PENÍNSULA ODISEAS

Fantasmas de hielo

Paul Watson

La épica búsqueda
de la expedición Franklin



ÍNDICE

PORTADA

SINOPSIS

PORTADILLA

CITA

DEDICATORIA

MAPAS

CRONOLOGÍA

INTRODUCCIÓN

PRIMERA PARTE. LA EXPEDICIÓN
1. LA ÚLTIMA MISIÓN DE FRANKLIN
2. EL EREBUS Y EL TERROR
3. ATRAPADOS EN EL HIELO

SEGUNDA PARTE. LA BÚSQUEDA

4. EMPIEZA LA BÚSQUEDA
5. LA MISIÓN DE LADY FRANKLIN
6. EL COMITÉ ÁRTICO
7. BARCOS FANTASMA
8. LA ENSENADA DEL HAMBRE

TERCERA PARTE. EL DESCUBRIMIENTO
9. UN DETECTIVE INUIT
10. EL QUE DA GRANDES ZANCADAS
11. OPERACIÓN FRANKLIN
12. LA BÚSQUEDA SE SUMERGE
13. LA ISLA DE LA CALAVERA
14. HIELO RÁPIDO
15. «¡AHÍ ESTÁ!»
16. BAHÍA DEL TERROR
17. UNA OFRENDA A LOS MUERTOS

EPÍLOGO

AGRADECIMIENTOS

NOTAS SOBRE LAS FUENTES

LÁMINAS

NOTAS

CRÉDITOS

Gracias por adquirir este eBook

Visita **Planetadelibros.com** y descubre una nueva forma de disfrutar de la lectura

---

¡Regístrate y accede a contenidos exclusivos!

Primeros capítulos
Fragmentos de próximas publicaciones
Clubs de lectura con los autores
Concursos, sorteos y promociones
Participa en presentaciones de libros

PlanetadeLibros

Comparte tu opinión en la ficha del libro
y en nuestras redes sociales:

Explora	Descubre	Comparte

SINOPSIS

En 1845, una expedición formada por 129 hombres, capitaneados por el intrépido sir John Franklin, que había partido de Inglaterra a bordo de dos buques, el Erebus y el Terror, con el objetivo de descubrir el legendario paso del Noroeste —la ruta marítima que permitiría conectar el océano Atlántico con el Pacífico a través del Ártico—, desapareció sin dejar rastro.

Ninguna de las expediciones que se enviaron en su búsqueda a lo largo de casi ciento setenta años consiguió localizar los restos de aquella trágica aventura. Al fin, en 2014, una combinación de avances tecnológicos y conocimientos aportados por la tradición oral inuit consiguió dar con el Erebus. En 2016 aparecía el Terror. La noticia dio la vuelta al mundo. El misterio empezaba a desvelarse.

Aventura contemporánea que se adentra en el pasado, Fantasmas de hielo es el cautivador relato del hallazgo de la mayor expedición perdida en el Ártico, una historia con la que Paul Watson, presente durante el descubrimiento del Erebus, compone una obra de no ficción narrativa de primer nivel, llena de dramatismo y rebosante de personajes inolvidables, que habla mejor que ningún tratado sobre la insaciable curiosidad y espíritu de exploración del ser humano.

Fantasmas de hielo

Paul Watson

La épica búsqueda
de la expedición Franklin

Traducción de Juanjo Estrella

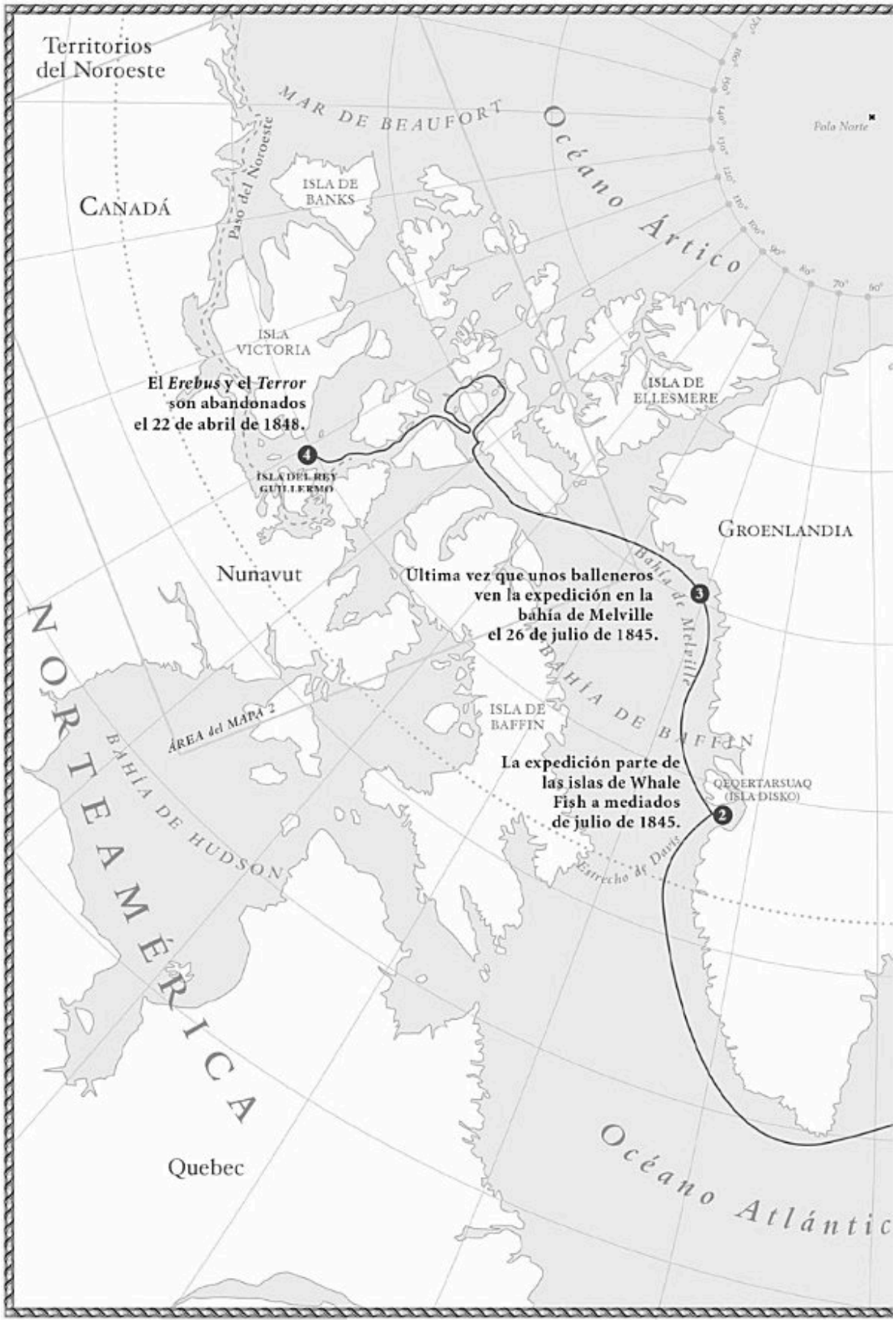
ediciones península

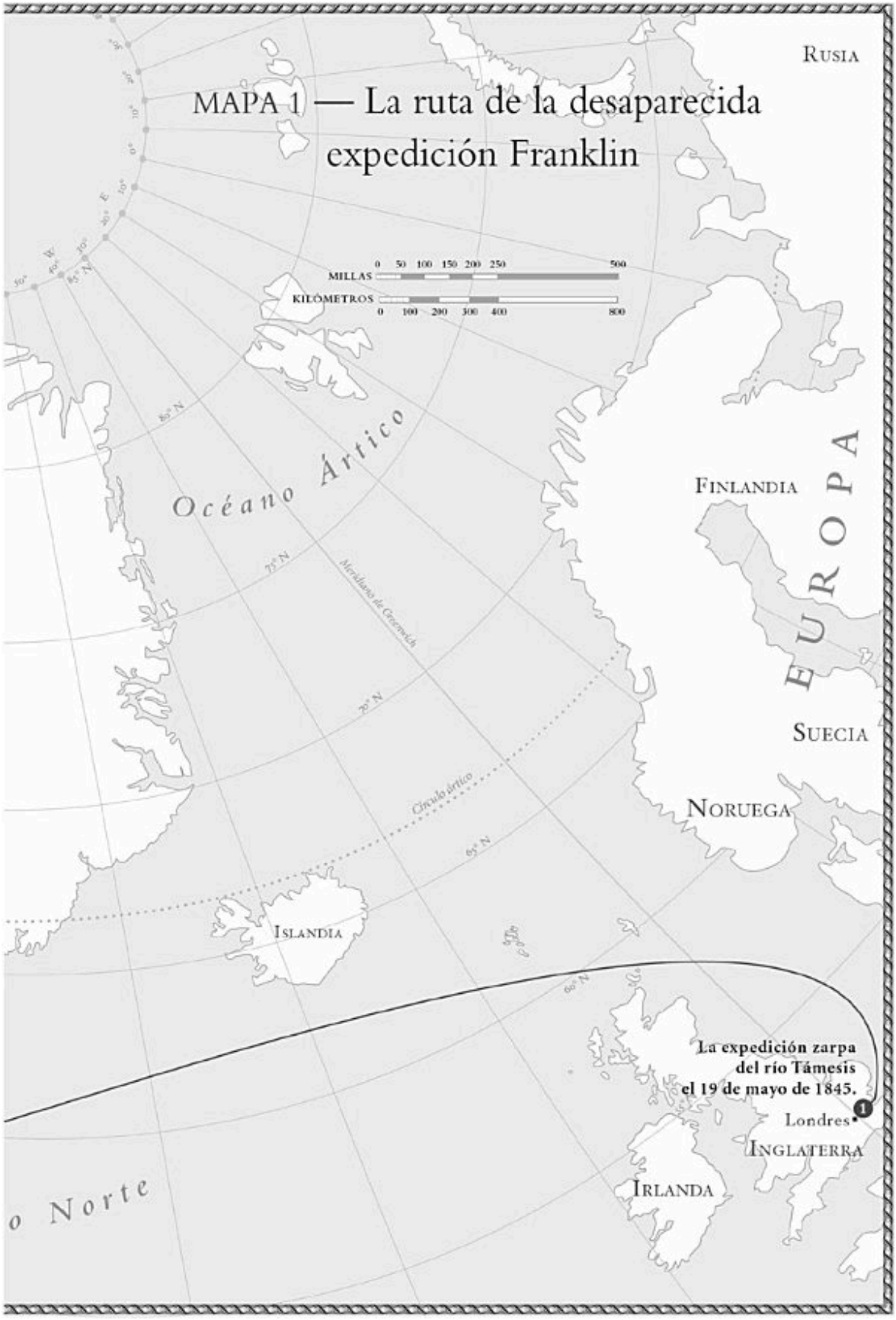
La primera vez que un chamán experimenta esa luz, mientras está sentado, muy recto, en el banco e invoca la ayuda de los espíritus, es como si la casa en la que se encuentra se elevara de pronto; ve mucho más allá, más allá de las montañas, exactamente igual que si el mundo fuera una inmensa llanura y la vista le alcanzara hasta el final de la Tierra. Ya nada se le oculta, y no solo puede ver cosas que están muy lejos, sino que puede descubrir almas, almas robadas, que o bien se mantienen escondidas en la distancia o han sido subidas, o bajadas, a la Tierra de los Muertos.

