desfavorables o calmas absolutas, sin olvidar en ningún momento que la carga de carbón del *Erebus* y el *Terror* era escasa. Sir John recibió la orden de seguir una ruta bien conocida a través del estrecho de Barrow hasta la isla de Melville. Desde allí, «se espera que el tramo restante del paso, de unas 900 millas [1.448 kilómetros], hasta el estrecho de Bering [entre Alaska y Rusia] se encuentre asimismo libre de obstrucción», indicaban las instrucciones del Almirantazgo. En ese punto, las órdenes eran muy claras: Franklin no debía detenerse a examinar ninguna otra ruta, ni más al norte ni más al sur, hasta que hubiera alcanzado el cabo Walker, en el extremo noreste de la isla de Russell, situada al norte de la del Príncipe de Gales.

Al Almirantazgo le preocupaba la «magnitud excepcional y el estado aparentemente fijo de la barrera del hielo» que sir William Parry había descrito cuando, un cuarto de siglo antes, su tripulación y él se vieron bloqueados por ella a bordo de los buques *HMS Hecla* y *HMS Griper* frente al cabo de Dundas, en las costas meridionales de la isla de Melville. Bautizaron el lugar con el nombre de Winter Harbor, y allí pasaron diez meses demostrando que los marineros pueden sobrevivir a un invierno en el hielo. Aquel era el punto occidental más lejano al que había llegado cualquier explorador de la Royal Navy en el archipiélago Ártico, y Parry demostró ser el líder ideal en una situación tan espantosa. Sabía que la disciplina, la rutina, la innovación y el entretenimiento eran básicos para sobrevivir no solo al frío y a la depresión, sino al interminable aburrimiento. El comandante y sus hombres habían aprendido a la fuerza a enfrentarse con los problemas básicos derivados de pasar un invierno ártico en un buque de la Royal Navy, y transmitieron aquella lección a los integrantes de la expedición Franklin.

En unos camarotes húmedos bajo cubierta, donde la condensación de las estufas, de una destilería improvisada y de los alientos de los marineros bañaba a los hombres con un goteo constante, editaban un periódico semanal, la *North Georgia Gazette and Winter Chronicle*. Casualmente alguien había llevado consigo un libro de piezas teatrales, de modo que Parry ordenó a sus oficiales que las interpretasen para los miembros de la tripulación. En Navidad, escribieron un musical cuyos protagonistas se quedaban atrapados en el archipiélago Ártico y sobrevivían a lo más crudo del invierno. Reunidos a la luz neblinosa de las velas en el vientre del *Hecla* y respirando un aire gélido, los hombres reían, cantaban y olvidaban, por un momento, que tal vez nunca conseguirían escapar. Parry mantenía la moral alta y el espíritu de cooperación entre sus hombres, hasta que el Ártico le permitió devolverlos a casa.

Al redactar las instrucciones a Franklin casi veintiséis años después, el Almirantazgo tuvo en cuenta la peripecia de Parry y sus hombres. Estas dejaban un interesante margen de manobra una vez que sir John se encontrara navegando en dirección al oeste, rumbo a la isla de Melville: si los hielos permanentes bloqueaban su camino más al este, y entre las islas de Devon y de Cornwallis parecía tener abierta una ruta alternativa hacia el norte (y si el rápido tránsito del verano al invierno le concedía el tiempo necesario), debía tomarla. En contradicción aparente con la cláusula anterior en la que se ordenaba a Franklin seguir la ruta bien conocida de Parry, aquella instrucción le dejaba la opción de ver si podía hallar «un acceso más directo al mar abierto, donde no hubiera islas ni bancos que detuvieran y fijaran las masas de hielo flotantes». Esa alternativa crucial pudo ser obra del propio Franklin en forma de enmienda al primer borrador, porque la sección aparece escrita al margen del documento original. Y es muy posible que esa opción añadida señalara para él y sus marineros el rumbo a la muerte.