KNUD RASMUSSEN, explorador polar danés, antropólogo y primer europeo en cruzar el paso del Noroeste en trineo tirado por perros, tras lo cual, a principios de la década de 1920, publicó sus investigaciones sobre los orígenes de los inuits.

A todas las almas perdidas en el mar

MAPAS

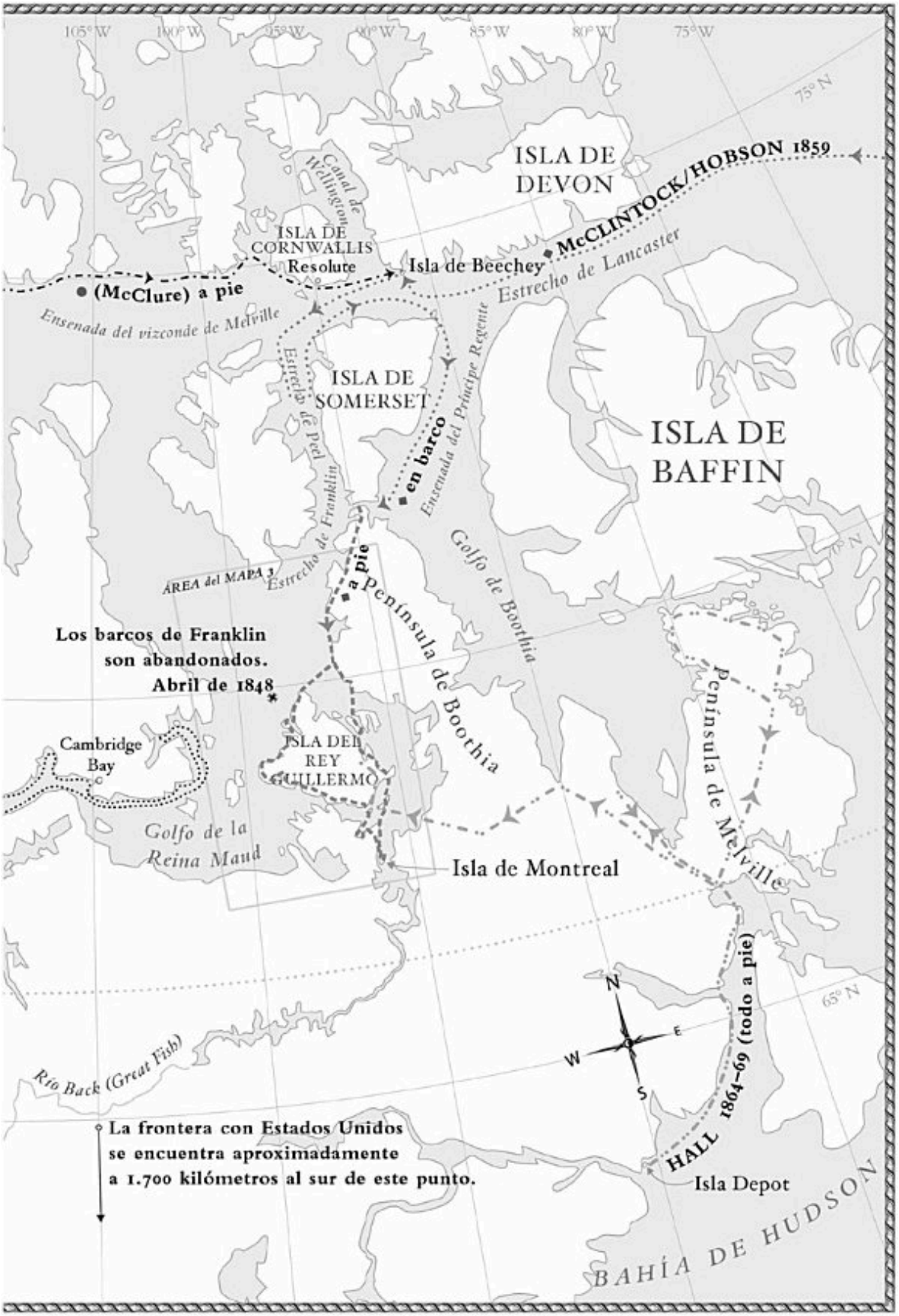

Territorios del Noroeste
MAR DE BEAUFORT
Océano Ártico
Polo Norte
Paso del Noroeste
ISLA DE BANKS
CANADÁ
ISLA VICTORIA
El *Erebus* y el *Terror* son abandonados el 22 de abril de 1848.
4
ISLA DEL REY GUILLERMO
ISLA DE ELLESMERE
GROENLANDIA
Nunavut
Ultima vez que unos balleneros ven la expedición en la bahía de Melville el 26 de julio de 1845.
3
Bahía de Melville
BAHÍA DE BAFFIN
ISLA DE BAFFIN
ÁREA del MAPA 2
La expedición parte de las islas de Whale Fish a mediados de julio de 1845.
QEQERTARSUAQ (ISLA DISKO)
2
Estrecho de Davis
BAHÍA DE HUDSON
NORTEAMÉRICA
Quebec
Océano Atlántic

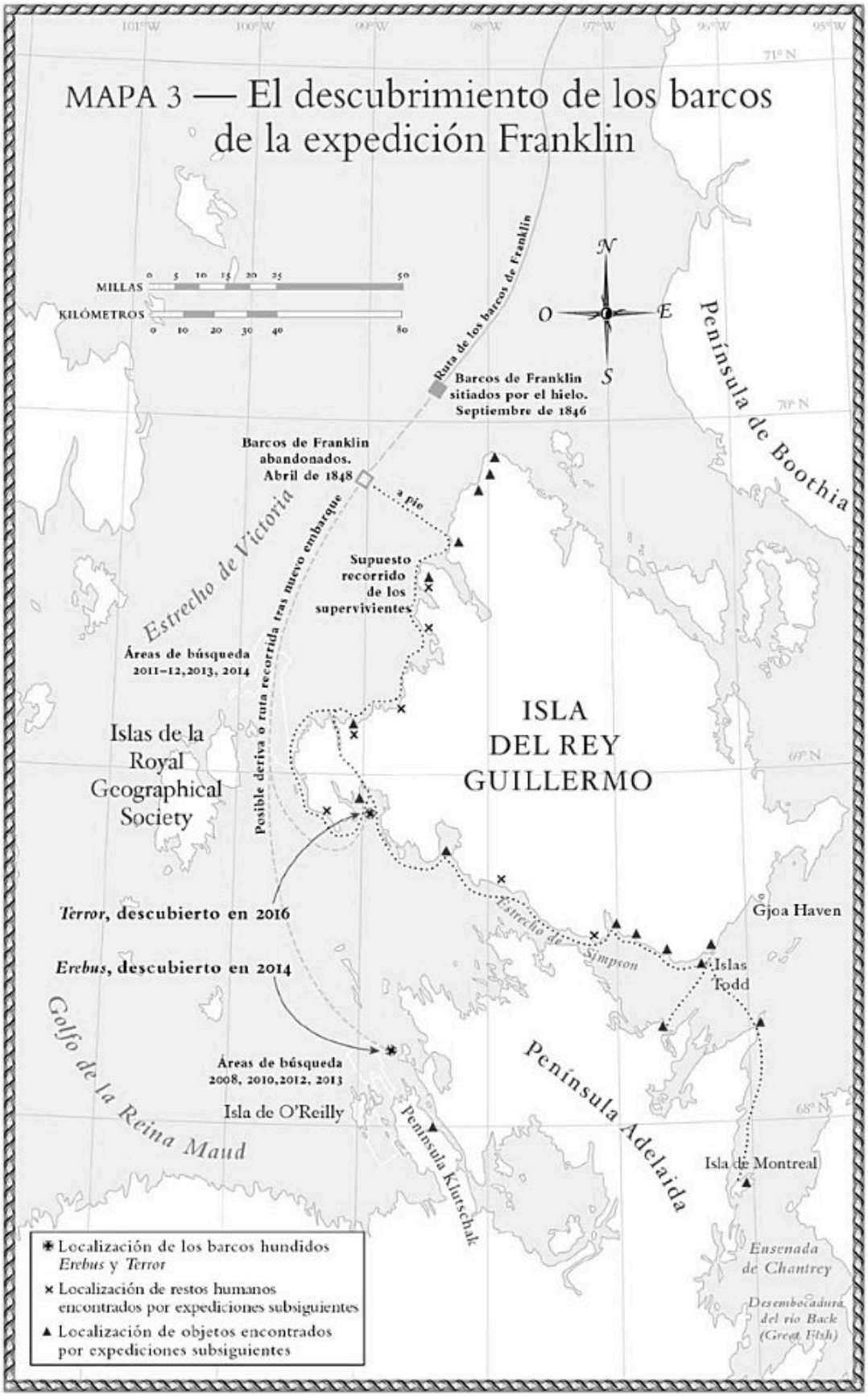

MAPA 1 — La ruta de la desaparecida expedición Franklin
Rusia
0 50 100 150 200 250 500
MILLAS
KILÓMETROS
0 100 200 300 400 800
Océano Ártico
Finlandia
Europa
Suecia
Noruega
Islandia
Inglaterra
Irlanda
Londres
La expedición zarpa del río Támesis el 19 de mayo de 1845.
1
o Norte



MAPA 2 — En busca de la desaparecida expedición Franklin

Algunas de las más de treinta y seis expediciones que partieron en busca de la expedición Franklin entre ***1847*** *y* ***1869***


105° W
100° W
95° W
90° W
85° W
80° W
75° W
75° N
70° N
65° N
ISLA DE DEVON
McCLINTOCK/HOBSON 1859
Canal de Wellington
ISLA DE CORNWALLIS
Resolute
Isla de Beechey
(McClure) a pie
Ensenada del vizconde de Melville
Estrecho de Lancaster
Estrecho de Peel
ISLA DE SOMERSET
Ensenada del Príncipe Regente
ISLA DE BAFFIN
en barco
Estrecho de Franklin
ÁREA del MAPA 3
a pie
Península de Boothia
Golfo de Boothia
Los barcos de Franklin son abandonados. Abril de 1848
Cambridge Bay
ISLA DEL REY GUILLERMO
Golfo de la Reina Maud
Isla de Montreal
Península de Melville
N
E
S
W
HALL 1864–69 (todo a pie)
Río Back (Great Fish)
La frontera con Estados Unidos se encuentra aproximadamente a 1.700 kilómetros al sur de este punto.
Isla Depot
BAHÍA DE HUDSON


MAPA 3 — El descubrimiento de los barcos de la expedición Franklin
MILLAS
KILÓMETROS
Ruta de los barcos de Franklin
Barcos de Franklin sitiados por el hielo. Septiembre de 1846
Barcos de Franklin abandonados. Abril de 1848
a pie
Supuesto recorrido de los supervivientes
Posible deriva o ruta recorrida tras nuevo embarque
Estrecho de Victoria
Áreas de búsqueda 2011–12, 2013, 2014
Islas de la Royal Geographical Society
ISLA DEL REY GUILLERMO
Península de Boothia
Terror, descubierto en 2016
Erebus, descubierto en 2014
Áreas de búsqueda 2008, 2010, 2012, 2013
Isla de O'Reilly
Golfo de la Reina Maud
Península Kiurschak
Península Adelaida
Estrecho de Simpson
Gjoa Haven
Islas Todd
Isla de Montreal
Ensenada de Chantrey
Desembocadura del río Back (Great Fish)
Localización de los barcos hundidos Erebus y Terror
Localización de restos humanos encontrados por expediciones subsiguientes
Localización de objetos encontrados por expediciones subsiguientes

CRONOLOGÍA

1576-**1578** – El explorador inglés Martin Frobisher realiza tres viajes en busca del paso del Noroeste y, aunque no lo encuentra, descubre la península de Labrador, la isla de Baffin y la bahía de Frobisher (en la actualidad, de Iqaluit).

1771 – El explorador inglés Samuel Hearne es el primer europeo que alcanza la costa ártica de Norteamérica, donde es testigo de la masacre de los inuits a manos de otro pueblo indígena mientras explora el río Coppermine.

1805 – Buques de guerra británicos derrotan a franceses y españoles en la batalla de Trafalgar, básica para lograr una victoria decisiva en las guerras napoleónicas diez años más tarde.

1814 – Casi una década después de estar a punto de perder la vida en la batalla de Trafalgar, el teniente John Franklin resulta herido durante un asalto naval británico en Nueva Orleans.

1818 – En una época de despidos masivos en la Royal Navy británica, sir John Barrow defiende de manera convincente la necesidad de retomar la exploración del Ártico y la búsqueda del paso del Noroeste como misión en tiempos de paz. John Ross

encabeza una expedición al archipiélago Ártico, pero llega a la conclusión errónea de que el estrecho de Lancaster está bloqueado por montañas. John Franklin participa en una segunda expedición fallida en la que se pretende encontrar un paso polar al noroeste de Spitsbergen, al norte de Noruega.

1819-**1822** – El explorador inglés John Franklin encabeza una expedición terrestre con la misión de cartografiar la costa ártica al este del río Coppermine. En ella fallecen once hombres de un total de veinte. Franklin es recibido como un héroe, a pesar de los rumores de asesinatos y canibalismo en el viaje de regreso.

1823 – La poetisa romántica Eleanor Anne Porden se casa con John Franklin.

1825-**1827** – John Franklin dirige su segunda expedición por tierra con la bendición de su esposa, a la que deja enferma. Eleanor fallece seis días después de su partida hacia el Ártico. Franklin y el médico John Richardson cartografían más de 1.600 kilómetros de costa ártica.

1828 – Sir John Franklin se casa con Jane Griffin, amiga de su difunta esposa.

1831 – James Clark Ross descubre el polo norte magnético en la península de Boothia mientras participa en una expedición comandada por su tío John Ross y financiada por Felix Booth, magnate de la ginebra.

1836-**1843** – Sir John Franklin es nombrado gobernador de la Tierra de Van Diemen, colonia penal que posteriormente pasará a

denominarse Tasmania. Sus rivales políticos fuerzan su humillante regreso a Inglaterra.

1839-**1843** – La Royal Navy envía a James Clark Ross en busca del polo sur magnético con las naves *HMS Erebus* y *HMS Terror*. En las tormentosas aguas antárticas, los barcos colisionan pero se mantienen a flote.

1845 – Ansioso por resarcirse del fracaso en la Tierra de Van Diemen, sir John Franklin convence a la cúpula de la Royal Navy para que le permita encabezar otra expedición a bordo del *Erebus* y el *Terror* para encontrar el tramo final restante del paso del Noroeste.

1846 – El *Erebus* y el *Terror* se ven asediados por un mar helado el 12 de septiembre, frente a la costa noroeste de la isla del Rey Guillermo.

1847 – Con los buques aún atrapados en el hielo, sir John Franklin muere al norte del Ártico el 11 de junio. La causa de su muerte y el paradero de su cadáver siguen sin conocerse.

1850 – La Royal Navy británica envía la primera misión de búsqueda a gran escala para localizar la expedición Franklin. Un equipo estadounidense se suma por tierra y por mar.

1853 – En el buque *HMS Breadalbane*, con suministros para los que van en busca de la expedición Franklin, el hielo abre una brecha y el navío se hunde frente a la isla de Beechey. Otro buque de la expedición, el *HMS Investigator*, es abandonado en el hielo.

1854 – John Rae, explorador y comerciante de pieles escocés, se encuentra por casualidad con el cazador inuit In-nook-poo-zhee-jook, que proporciona la primera referencia acerca de decenas de hombres blancos que murieron en lo que posteriormente se conocerá como la ensenada del Hambre.

1859 – Durante la misión del explorador irlandés Francis Leopold McClintock, financiada por lady Jane Franklin, el teniente William Hobson descubre las notas y los restos dejados por los hombres de Franklin en punta Victoria, que aportan las primeras pruebas escritas de la desaparición de la expedición Franklin.

1869 – La expedición del explorador estadounidense Charles Francis Hall a la isla del Rey Guillermo lleva al descubrimiento de restos de esqueletos de miembros de la expedición Franklin.

1964 – Walter Zacharchuk, que de niño fue sometido a trabajos forzados por los nazis y que llegó a crear su propio equipo de buceo, se convierte en el primer arqueólogo subacuático profesional de Canadá.

1966 – Louie Kamookak, un niño inuit que cuida en la tundra de su bisabuela moribunda, Hummahuk, oye relatos que lo llevarán a dedicar su vida a la búsqueda de la tumba de sir John Franklin.

1967 – En conmemoración del centenario de Canadá, su ejército inicia una búsqueda por aire, tierra y mar de la tumba ártica de sir John Franklin, y de cualquier documento que pudiera contener, pero no encuentra nada significativo.

1980 – Joseph MacInnis, inventor y explorador canadiense, encuentra el pecio sumergido del *HMS Breadalbane* tras una

búsqueda de tres años.

2008 – El Gobierno conservador del primer ministro Stephen Harper anuncia una búsqueda renovada de los restos sumergidos del *Erebus* y el *Terror*, y se compromete a dedicarle tres años.

2010 – Un equipo de arqueólogos subacuáticos de Parks Canada descubre los restos del *HMS Investigator* en la bahía de Mercy.

2014 – El 1 de septiembre, el capitán Andrew Stirling, piloto de helicóptero, localiza un fragmento de un pescante de hierro en la costa de una isla situada al este del golfo de la Reina Maud. Al día siguiente, siguiendo esa pista, los arqueólogos marinos de Parks Canada encuentran los restos del buque insignia de sir John Franklin, el *Erebus*.

2016 – Atendiendo a la misteriosa recomendación del guía inuit Sammy Kogvik, el equipo de la Artic Research Foundation de Adrian Schimnowski descubre los restos del *Terror* en un estado de conservación casi perfecto.

INTRODUCCIÓN

En el mar, en el Ártico superior, es fácil olvidar dónde estás.

Llevamos varios días navegando a bordo del rompehielos *CCGS Sir Wilfrid Laurier*, de la Guardia Costera canadiense, sin ver gran cosa más que cielo y océano, los jirones grises de las costas de islas lejanas y vastas extensiones de hielo fracturado a la deriva. Estamos a finales de verano, en las escasas semanas que van del último deshielo a la siguiente congelación completa. Como las nubes que se separan tras la tormenta, el hielo marino se agrieta y va a la deriva. El paso del Noroeste se está abriendo.

Por millares, placas de hielo de varias toneladas de peso, talladas por el viento y el mar hasta convertirse en una galería flotante de esculturas azules, verdes, aguamarinas, van quedando atrás lentamente. Las que se interponen en nuestro camino chocan contra el grueso casco del rompehielos con un crujido blando que se eleva por encima del ruido de los potentes motores diésel del *Laurier*. A medida que el barco aparta pesadamente los bloques de mar helado, estos se zambullen y emergen como tapones de corcho removiendo un océano turbio y espumoso.