Otras condiciones parecían innecesarias para un explorador de la experiencia de Franklin, pero el Almirantazgo prefería especificarlo todo siempre que fuera posible. Si la expedición se veía obligada a pasar el invierno en algún lugar, el comandante debía intentar encontrar un puerto protegido y velar por la salud de sus hombres. Si por lo que fuera Franklin entraba en contacto «con *eskimaux* o indios cerca del lugar en el que pasen el invierno, debe por todos los medios esforzarse por trabar amistad con ellos, regalándoles algunos artículos de sus suministros que puedan resultarles útiles o de su agrado. Sin embargo, ha de evitar dejarse sorprender por ellos recurriendo a todas las precauciones y manteniéndose constantemente en guardia ante cualquier hostilidad».

En aquella misión, la ciencia era tan importante como la culminación del último tramo del paso del Noroeste. El Imperio aspiraba a obtener grandes beneficios de las observaciones registradas con los magnetómetros de la expedición debido a las mejoras potenciales respecto de la humilde brújula. La declinación había desconcertado a los navegantes ya desde que Yi Xing —un monje budista chino que además fue astrónomo, matemático e ingeniero de la dinastía Tang— describió la diferencia entre el norte magnético y el norte verdadero alrededor del año 720 d.C., mucho antes de que los navegantes chinos fueran pioneros en el uso de brújulas en el mar, a finales del siglo XI. La brújula llegó a manos europeas un siglo después. Comprender la brecha entre los dos nortes y acortar, posiblemente, centenares de kilómetros inútiles fuera del rumbo de un navegante era fundamental para la mayor potencia naval del mundo. Pero, además, aquellas lecturas magnéticas de la expedición tenían como finalidad alimentar un fenómeno radicalmente nuevo: el empeño científico internacional sin precedentes en comprender el campo magnético de la Tierra.

El encuentro casual de un aristócrata prusiano con una roca magnética condujo al esfuerzo mundial por recabar datos para desentrañar los secretos del campo magnético de la Tierra, uno

de los proyectos internacionales más ambiciosos que ha conocido jamás el mundo científico. Dicho logro resulta más notable aún porque se inició en una Europa en reconstrucción tras una guerra larga y costosa que había creado hondas divisiones. Su origen estaba en los montes Fichtel, al noreste de Baviera, donde, en 1796, un inspector de minas y un noble prusiano llamado Alexander von Humboldt se hallaban midiendo un gran bloque de roca serpentina. En un momento dado, la brújula que llevaban se volvió loca y cambió por completo de dirección. Aquel hecho supuso el inicio de una larga cruzada para desentrañar los secretos del campo magnético terrestre. Humboldt se interesó sobre todo por las tormentas geomagnéticas, que se desencadenan cuando los vientos solares enturbian la magnetosfera. Esas perturbaciones intensifican las auroras boreales o luces del norte, que inundan con una magia nueva las noches del Ártico. El prusiano se preguntaba si las tormentas magnéticas tenían lugar de forma simultánea en todo el planeta.

Humboldt construyó su primer observatorio en Berlín en otoño de 1828. En el transcurso de los dos años siguientes, convenció a colegas para que, de forma coordinada, tomaran medidas en un mismo momento, de una manera específica, en diversos lugares, entre ellos París y varios puntos del Imperio ruso, incluida Alaska, por entonces posesión del zar. En Pekín, un monasterio ortodoxo griego pasó a albergar uno de aquellos nuevos observatorios. Los británicos se sumaron al empeño cuando Humboldt escribió al presidente de la Royal Society, el duque de Sussex, una larga misiva en la que se fundían historia, teoría, ingeniería y descubrimiento.

La llamada de Humboldt, que se produjo en abril de 1836, y las necesidades de una gran empresa científica que exigía observaciones sincronizadas en puntos clave del mundo encajaban a la perfección con el sentimiento victoriano de que el Imperio británico era un motor esencial para el progreso de la humanidad. En

su carta, Humboldt solicitaba que la Royal Society ejerciera «su poderosa influencia» para ampliar la cadena de estaciones que midieran el campo magnético de la Tierra y que estuvieran dotadas de equipos ajustados a especificaciones precisas, ya fuera en los trópicos o en las latitudes altas del hemisferio sur y de Canadá. Pronto la lista de observatorios geomagnéticos de las colonias británicas incluía ya ciudades como Toronto, Singapur y Madrás. En total, en todo el mundo, llegaron a sumar alrededor de 150. Como la estación espacial internacional que orbitaba alrededor de la Tierra al final de la Guerra Fría, el plan de Humboldt dio a las naciones una razón científica de peso para colaborar.