Tras meses de planificación exhaustiva y años de búsqueda infructuosa, todos los integrantes de esta última expedición están al límite. Más de cien personas hacen un nuevo esfuerzo para encontrar los buques hundidos de la expedición Franklin. Los

sabiondos critican desde la distancia; los políticos, con la mirada puesta en la reelección, presionan para obtener resultados. Los buscadores necesitan saber con urgencia qué margen de maniobra les proporcionará el mar antes de que el hielo se cierre nuevamente y más de 165 años de búsqueda vuelvan a detenerse hasta que el Ártico se digne franquear de nuevo el paso de grandes embarcaciones.

Siempre que el dinero no se acabe antes, claro está.

Es imposible predecir, de un año para otro, qué han de permitir ese Norte voluble y los imprevisibles contribuyentes. Así era a mediados del siglo XIX, cuando el Almirantazgo británico envió la expedición Franklin en busca de la esquiva salida del paso del Noroeste. Y así es ahora. Un canal libre de hielo un mes de agosto puede estar taponado por témpanos capaces de rasgar cascos el agosto siguiente. Nunca hay demasiado tiempo para descifrar el humor del Ártico: pasa drásticamente de soleado —con rayos cálidos que centellean en unas aguas tan tranquilas como espejos metálicos — a tempestuoso cuando los malignos temporales envían olas que chocan durante días contra la sólida proa del rompehielos.

Hace apenas unos días —más de un siglo y medio después de que Franklin y sus hombres se perdieran— se inició la expedición del estrecho de Victoria, y el Ártico ya empieza a cerrar la ventana de búsqueda. Durante años, a medida que el clima global iba calentándose sin cesar, el aumento de las temperaturas medias en estas latitudes ha sido mucho más rápido que en cualquier otra zona del planeta. Pero los vientos del norte que descienden rugiendo desde el Polo Norte aún pueden transportar un frío vengativo. La oscuridad empieza a comerse el día perpetuo, cada día que pasa devora una porción mayor del sol de medianoche. Se acerca, veloz, otra dura temporada de oscuridad invernal.

Con este ya son seis los años de esta búsqueda, dirigida por el Gobierno, de los restos de los históricos barcos de Franklin, el *HMS*

Terror y el *HMS Erebus*. El objetivo de la expedición es encontrar una cáscara de nuez en unas aguas fríamente vengativas, en las que algunos de los sondeos de profundidad de las cartas náuticas son casi tan viejos como la propia búsqueda de la perdida expedición Franklin. Aproximadamente un 10 por ciento de las aguas árticas de Canadá y un 40 por ciento de las del paso del Noroeste han sido cartografiadas según los estándares modernos. Esa es una de las razones de que el largo empeño por encontrar el *Erebus* y el *Terror* haya resultado tan difícil en lo que debería ser el lugar más prometedor: frente a la punta norte de la isla del Rey Guillermo. La tripulación de Franklin, una vez muerto su comandante por causas desconocidas, abandonó los dos buques en el hielo de esa zona en 1848. Mientras luchaban contra el escorbuto, un posible envenenamiento por plomo, el botulismo, el hambre, un frío que helaba los huesos y una demencia progresiva, el menguante grupo de supervivientes se entregaba al empeño desesperado de salvarse del Ártico y rezaba por una salvación más al sur.

En su momento, eran como hoy son para nosotros unos astronautas con destino a Marte, navegando rumbo a lo desconocido, conscientes de que tal vez no regresaran jamás a casa, pero empujados por esa necesidad imperiosa de descubrir qué define a nuestra especie. Si para satisfacerla debían morir, ese era el sacrificio que exigían el Imperio y el afán de descubrimientos. Pero si volvían con vida, recibirían la gratitud de una gran nación y serían elevados a la categoría de los héroes conquistadores más valientes. Se cree que los vikingos fueron los primeros en tratar, sin éxito, de encontrar un paso del Noroeste hace bastante más de mil años. La idea de dar con una ruta comercial marítima que uniera el Atlántico con los mercados de Asia había cautivado a las mentes europeas como mínimo desde principios del siglo XVI. Pero también había escépticos.

Como escribió en 1820 William Scoresby Jr., pionero destacado de la ciencia ártica e hijo de un ballenero: «Desde 1500, solo ha habido tres o cuatro intervalos de más de quince años en que no se haya enviado ninguna expedición en busca de alguno de los supuestos pasos». Dado que, hasta entonces, casi cien viajes habían fracasado en el intento de encontrar el paso, «no sorprende demasiado que [...] Gran Bretaña vuelva a intentar resolver este interesante problema».

Un paso por el noroeste era presentado, y aún lo es, más como una promesa que como una manera práctica de potenciar el comercio al reducir drásticamente la distancia entre Europa y Asia. Se trata de algo que tiene más sentido cuando se consulta un mapa que estando rodeado de témpanos, en una zona del mundo azotada constantemente por tempestades, donde incluso a principios del siglo XXI aguardan incontables bajíos y otros peligros, ocultos y sin cartografiar, para encallar un barco o abrir una brecha en su casco. Scoresby creía que su país se estaba embarcando en una aventura cara, peligrosa y sin sentido. Fue una voz disidente en un debate público creciente en que el Almirantazgo veía el Ártico como la siguiente conquista de una Royal Navy que acababa de salir victoriosa de las guerras napoleónicas. En el núcleo de la argumentación de los principales defensores de la conveniencia de la expedición estaba la idea de que, más allá de la barrera llena de hielo tan conocida por balleneros y otros marineros del Ártico, aguardaban aguas abiertas. La teoría más extendida era que, una vez hallado un paso a través de ese paraíso de los marineros polares, la navegación del Polo Norte hacia las riquezas de Oriente quedaba expedita. Pero Scoresby no se lo creía.

«Se considera una máxima que "creemos de buen grado aquello que deseamos que sea cierto"; una máxima que, si bien resulta dudosa en general, queda perfectamente ilustrada con los viajes septentrionales de descubrimiento —escribió—. Una simple tentativa

basta a menudo para satisfacernos sobre la veracidad de un punto en disputa; pero, en este caso, los intentos han superado el centenar, y el problema sigue considerándose irresoluto.»

Por extraño que nos parezca hoy, cuando cualquiera con conexión a internet obtiene una vista detallada de los casquetes polares de la Tierra, los expertos más destacados del siglo XIX estaban convencidos de que los exploradores hallarían aguas abiertas en lo más alto del mundo. Tal vez se tratara de un error de cálculo basado en una larga experiencia en Spitsbergen, donde la corriente del Atlántico Norte canaliza aguas más cálidas procedentes del golfo de México hasta las templadas costas árticas noruegas. Quienes defendían la idea de un mar polar abierto creían que si los exploradores encontraban una vía a través del hielo en lo que actualmente es el archipiélago Ártico canadiense, ante sus ojos aparecería el otro lado del mundo. El problema era que las corrientes templadas no llegaban hasta allí. Pero para comprenderlo harían falta mucho tiempo, muchas adversidades y muchas muertes.

Entre los expertos del Ártico de principios del siglo XIX, los empiristas llevaban la voz cantante. Insistían en que bastaba con realizar suficientes observaciones basadas en la experiencia directa para que la verdad se revelara por sí sola. Que siglos de intentos no hubieran dado con una vía para atravesar la masa de hielo y alcanzar un templado mar polar abierto no demostraba que esta no existiera. Significaba, simplemente, que los navegantes no habían hallado la pista adecuada a través del hielo que llevaría sus barcos hacia la esperada ruta septentrional. La Royal Navy no había llegado a dominar los mares del mundo regresando a casa cuando las cosas se ponían feas. Una sola expedición más podía suponer la victoria. ¿Que se encontraba con otra pared de hielo? Bueno, quizá el descubrimiento triunfante aguardara más al noroeste. ¿Más hielo aún? Tal vez hicieran historia si partieran antes, en primavera en lugar de en verano.

Incluso Scoresby reconocía que existían indicios intrigantes de la existencia de un paso no descubierto en las pruebas observables, como por ejemplo el inexplicable desplazamiento de las ballenas por las altas latitudes. Aquello parecía imposible si la región polar más septentrional era un bloque de hielo compacto. ¿Cómo subían a la superficie para respirar? La prueba, por más dudosa que resultase para algunos, incluía «ballenas con lanzas de piedra clavadas en la grasa (un tipo de arma que no usa ninguna nación conocida) que han sido atrapadas tanto en el mar de Spitzbergen como en el estrecho de Davis». El fiscal Zeeman de la India había informado de una ballena cazada en el estrecho de Tartaria, que une el mar de Japón con el mar ruso de Ojotsk, «de cuyo lomo sobresalía un arpón holandés marcado con las letras W. B.». Se llegó a la conclusión de que aquellas iniciales correspondían a William Bastiaanz, almirante de la flota holandesa de Groenlandia. «Lo habían clavado en la ballena en el mar de Spitzbergen», frente a la costa norte de Noruega. Personas inteligentes de la época citaban el caso como prueba de la existencia de aguas abiertas. Algunos observadores más experimentados, como el propio Scoresby, sabían que la capa de hielo era variable.

Franklin se alineaba con él en sus dudas sobre la existencia de un mar polar abierto. El capitán James Fitzjames informaba a bordo del *Erebus*, el buque insignia de la expedición bautizado con el nombre de la región más baja y oscura del infierno, en una carta a su familia escrita antes de acostarse la noche del 6 de junio de 1845: «Hoy, durante el almuerzo, sir John nos ha referido un relato entretenido según el cual es posible cruzar el hielo por la costa de América y ha expresado su incredulidad ante la idea de que exista un mar polar abierto al norte». Pero las órdenes del comandante de la expedición procedían de sir John Barrow, máxima autoridad civil del Almirantazgo y principal artífice de la búsqueda renovada del paso del Noroeste. Él era un creyente.

Para un público ávido de historias del Lejano Norte —del mismo modo que el mundo estaba fascinado por las misiones del *Apolo* a la Luna en la década de 1960—, imaginar a sus héroes viajando a través de un Ártico imponente era algo irresistible. Los marinos británicos llevaban buscando un paso desde el siglo XVI. Robert Thorne, mercader inglés, ya en 1527 había propuesto un viaje a la India a través del Polo Norte. Martin Frobisher comandó tres viajes al Ártico en las últimas décadas de ese mismo siglo. Llegó hasta la isla de Baffin, en lo que actualmente es el Ártico oriental canadiense. La reina Isabel I imaginaba que el establecimiento de una colonia permitiría la explotación de minerales en aquella remota extensión de hielo, que bautizó como *Meta Incognita*. Durante la tercera y última expedición de Frobisher, en 1578, este navegó con quince embarcaciones y terminó en la bahía de Frobisher, donde actualmente se encuentra la ciudad de Iqaluit, capital del territorio autónomo inuit de Nunavut. El asentamiento de Frobisher, sin embargo, no prosperó.

Habían transcurrido más de 260 años cuando el Almirantazgo escogió a Franklin, célebre explorador del Ártico que parecía haber dejado atrás su época de esplendor, para ir en busca de los últimos cientos de kilómetros que faltaban para completar el paso hacia el Pacífico. Sus dos embarcaciones eran bombarderos reconvertidos que habían navegado por la Antártida con James Clark Ross entre 1839 y 1843. También habían alcanzado la gloria en la batalla: en uno de los últimos enfrentamientos de la guerra anglo-estadounidense de 1812, unos morteros situados cerca de la proa del *Terror* dispararon bombas contra el Fort McHenry de Baltimore. Tras observar que varias de aquellas bombas explotaban en el aire, el abogado americano Francis Scott Key escribió el poema que acabó convirtiéndose en la letra del himno nacional de Estados Unidos, titulado «The Star-Spangled Banner» [Bandera centelleante de estrellas].

La Royal Navy equipó a sus hombres con mitones y abrigos de lana que empapaban con su propio sudor y que al helarse quedaban más tiesos que los calcetines mojados en un tendedero en pleno invierno. Los mitones del comandante, en teoría de una calidad apropiada para un caballero del reino al mando de la expedición polar mejor equipada de la historia, estaban cosidos a mano a partir de piezas bastas de manta de lana blanca procedente de la Compañía de la Bahía de Hudson, con puños de paño negro y ribete de seda rojo. Resultan lastimosos frente a los guantes de piel de lobo hasta el codo que mantienen calientes las manos de los inuits durante los desplazamientos largos. Unas gafas de nieve, tal vez confeccionadas a bordo, ponían una banda de piel rígida y gasa de mosquitera entre los ojos de los marineros y los vientos incesantes que los atormentaban, atacándolos como millones de agujas diminutas. Aquella ropa no pudo ofrecer demasiada esperanza a unos hombres que tuvieron que sobrevivir a dos despiadados inviernos antes de que los supervivientes intentaran regresar a pie, algunos arrastrando pesados trineos o botes por la nieve y el hielo. Había demasiadas brechas fáciles para que el viento penetrara e hiciera estragos en una piel mal protegida: los botones de los pantalones se rompían y se caían; los agujeros de las telas se remendaban con franela gruesa, que se deshilachaba y apestaba en el ciclo incesante de hielo y deshielo. Solo después de la desaparición de la expedición Franklin, el Almirantazgo realizó un esfuerzo mayor por desarrollar una vestimenta específica para el Ártico.

En 1848, tras abandonar sus mejores refugios posibles, que no eran otros que el *Erebus* y el *Terror*, los marineros tuvieron que caminar durante meses, a través de la nieve y el hielo en invierno, o hundiéndose en el barro si es que aquellos veranos fueron lo bastante cálidos. Llevaban los pies protegidos por unas botas

relativamente finas aisladas por cualquier cosa que cayera en manos de quien las llevaba. Las botas de los marinos de la Royal Navy eran altas, de punta cuadrada, y redondeadas en la parte alta posterior para que encajaran con la pantorrilla. No servirían de gran cosa contra una tormenta de enero en cualquier calle del sur de Canadá hoy en día, así que mucho menos en unos años especialmente fríos en el Ártico. Unos tornillos de latón clavados en las suelas tal vez hubieran mejorado ligeramente la tracción, y la paja o algún paño metido entre los dedos y la punta podrían haber ayudado a conservar algún atisbo de calor. Comparadas con las *kamiik* de varias capas de los inuits, confeccionadas con pieles de foca, caribú u oso polar, todas ellas excelentes aislantes naturales, las polainas de paño azul que los marineros británicos se ataban a los tobillos de las botas de agua no eran más que un adorno inútil. La congelación severa de partes del cuerpo ocurría con mayor probabilidad cuanto más tiempo sobrevivía un hombre, que moría de una muerte lenta e insoportable. En el caso de los que arrastraban los voluminosos trineos, que sudaban y se helaban en su lucha contra el azote de los vientos mientras la gangrena les devoraba los pies, aquellas botas debían ser muy apretadas y arañarían como grilletes.

En la era de los descubrimientos, se diría que la ciencia y la tecnología podían resolver cualquier problema con determinación de pensamiento y el tiempo suficiente. Pero, como ya había advertido Mary Shelley en *Frankenstein o el moderno Prometeo*, publicada el año en que Barrow defendía públicamente la necesidad de explorar el Ártico, los seres humanos debían mostrar cautela a la hora de poner a prueba los límites de la naturaleza. Es muy posible que Franklin hubiera llegado demasiado lejos al esperar que el *Erebus* y el *Terror* le llevaran a recorrer la última, desconocida distancia. Había visto con sus propios ojos parte de la salida occidental del paso en sus primeras expediciones por tierra. Lo único que le faltaba era encontrar una vía a través del centro no cartografiado del

archipiélago. A finales del verano de 1846, cuando los vendavales llegan inesperadamente del norte y el hielo marino puede compactarse y cerrarse con la fuerza y la rapidez de un tornillo de banco, cabe la posibilidad de que la fe en la máquina de vapor tentara a Franklin a adentrarse más de lo prudente en el estrecho de Peel. En esa época del año, es probable que el Ártico le hubiera dado avisos claros de que debía detenerse. Pero él, el héroe que ya había dejado atrás sus mejores años y que luchaba por recuperar la gloria perdida, siguió avanzando hacia el sur a lo largo de la costa oriental de la isla del Príncipe de Gales hacia una trampa de hielo que aguardaba para hacer saltar el resorte en lo más alto del estrecho de Victoria.

Otras expediciones se habían recobrado del desastre, con las inevitables bajas, y habían regresado a casa tras más de un invierno encalladas en el Ártico. Pero no era ni mucho menos algo con lo que pudiera contarse. Salir de una situación comprometida en el Ártico superior depende en gran medida de dónde y de cómo has entrado, y de si eres capaz de pensar con suficiente claridad para tomar las decisiones que han de salvarte la vida. Sobrevivir a una mala elección, o a la pura mala suerte, resultaba particularmente difícil en el punto en que quedaron varados Franklin y sus hombres: frente a la punta septentrional de la isla del Rey Guillermo, donde por aquellos años costaba encontrar las piezas grandes más fáciles de cazar, los caribús y los bueyes almizcleros. Sin una buena nutrición, el frío hace mella más deprisa en los hombres, y el buen juicio de una larga experiencia puede esfumarse como una fantasía. Así lo veía sir John Richardson, médico y amigo de Franklin, que había servido con él en los extenuantes viajes por tierra y había certificado el buen estado de forma del comandante antes de que este emprendiera su último intento de descubrir el paso por mar. A partir de las pistas dispersas que se fueron recabando durante la búsqueda hasta 1861, entre las que se incluían las sospechas de que los

marineros pudieran haber resultado envenenados por ingerir alimentos mal enlatados y haber desechado gran parte de lo que les quedaba, Richardson llegó a la conclusión de que los supervivientes languidecían a causa de lo poco que comían:

> Incluso con las raciones completas de la Marina, el escorbuto ha afectado sin remedio a las tripulaciones de los barcos tras un segundo invierno en el círculo ártico, y las expediciones que se han librado de ese azote o bien contaban con grandes provisiones de carnes en conserva, así como con pemmikan* al que recurrir, y muchas verduras secas y ácidos vegetales, o bien lograban cazar ciervos, bueyes almizcleros y osos con los que complementar sus provisiones.

Los inviernos que acabaron con la vida de Franklin y sus 128 hombres fueron tan severos que llegaron a formar parte de las leyendas de los inuits, quienes, durante largo tiempo, culparon a los *qalunaaq*, los hombres blancos, por desatar espíritus malignos sobre la isla. Cuando el estadounidense Charles Francis Hall renunció a su empleo en un periódico local para dirigirse al norte en busca de la expedición Franklin en la década de 1860, una madre inuit le contó que dos chamanes, o *angakkuit*, habían pronunciado un hechizo sobre la zona en la que los barcos quedaron abandonados. «Los inuits deseaban vivir cerca del lugar (donde estaban los barcos), pero no podían matar a ningún animal para alimentarse. Ellos (los inuits) creían de veras que la causa de todos sus males era la presencia de los *koblunas* (blancos) en esa parte del país.»

No hace falta alejarse demasiado de la orilla de Gjoa Haven, en Nunavut, aún hoy, para quedar a merced de la misma naturaleza salvaje que atrapó y mató a Franklin y a sus hombres con un ensañamiento que la Royal Navy no había visto jamás en su larga y gloriosa historia de exploraciones árticas. Uno se siente pequeño, y muy frágil, completamente solo en lo más crudo del invierno, cuando el ondulante mar queda helado y espeso, los pájaros ya han migrado hacia el sur y el aire está en calma. El único sonido es el de la propia

respiración. Si la contiene unos instantes, sobrecogido, no oirá más que el silencio, un silencio absoluto y verdadero. La vida deja de ser una certeza.

Como escribió W. Gillies Ross, geógrafo y autor canadiense, citando a otro experto en Franklin, Alfred Friendly: «El rescate de Franklin, grandioso y a la vez enormemente ineficaz, se ha considerado como la búsqueda más exhaustiva, costosa, obstinada y desdichada de la historia, y aquella sobre la que más se ha escrito». A partir de las informaciones recabadas por los equipos de rescate que se dedican a rastrear las profundidades en busca de barcos hundidos con el celo de prospectores de petróleo en busca del yacimiento principal, la Unesco estima que en el fondo de los ríos, lagos y océanos de la Tierra yacen más de tres millones de pecios. En algunos casos tienen más de mil años de antigüedad. Pero ninguno ha motivado tantas expediciones de búsqueda que implicaran a tantas generaciones ni ha suscitado tanto debate histórico o tanta intriga política como los buques *Erebus* y *Terror*.