A fin de contribuir a mejorar la comprensión de las corrientes del océano Ártico y de ampliar las posibilidades de realizar un seguimiento de la expedición, el alto mando de la Royal Navy ordenó a Franklin que, una vez que hubiera alcanzado los 65 grados latitud norte, llevara un registro diario sobre la posición de los barcos, que debía anotar en unos impresos que le facilitarían. Cada uno de aquellos registros debía introducirse en una botella sellada o cilindro de cobre y arrojarse al mar para que lo transportaran las corrientes marinas. Tanto el *Erebus* como el *Terror* llevaban doscientos de aquellos cilindros. Los formularios incluían instrucciones destinadas a quien los pudiera encontrar escritas en seis lenguas, entre ellas francés, español, alemán y danés. En ellas se pedía que hicieran llegar el documento a la secretaría del Almirantazgo de Londres, o bien al cónsul británico más próximo, con una nota en la que se indicara el momento y el lugar en que se había descubierto. Solo se informó del hallazgo de uno de aquellos cilindros; en julio de 1849 se recuperó en unas rocas de la costa de Groenlandia. Aquello generó ciertas esperanzas, que no tardaron en truncarse, pues la maltrecha reliquia no aportaba demasiadas pistas acerca de lo que se había convertido en el creyente misterio de Franklin. El informe indicaba la posición de la expedición el 30 de junio de 1845, cuando el *Erebus* y el *Terror*

aún navegaban acompañados del carguero *Barretto Junior*, que les suministraba el carbón, y estaban a punto de entrar en el círculo polar ártico camino de la isla de Disko.

En todos los detalles de los preparativos de la expedición, la Royal Navy expresaba su confianza en que sir John y sus hombres navegarían por el Ártico hasta alcanzar un triunfo histórico. Su fe en la tecnología era grande. Los buques iban equipados con las hélices más avanzadas, movidas por motores de tren adaptados. Fitzjames, que con doce años ya navegaba con la Royal Navy como grumete, describió las mejoras introducidas en el *Erebus* en una carta que envió a su esposa tras presenciar la llegada al puerto de un motor de locomotora sin ruedas de la London-Greenwich Railway. «Ha llegado tirado por diez caballos negros como el carbón y pesa quince toneladas», escribió. Unas grúas trasladaron los motores usados, dispuestos para proporcionar hasta treinta caballos de potencia a cada uno de los dos barcos de Franklin. Se trataba de una manera rápida e inteligente de transformar unas viejas bombardas en vapores más modernos con la fuerza imprescindible, así lo esperaban los diseñadores, para propulsarse a través de estrechos canales de agua abierta en el hielo marino.

En la bodega de los buques se apilaban ladrillos de polvo de carbón y alquitrán de hulla formados con prensas hidráulicas, conocidos como *briquetas*, y debían usarse con moderación cuando el comandante ordenara activar las nuevas hélices retráctiles. Las calderas solo debían encenderse cuando los vientos no fueran favorables o cuando los canales de agua abierta se estuvieran cerrando demasiado deprisa, de modo que el *Erebus* y el *Terror* pudieran avanzar por sus propios medios. Pero aquella versión incipiente del motor de vapor no era ninguna panacea en el Ártico superior. Incluso en las mejores condiciones, aquellos motores de tren alcanzaban una velocidad máxima de cuatro nudos, aproximadamente la misma que alcanza alguien que salga a correr a paso tranquilo por el parque. Es decir, que no servían de mucho

frente a las fuertes corrientes de proa, habituales en el laberinto de canales del archipiélago Ártico, y eran absolutamente inútiles frente a los vendavales de treinta y cinco nudos, tan frecuentes como las nevadas cuando el invierno ahuyenta al verano y las cosas se ponen realmente difíciles.

En otro despliegue de tecnología punta de la época, la Fuerza Naval instaló unas hélices recién diseñadas en unos contenedores que Franklin y su tripulación podían desacoplar y levantar junto con los timones. De ese modo se reducía la resistencia, y además las protegían de posibles daños si los canales de agua abierta de hielo se cerraban contra sus vulnerables cascos. Por supuesto, como sabe cualquiera que es de los primeros en adquirir un producto innovador, el artilugio más novedoso puede funcionar estrepitosamente mal cuando se prueba en las condiciones del mundo real, y más si son las árticas. Nadie sabe a ciencia cierta si las hélices levadizas y las quillas del *Erebus* y el *Terror* funcionaron en una emergencia ártica o si se encallaron. Para protegerlos de los fuertes bancos de hielo, la Royal Navy reforzó los cascos con un revestimiento de hierro y apuntaló las estructuras con baos de diez pulgadas.

Unas desalinizadoras potabilizaban el agua de mar, tanto para la tripulación como para los motores de vapor, que consumían más de una tonelada por hora. Los altos niveles de plomo detectados en los tejidos blandos y los huesos de los cadáveres recuperados de la expedición Franklin indican que es probable que no fueran los alimentos enlatados de los marineros sino las cañerías de agua dulce lo que los envenenó lentamente. Según una teoría popular, esto pudo mermar el raciocinio de los moribundos a medida que se debilitaban. Aun así, las evidencias científicas más recientes arrojan serias dudas sobre si el plomo tuvo algo que ver en la desaparición de la expedición. Un sistema de calefacción, que seguramente tomaba aire caliente de los fogones de las cocinas de los buques y lo canalizaba por las paredes de madera, reducía el frío y la humedad, que eran caldo de cultivo de enfermedades y

dificultaban que los hombres que vivían encerrados sobrevivieran a un invierno atrapados en el hielo.

El Almirantazgo también decidió incorporar al equipo otra pieza experimental de la era victoriana de utilidad más dudosa: Fitzjames, en su diario, lo bautizó como «bote de caucho». La oficina de patentes lo conocía como el recién inventado bote Halkett, una lancha inflable en la que precariamente cabían tres hombres. El *Erebus* y el *Terror* llevaron al Ártico una cada uno por primera vez. Las descripciones de estas que realizaron los inuits a las primeras personas que fueron en busca de los desaparecidos contribuyeron a dar credibilidad a sus relatos. ¿Quién inventaría el cuento de unos marineros de la Royal Navy que desdoblaban unos barcos plegables, llenándolos de aire y balanceándolos sobre un mar tan frío que podía matar a un hombre en cuestión de minutos?

Al teniente Peter Halkett se le ocurrió el diseño de la barca hinchable después de que las canoas de Franklin se perdieran en su primera expedición ártica, en la que once de los veinte hombres murieron. Ese hecho hizo que las mentes inventivas se pusieran a trabajar. La idea de Halkett era tomar el tejido impermeable empleado para confeccionar las gabardinas Mackintosh, el venerable «mac» británico, impregnarlo en caucho y coserle una cámara de aire ovalada en el interior. En el prototipo, que Halkett probó en el Támesis, un chubasquero de hombre contenía la cámara inflada. Era algo así como un bote-capa. En los bolsillos de lo que se llamó oficialmente Capa Hinchada, el usuario portaba también la pala de un remo pequeño que podía unirse a un bastón de caballero. Contaba asimismo con unos prácticos fuelles para hinchar el artilugio. Y un paraguas servía como vela.

Para el Ártico, Halkett modificó el bote-capa y lo convirtió en un «bote en mochila». Durante la sesión de pruebas, remó varios kilómetros entre Kew y el puente de Westminster, sorteando numerosos vapores metropolitanos que estuvieron a punto de arro-

llarlo. Franklin avaló el bote portátil. Cedió la que tenía asignada a la expedición terrestre del doctor John Rae, de la Compañía de la Bahía de Hudson, pero le enviaron otra justo antes de que el *Erebus* y el *Terror* zarparan de Inglaterra el 19 de mayo de 1845. Once días antes de que la expedición levara anclas, el secretario del Almirantazgo escribió a Halkett para ofrecerle su apoyo:

Los lores son de la opinión de que su invento es sumamente inteligente e ingenioso y podría ser útil en las expediciones de exploración e investigación, pero no consideran que sea aplicable para los usos generales de la Marina.

Al final, tanta planificación no sirvió de gran cosa. El Ártico decidiría el destino de Franklin y su tripulación. A los marineros les tranquilizaba saber que el *Erebus* y el *Terror* ya habían navegado hasta el infierno y habían vuelto.