Ininterrumpidamente a lo largo de 170 años, sir John Franklin y sus valientes marineros han mantenido una misteriosa influencia sobre la imaginación de mucha gente. Entre 1847 y 1859, al menos treinta y seis expediciones partieron en busca de los hombres o de sus restos, o con la idea de proporcionar suministros a los que buscaban. Otras tres lo intentaron pero tuvieron que abortar la misión antes de partir hacia el Lejano Norte. El Almirantazgo ofreció una recompensa de 20.000 libras esterlinas, equivalentes a más de un millón y medio de euros actuales, por rescatar a los integrantes de la expedición Franklin, y la mitad del importe por dilucidar su destino. Aquello contribuyó a propiciar la resolución de un misterio que se había convertido en una obsesión pública para Gran Bretaña. Lady Franklin dedicó la mayor parte de su fortuna a financiar

misiones una vez que el Almirantazgo renunció a seguir con ellas. En décadas más recientes, muchos otros han partido en su busca, desde aventureros obsesionados que han organizado caminatas por la tundra hasta multimillonarios con intención de pasar a la historia por algo que no se compra con dinero. Si añadimos el coste de las búsquedas profesionales, la suma total podría ascender fácilmente a varias decenas de millones de euros de hoy.

Se diría que, como la obra de Shakespeare, la leyenda de Franklin no envejece, porque, en cada generación, la gente puede leer en ella lo que quiere o lo que necesita ver. Cuando la ciencia y el deseo de forzar los límites caen en desgracia, a sir John Franklin se le considera un insensato. Cuando el cinismo en la política se convierte en un problema para el mundo, Franklin es visto como un hombre sabio que pretendía ir más allá, desafiar a la naturaleza, mientras que a los enclaustrados lores del Almirantazgo y a sus traicioneros amigos se los considera los culpables de la catástrofe. Con todo, hay una verdad que permanece inmutable: los prejuicios de la Royal Navy contra los pueblos indígenas contribuyeron a condenar la expedición Franklin, y el desprecio arrogante por los conocimientos de los inuits prolongó los esfuerzos por averiguar qué había ocurrido con sir John Franklin y con los hombres a los que condujo a la muerte. Hoy, a medida que el Ártico pierde el casquete de hielo que ayuda a enfriar el planeta, convendría sopesar el precio de ignorar a la gente que mejor conoce ese lugar frágil e iracundo.

La larga búsqueda del *Erebus* y el *Terror* nunca tuvo que ver únicamente con encontrar a unos marineros perdidos ni con resolver los enigmas de un desastre naval que debilitó la fe británica en su dominio de los mares. Como todo relato épico, en este también abundan las eternas contradicciones de la condición humana. Están presentes el valor y la insensatez, el orgullo y la ambición desmedida, el ingenio y la coincidencia. A medida que se suceden esas casualidades significativas y las líneas del destino convergen,

parecen desafiar al mero azar. Tal vez en esos instantes metafísicos haya algo más de lo que arqueólogos, historiadores y otros expertos de lo tangible están dispuestos a admitir. Los pueblos que más tiempo han vivido en el Ártico —los inuits, que comprenden esa tierra caprichosa desde hace siglos— están seguros de una cosa: si necesitas ver para saber, entonces te perderás muchas cosas que son reales.

Tras generaciones de maniobras políticas y burocráticas, de trayectorias profesionales desarrolladas y de legados con mucho lustre, resulta fácil olvidar que estamos ante una larga y costosa búsqueda de dos barcos hundidos sin cargamentos de oro, piedras preciosas ni cualquier otro tesoro más allá de las reliquias de la historia. Encontrar el cadáver del comandante, tal vez momificado bajo el hielo perpetuo, constituiría un descubrimiento aun mayor, digno del funeral de un héroe en Inglaterra. En todo caso, en el corazón del misterio de Franklin subyace la cuestión de por qué la gente dedicaría tanto tiempo, dinero y esfuerzo, durante tantas generaciones, a rastrear en uno de los lugares más implacables de la Tierra para descubrir algo que parece evidente: Franklin y sus hombres desafiaron al Ártico, y el Ártico ganó. Desde entonces han sido muchos los que han puesto a prueba la paciencia del Ártico y lo han pagado caro. Es uno de los últimos lugares de nuestro planeta que resiste, todo lo que puede, negándose a someterse a la voluntad humana. Algo que, cómo no, no hace sino tentar aún más a los conquistadores para seguir intentándolo.

Las grandes preguntas, alumbrando como faroles lejanos en una interminable noche ártica, giran en torno a la naturaleza de las personas que partieron en busca de Franklin y sus marineros perdidos, por qué lo hicieron y qué nos dice eso de nosotros mismos.

En el fondo, de un modo u otro, todos vamos en busca de algo.

Primera parte

LA EXPEDICIÓN

1

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 cooperación 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:

> Cuando 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 deshonroso 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 expedición— 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 maniobra 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 creciente 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 arrollarlo. 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.

2

EL *EREBUS* Y EL *TERROR*

La víspera del inicio de la expedición Franklin de 1845 al archipiélago Ártico, el *Erebus* y el *Terror* estaban llenos hasta la borda. Los marineros y oficiales tardaron más de lo previsto —desde las cuatro de la madrugada hasta las seis de la tarde— en transferir todos los suministros desde el carguero *Barretto Junior* durante la última escala conjunta en las islas de Whale Fish, Groenlandia. Incluso después de todo lo que había visto el capitán Fitzjames en su relativamente breve carrera naval, la visión de dos de los mejores buques de la flota de Su Majestad zarpando en aquel paisaje del nuevo mundo, imponente y a la vez de una belleza sobrecogedora, era digna de admiración. La embriagadora fascinación no dejaba lugar para el miedo. En Groenlandia, una noche de julio escribió en su diario:

> La cubierta está tapizada de carbón y de toneles que dejan poco espacio en proa y popa, y la línea de flotación ha descendido. Zarparemos, si es posible, mañana por la noche, y esperamos llegar al estrecho de Lancaster el 1 de agosto, algo que, en todo caso, es una lotería. Ahora son las once en punto, y el sol brilla intensamente sobre los picos nevados de Disko. Desde lo alto de una de las islas, el otro día, conté 280 icebergs, todos hermosísimos.

Rebosante de optimismo ante un nuevo viaje, Fitzjames advirtió a su familia adoptiva de que era probable que un largo silencio significase que había culminado con éxito el paso del Noroeste y había llegado a Rusia.

> Si no oyen nada de mí hasta el mes de junio próximo, envíen una carta, vía Petersburgo, a Petro Paulowski, en Kamchatka, donde Osmar estuvo en el *BLOSSOM* y recibió cartas de Inglaterra en tres meses. Y ahora, que Dios los bendiga a ustedes y a todas sus posesiones.

Los cascos de las bombardas se tensaban bajo el peso de las provisiones, los motores de locomotora, los sistemas de calefacción, el revestimiento de hierro y los hombres que debían guiar las sobrecargadas embarcaciones a través de los estrechos canales de agua que permanecían abiertos en la banquisa. El abarrotamiento era tal que se vieron obligados a devolver algunos suministros a Inglaterra a bordo del *Barretto*. Además, sir John decidió que, de su contingente original de 134 hombres, cinco regresaran a casa por no considerarlos aptos para el servicio. La suerte demostraría estar de su parte. Entre los artículos básicos que se cargaron en las embarcaciones de Franklin estaban unas mantas de piel de lobo confeccionadas por encargo y otras prendas de ropa que la Royal Navy estimaba suficientes para combatir el frío. Toda una mejora respecto a expediciones polares previas, equipadas básicamente con los uniformes navales convencionales, más apropiados para el sur. Pero las ropas, abrigos y botas suministradas a Franklin y a sus hombres no podían competir con las gruesas capas de pieles que mantenían con vida a los inuits durante los duros inviernos, incluso en largas jornadas de caza y desplazamientos en trineo.

Si aquello preocupaba a sir John, el comandante no dejó ninguna queja escrita. A juzgar por lo que solicitó, parecía más interesado en acondicionar los buques para el invierno, con buenas provisiones de alimentos, bebida y entretenimiento, dando por supuesto que el

Ártico lo impulsaría hacia delante cada verano gracias al deshielo. Franklin sabía, por experiencia propia y por sir John Richardson, su amigo médico, que una comida sana era lo más importante de todo. Ni siquiera la ropa de más abrigo servía para mantener el calor del viajero si este se moría de hambre. Cuando, en la desastrosa expedición terrestre de 1819-1822 en busca de la salida occidental del paso del Noroeste, perdieron la vida once hombres, los nueve supervivientes tuvieron que comer lo que encontraban. Ingerían como podían pedazos de pieles de caribú muy viejas, se tragaban las larvas blancas, rollizas, de los moscardones, unos bichos grandes y agresivos que se alimentan de la sangre de ciervos, caribús y bueyes almizcleros. Por suerte, su sabor es mucho mejor que su aspecto. Al masticarlas, las inquietas larvas explotan y liberan un fluido salado y lechoso. En cualquier caso, se trata más de un refrigerio que de una comida propiamente dicha, y a duras penas aportan energía suficiente para garantizar la supervivencia de un hombre hambriento.

Richardson había aprendido de primera mano la relación que existe entre la buena nutrición y el mantenimiento del calor cuando tanto él como los demás supervivientes de la primera expedición Franklin, que se morían de hambre lentamente, intentaron cruzar un río de aguas bravas a finales de septiembre. El plan era tender una cuerda atravesada para que los hombres pasaran de un lado al otro en una balsa construida con unos sauces cercanos. Pero los troncos estaban demasiado verdes y no flotaban bien. Al ver que dos robustos viajeros francocanadienses no conseguían llegar a la otra orilla vadeando unas aguas heladas que les llegaban hasta la cintura, Richardson se ató una cuerda al talle, y sin querer pisó una daga y se la clavó en el pie hasta el hueso. De todos modos se metió en el agua e intentó nadar hasta el otro lado. Al momento sintió que se le entumecían los brazos, hasta el punto de no poder moverlos. El médico se colocó boca arriba y se impulsó con los pies hacia la otra

orilla, pero se le helaron las piernas y empezó a hundirse. Los demás lo rescataron, lo envolvieron en mantas y lo sentaron, en estado de hipotermia, frente a una hoguera encendida con la madera de sauce. Richardson tardó varias horas en recuperar el habla. Y hasta el verano siguiente no recobró del todo la sensibilidad del lado izquierdo del cuerpo. En su diario, cuando recordaba ese encontronazo con la muerte, no lo achacaba a su arriesgada decisión, sino a las semanas de hambre.

> Tal vez merezca la pena señalar que, en cualquier otro periodo de mi vida pasada, habría vacilado muy poco antes de arrojarme al agua, aunque estuviera por debajo de los tres grados, pero en ese momento me encontraba casi en los huesos, como el resto del grupo, y sufría con unas temperaturas que no me habrían preocupado en un estado vigoroso y sano. Durante toda la travesía constatamos que, por más ropa que nos pusiéramos, no conseguíamos entrar en calor mientras ayunábamos, pero que en aquellas ocasiones en que nos acostábamos con el estómago lleno, pasábamos la noche calientes, confortablemente.

Franklin, conocido por su atención al detalle tanto en la planificación como en las observaciones durante la exploración, tenía en cuenta la importancia de mantener el estómago lleno cuando realizó sus peticiones al Departamento de Avituallamiento de la Royal Navy. Esta envió tantos alimentos que, según los cálculos de sir John, los integrantes de la expedición podrían mantenerse bien alimentados durante al menos tres años, o incluso más si se veían obligados a subsistir a base de raciones de emergencia. En el generoso menú se incluían 14.500 kilos de carne de vaca, una cantidad casi idéntica de cerdo y 15.000 kilos de carne enlatada, hervida y asada, de vaca y cordero, además de ternera y carrillera de buey. En las bodegas de los buques también se almacenaba verdura enlatada: patatas, zanahorias y chirivías. Cada hombre recibía medio litro de sopa al día. Para que todo resultara más sabroso, los cocineros disponían de 90 kilos de pimienta, 2.500 litros

de col, cebolla y nueces encurtidas, casi 80 kilos de arándanos y media tonelada de mostaza. Sumado a los 10.600 kilos de azúcar y una décima parte de té, en los buques no habían de faltar bebidas calientes y dulces que ayudarían a pasar los crudos días de invierno a los marineros.

Estaban también las bebidas fuertes, el grog que había mantenido el buen ánimo de los marineros de la Royal Navy desde mediados del siglo XVIII, por lo general compuesto de cerveza floja, ron y zumo de lima o de limón, rico en vitamina C para combatir el escorbuto. La expedición Franklin llevaba 14.000 litros de alcohol, sobre todo ron, además de 4.200 kilos de zumo de limón y más de 700 litros de vino para los enfermos. Los oficiales disponían de provisiones privadas de vino más refinado para las comidas. También contaban con puros. Los más de 4.000 kilos de chocolate les proporcionarían energía. El resto de la carga lo componían sobre todo galletas, pemmikan, sebo, uvas pasas, guisantes, vinagre, cebada ladilla y harina de avena para gachas.

El enfermo que no se curara con uno o dos tragos de vino no podía albergar demasiadas esperanzas a bordo de un buque de la Royal Navy con rumbo al Ártico. Había un botiquín de caoba, con cerradura y correa, de 35 por 33 centímetros y una profundidad de poco más de diez, con veintitrés frascos de medicamentos. Eran de cristal transparente, con tapones también de cristal y capuchones de piel sujetos con hilo marrón. Y contenían algunos de los remedios más en boga en la época: tintura alcanforada de opio (elixir paregórico), que se administraba para aplacar la tos y detener las diarreas; perclorato de mercurio, un polvo denso blanco, cristalino, utilizado como cicatrizante o pomada corrosiva, aplicado con frecuencia para cauterizar llagas o tumores.

Sir John también estaba preparado para velar por la salud mental de sus hombres. Aquella lección la había aprendido bien del largo y tedioso invierno que la expedición Parry había pasado atrapada en la

banquisa. Franklin se aseguró de que hubiera espacio para numerosas diversiones, en caso de que él y sus hombres tuvieran mucho tiempo que matar. El *Terror* disponía de una biblioteca de 1.200 libros, y la del *Erebus* la superaba en varios cientos. Tras catalogarlos, ya en alta mar, Fitzjames los ensalzó como «la colección más espléndida». En su vertiente más práctica, había manuales sobre el mantenimiento de los motores de vapor, así como diarios de expediciones árticas anteriores para consultas. También estaban las lecturas sentimentales, como el popular *El vicario de Wakefield*, de Oliver Goldsmith, así como las comedias y tragedias de William Shakespeare y las novelas *Nicholas Nickleby* y *Los papeles póstumos del Club Pickwick*, de Dickens. Para reírse un poco a costa del poder establecido, los estantes de la biblioteca contaban con números del semanario satírico *Punch*. Poco antes de que los dos barcos zarparan, Franklin solicitó al Almirantazgo que le proporcionara un centenar de libros cristianos, entre ellos Biblias y libros de oraciones que pensaba vender a bordo a precio de coste. Sin embargo, canceló dicha petición, pues amigos y grupos religiosos donaron los ejemplares que quería.

Si la expedición debía pasar el invierno en el Ártico, Franklin pensaba aprovechar el retraso enseñando a leer y a escribir a los marineros, en su mayoría analfabetos. Entre los suministros, había setenta pizarrines y lápices, así como 200 plumas, tinta, papel y cuadernos de aritmética básica. Los oficiales gozaban del placer de la intimidad en unos estrechos camarotes en los que podían trabajar o leer cómodamente un libro en escritorios de caoba. En la larga oscuridad invernal, cuando los miembros de la tripulación no estuvieran arrastrando trineos por el hielo u ocupados haciendo pequeños trabajos, vivirían y trabajarían duramente bajo cubierta a la luz parpadeante de las velas o las lámparas de aceite. La expedición llevaba más de 1.200 kilos de velas de cera de abeja y de carnauba, así como de esperma de ballena, una sustancia similar a

la cera extraída de la cabeza de los cachalotes. Los buques contaban asimismo con lámparas de Argand, que consumían grasa de ballena o aceite vegetal. En la cubierta exterior había fijados unos prismas de cristal conocidos como Iluminadores Ventiladores con Patente de Preston, que canalizaban la luz del sol y el aire fresco hasta los camarotes y zonas comunes.

En cuanto a las distracciones musicales o la inspiración espiritual, cada barco disponía de su propio organillo con cincuenta melodías grabadas, diez de las cuales eran himnos o salmos. Franklin también había solicitado una cámara de daguerrotipos, que el inventor francés Louis Daguerre había dado a conocer apenas seis años antes. Sir John esperaba utilizarla para documentar un viaje arduo, y tal vez un descubrimiento histórico, aunque supondría un esfuerzo considerable. El primer proceso fotográfico de uso generalizado consumía mucho tiempo si se llevaba a cabo lejos de las ciudades y sus talleres. En primer lugar, el fotógrafo debía pulir unas planchas de cobre plateado hasta dejarlas lisas como espejos. Fijadas a una mesa, se frotaban con polvo de piedra pómez, una piedra caliza finamente molida, y un retal de tela humedecido en alcohol. Después se pulían de nuevo para dejarlas lo más lisas y limpias posible. En un cuarto oscuro, el yodo y el bromo creaban una superficie apta para captar imágenes mediante la exposición a la luz.

Lady Franklin aportó algunos animales de compañía. El *Erebus* ya contaba con dos cuadrúpedos entre los pasajeros: un perro de Terranova llamado *Neptuno* y un gato que no parecía tener nombre. Se trataba probablemente de un cazarratones, a los que por lo general solo se los conocía por su destreza. La esposa del comandante los obsequió con una tercera mascota, una mona a la que los marineros bautizaron con el nombre de *Jacko* y que lady Franklin había obtenido del eminente zoólogo John Gould. Tanto su esposa como sir John conocían a Gould de su paso por la Tierra de Van Diemen, pues a la sazón el científico trabajaba en el estudio

ornitológico en siete tomos titulado *Las aves de Australia*. *Jacko* era juguetona, bastante traviesa. Sabía distraer a los marineros tristes o aburridos, como hizo el 23 de junio de 1845, cuando los buques de la expedición se enfrentaron al oleaje más imponente que Fitzjames había visto nunca. Las olas azotaban con tal fuerza el *Erebus* que el agua llegó a la mesa del comandante, donde a sus oficiales les costaba comer y mantenerse en su sitio a un tiempo. El temporal era una señal; el frío cada vez más intenso, otra. Se aproximaban al archipiélago Ártico. En su diario, Fitzjames escribió:

> El aire todavía está a cinco grados, pero hoy se notaba deliciosamente frío. Sin embargo, a la mona acaban de vestirla con una manta, una levita y unos pantalones que le han hecho los marineros, así que sí, supongo que hace más frío.

Mientras revisaba los meticulosos preparativos y cotejaba las suposiciones con su larga experiencia, Franklin pensaba que estaba listo para enfrentarse a lo que viniera. Pero no podía desprenderse de todas las dudas. Seguía sondeando, buscando fallos que pudiera haber pasado por alto. Durante las semanas anteriores a la partida, el comandante habló varias veces con su amigo John Ross para aprender todo lo posible de las duras pruebas a las que se había enfrentado para sobrevivir a más de un invierno ártico sitiado por el hielo. Ross, además, comprendía bien qué motivaba a un gran hombre agraviado por críticos inferiores a él.

La carrera de Ross hacia el pedestal nacional como héroe de la guerra y la exploración polar parecía imparable hasta que se había truncado de pronto el 31 de agosto de 1818, cuando dirigía el arriesgado regreso británico a la exploración ártica a bordo del buque insignia *Isabella*, un ballenero fletado. Tras una noche de navegación tranquila, bajo un cielo amarillento, el tiempo empeoró, la temperatura descendió y el agua estaba a punto de congelarse. Los bancos de niebla ocultaban partes del horizonte. Los hombres se

agolpaban junto al tope y en la cofa, oteando el horizonte en busca de algún atisbo de abertura. A las dos y media, Ross dio órdenes de que lo avisaran si alguien divisaba tierra o hielo. Y bajó a comer. Media hora después, Benjamin Lewis, el maestre y piloto groenlandés, entró en el camarote de Ross para informarle de que la niebla parecía estar despejándose.