De los dos buques, el que había demostrado mejor su valía en el Ártico seguramente era el *Terror*. En 1836, cuando sir George Back había intentado llevarlo hasta la bahía Repulse, en la costa noroeste de la bahía de Hudson, se vio atrapado en un campo minado de témpanos movedizos, algunos de ellos enormes y con unas crestas de presión tan elevadas que sobrepasaban la cubierta de los barcos. Con el azote de los temporales de septiembre y el hielo marino cada vez más cerrado, los marineros y oficiales de Back se abrían paso con hachas, cinceles para hielo, pinchos y palos largos intentando mantener abierto un canal. Pero un invierno anticipado no tardó en dejarlos atrapados a unos seis kilómetros y medio de tierra, en unas placas de hielo que al cerrarse presionaban con fuerza. La violencia con que se juntaban generó varios picos de hielo de más de seis metros de altura que empujaban el *Terror* a estribor y amenazaban con volcarlo. A Back y a sus hombres ya solo les quedaba rezar por que el buque no se hiciera trizas y se hundiera.

«Quien no lo haya experimentado no puede juzgar el agotamiento del corazón, el vacío de sensaciones, el empalagoso sabor febril que se apodera del mejor de los hombres en tales circunstancias», escribió.

Seis años después, el *Erebus* y el *Terror*, al mando de sir James Clark Ross, estuvieron a punto de hundirse a la vez en los tormentosos mares antárticos. Con la aproximación a un iceberg enorme a través de una aullante ventisca y de témpanos, el *Erebus* viró todo a babor. El *Terror* no logró esquivar el iceberg y a la vez a su buque hermano. Impactó en el *Erebus* con tal fuerza que hizo caer a casi todos los tripulantes y empotró un ancla más de un palmo en la madera maciza. Escribió Ross:

El bauprés, el mastelero de proa y otros palos menores saltaron por los aires. Y los barcos, encajados y con los aparejos enredados, estrellándose el uno contra el otro con temible violencia, caían, azuzados por el mal tiempo, sobre el arrogante monte de hielo que quedaba a sotavento, contra el que las olas rompían y levantaban una espuma que casi llegaba a la cima de sus paredes, prácticamente verticales. A veces el otro buque se levantaba por encima del nuestro hasta casi dejar al descubierto la quilla y volvía a descender mientras nosotros, por nuestra parte, nos elevábamos hasta lo alto de la ola, amenazando con enterrarlo bajo el casco, mientras el entrechocar y estrépito de la rotura de la obra muerta y los botes no hacían sino acrecentar el horror de la escena.

El rugido de la tempestad duró toda la noche. Con las primeras luces del día, se alzaron hasta lo más alto de los buques las señales que indicaban que «todo está bien», y entonces Ross divisó a barlovento una hilera casi continua de icebergs. Aquella colisión probablemente había salvado la vida de los marineros al empujar al *Erebus* y el *Terror* a través de la pequeña abertura que constituía su única escapatoria:

Así pues, no parece del todo improbable que la colisión con el *Terror* haya sido la vía de nuestra conservación, al obligarnos a regresar por el único canal practicable en lugar de permitirnos, como habíamos planeado, seguir hacia el este, lo que nos habría llevado a perdernos en un laberinto de pesados icebergs de los que, tal vez, huir habría sido impracticable o quizás imposible.

Sin duda, unos barcos que habían derrotado a los mares de ambos polos podrían volver a hacerlo. El *Erebus* era el más grande de los dos; pesaba 372 toneladas y tenía algo más de 31 metros de eslora. El *Terror*, ligeramente más pequeño, tenía 325 toneladas y 31 metros de largo. Cada uno contaba con tres mástiles que se alzaban el equivalente a varias plantas y las más altas penetraban más de treinta metros en el cielo. Con las velas desplegadas en el Ártico superior, parecían espíritus a ojos de los inuits. Recién blindados para resistir los embates del hielo, con motores de trenes para propulsarlos, los barcos de Franklin eran poderosos por sí mismos. Habían sobrevivido a guerras, a tempestades antárticas y a témpanos, y se habían mantenido a flote para hacerlo todo de nuevo.