> En consecuencia, subí de inmediato a cubierta y poco después despejó totalmente durante diez minutos, y vi con claridad la tierra, al fondo de la bahía, que formaba una cadena de montañas que se unía a las que se alzaban en los lados norte y sur.

Ross las bautizó como los montes Croker, seguro de que hacía un gran honor al primer secretario del Almirantazgo, John W. Croker, político y escritor irlandés. En realidad, lo que logró fue arruinar su propia carrera. Una expedición posterior demostró que había cartografiado un espejismo, problema frecuente en el Ártico, donde cristales de hielo, impulsados por el viento y demasiado pequeños para verlos sin microscopio, se mezclan con capas del aire frío y denso de la superficie, y deforman las ondas lumínicas y acústicas. Sir John Barrow estaba furioso. Su jugada de apertura en el Ártico se había iniciado con un explorador de la Royal Navy viendo obstáculos que no estaban. Se aseguró personalmente de que Ross no volviera a ocupar ningún puesto de mando en el Ártico, ni siquiera cuando la vida de su amigo, sir John Franklin, estuvo en juego.

Decidido a recuperar su buen nombre, Ross recurrió a un patrocinador privado: sir Felix Booth, que había amasado una fortuna destilando la ginebra seca más vendida del país. Booth aportó 20.000 libras, el equivalente aproximado a más de millón y medio de euros en la actualidad, para comprar y equipar un vapor de ruedas de 85 toneladas en Liverpool. Lo bautizaron con el nombre de *Victory*, un nombre que se alzaría amenazador durante las décadas siguientes, a medida que fuera desvelándose el misterio

de la expedición Franklin. Ross, su sobrino James Clark Ross y su tripulación de veintiún oficiales y marineros partieron hacia el Ártico desde Escocia en junio de 1829, remolcando una pequeña lancha llamada *Krusenstern*. La expedición, financiada con los beneficios del licor, exploró unos 997 kilómetros de línea costera sin cartografiar y localizó el polo norte magnético. Se ha considerado uno de los viajes árticos más notables del siglo XIX. La banquisa, al cerrarse, atrapó el *Victory* en la bahía de Lord Mayor, en la costa este de la península de Boothia, el 30 de septiembre de 1829.

La tradición oral inuit cuenta que un cazador de focas llamado Aviluktoq divisó el barco de Ross en una pequeña bahía. Al contemplar los altos mástiles, creyó que se trataba de un gran espíritu y regresó corriendo a su campamento, donde los hombres, temerosos de que aquel extraño gigante marino pudiera destruirlos, se pasaron la noche debatiendo qué hacer. Decidieron atacar primero con arpones y flechas. Ocultos detrás de un bloque de hielo, se percataron de que había figuras humanas que caminaban alrededor de la embarcación, sobre el hielo marino. Los marineros vieron a los inuits y se aproximaron con sus rifles, pero ambas partes depositaron las armas en el hielo. Los marineros invitaron a los inuits al interior del barco, donde les obsequiaron con clavos, cuchillos y agujas de coser. Al disponer de múltiples fuentes de agua dulce, entre ellas el lago Netsilik, no había escasez de peces. Asimismo abundaban los caribús y las focas. En señal de agradecimiento por los alimentos que los inuits traían a los navegantes británicos, el carpintero del *Victory* fabricó una pata de palo para uno de los cazadores, que la había perdido en un encuentro con un oso polar. Por su amabilidad, los inuits llamaban a Ross *Toolooark* o «Cuervo». Se trataba de un gran cumplido, seguramente en un intento de estrechar lazos con Tulluhiu, el hombre que había pasado a caminar con la pierna prostética. Con la ayuda de un lápiz que les prestaron, dos inuits vestidos con pieles,

junto a una crepitante hoguera, dibujaron un mapa en la cabina del vapor varado para mostrar a Ross que había navegado hasta un callejón sin salida.

En el verano de 1833, durante su cuarto año en el Ártico, Ross y sus hombres se encontraban en un estado tan lamentable que los retales de fieltro ya apenas mantenían unidas las ropas que les habían proporcionado los inuits. El comandante creía que «ni un mendigo que vague por Irlanda nos superaría despertando la repugnancia de aquellos que han conocido lo que es la pobreza. Sin afeitar desde no sé cuándo, [estábamos] sucios, vestíamos pieles harapientas de bestias salvajes en lugar de los andrajos de la civilización, y el hambre nos había dejado en los huesos…». Ross y su tripulación vivieron otro increíble golpe de suerte el 26 de agosto. Al divisar una vela a lo lejos, los marineros se hicieron a la mar con los botes y, tras una mañana detrás del barco, lograron acercarse a lo que en realidad eran dos buques. Uno de ellos viró de repente y acudió en su rescate. Recordaría luego Ross:

> Pronto se posicionó a nuestro lado, y el hombre al mando se dirigió a nosotros dando por sentado que habíamos sufrido algún contratiempo y habíamos perdido nuestro barco. Le respondimos afirmativamente y yo solicité saber cuál era el nombre de su nave y expresé nuestro deseo de subir a bordo. Se me respondió que era «el *Isabella* de Hull, en otro tiempo gobernado por el capitán Ross», a lo que repliqué que yo era el mismísimo Ross, y mi gente, la tripulación del *Victory*.
>
> Con la torpeza habitual de los hombres en tales ocasiones, me aseguró que yo «llevaba dos años muerto».

En las últimas horas que pasó con Franklin, Ross le instó a dar pasos concretos como seguro en caso de que el *Erebus* y el *Terror* quedasen atrapados en el hielo. Le recomendaba dejar un depósito de provisiones y, si era posible, uno o dos botes de camino para que los supervivientes tuvieran alguna posibilidad de escapar. Franklin

respondió que no contaba con suficientes botes para desprenderse de ninguno. Dos días antes de que zarpase la expedición, Ross volvió a hablar con su amigo y fue testigo de las órdenes que le transmitió el Almirantazgo. Ross le dijo que sus buques quedarían sin duda encallados en el hielo cerca de la isla de Cornwallis, y le preguntó si alguien, incluido James, el sobrino de Ross, podría actuar como apoyo.

—¿Se ha ofrecido alguien voluntario para seguirte? —le preguntó Ross.

—No, nadie —respondió Franklin.

—¿Mi sobrino no se ha ofrecido?

—No, ha prometido a la familia de su esposa que no volverá a hacerse a la mar… Back no está bien… Y Parry ostenta un buen cargo.

—En ese caso —le aseguró Ross—, yo me ofrezco a ir a buscarte si no hay noticias de vosotros en febrero de 1847; pero, si no seguís adelante, haz el favor de dejar un aviso de las rutas que seguís en el montículo de piedras junto al que paséis el invierno.

La última vez que hablaron, en el alojamiento londinense de Franklin, Ross reiteró su petición, se estrecharon la mano y oyó las últimas palabras que le dedicó su amigo: «Ross, eres el único que se ha ofrecido voluntario para ir en mi busca. Que Dios te bendiga». Ross pronunció su promesa una vez más. En tanto que viejos amigos, desacreditados ambos por hombres de menor talla, compartían la comprensión visceral de lo injusta que puede ser la vida. Con un último apretón de manos, se despidieron. A los amigos les parecía que Franklin se veía cansado y nervioso en la seriedad de aquellos últimos días anteriores a la partida. De hecho, se estaba recuperando de una gripe. Además, era sensible a los malos presagios. Cuando Franklin se había recostado junto a Jane en el canapé de una de las habitaciones en las que se alojaban en Lower Brook Street, su esposa estaba cosiendo una bandera que habría de

llevar consigo al Ártico. Para que no cogiera frío en los pies, se los cubrió con la bandera, y Franklin despertó sobresaltado.

—¿Por qué tengo una bandera encima? —protestó—. ¿Es que no sabes que utilizan la Union Jack para cubrir cadáveres?

Sir John Franklin pasó los días previos a la partida de la expedición escribiendo febrilmente. Franklin, que era un héroe, deseaba reivindicarse con todas sus fuerzas. Con ayuda de Jane, redactó un panfleto apasionado en el que se defendía de sus atacantes de las colonias, que ya habían ganado la batalla política. Cuando para un hombre eso se convierte en prioridad es que en algún rincón de su mente se pregunta cuánta vida le queda y quiere que la historia le trate bien cuando ya no esté. Para sir John, las cuentas políticas de este mundo debían saldarse. Si regresaba de la expedición con vida, convertido en el primero en culminar el paso del Noroeste, ¿quién recordaría el rifirrafe insignificante de la Tierra de Van Diemen? Aun así, estaba decidido a completar su relato de la emboscada colonial, y escribió la última palabra el 15 de mayo de 1845, apenas cuatro días antes de zarpar en el *Erebus* rumbo al Ártico. Le dolió tener que partir antes de que publicaran su alegato. Pero, a medida que se acercaba la hora, sir John admitía que había asuntos más urgentes que reclamaban su atención.

«Y así ha ocurrido que, para mi vejación y pesar extremos, me encuentro ante el día de mi partida sin la satisfacción de ver mi panfleto salido de la imprenta.» Franklin recelaba de que los susurros de los rumores maliciosos lo siguieran hasta alta mar, de manera que se llevó a bordo del *Erebus* una copia del alegato como munición.

La balandra *Rattler*, el primer barco de guerra de la Royal Navy convertido en vapor, remolcó el *Erebus* y el *Terror* por el Támesis desde el muelle de Woolwich hasta el pueblo de Greenhithe. Eleanor,

la hija de sir John, acompañó a su padre en el *Erebus* por aquel tramo. A ella le parecía que el explorador, ya maduro, estaba en mejor forma física desde que había dejado el rapé. Mientras el buque se deslizaba río abajo, cada vez más cerca del mar, Eleanor se fijó en una paloma que se posó en uno de los tres mástiles del buque insignia.

«A todo el mundo le encantó el buen presagio —le contó a su tía —, y si lo es de paz y armonía, creo que existen todos los motivos para que sea cierto.»

Franklin agitó su pañuelo blanco mientras Jane, Eleanor y su sobrina Sophia *Sophy* Cracroft veían zarpar la expedición desde el muelle a las diez y media de la mañana del 19 de mayo de 1845, en el inicio de su travesía hacia el norte. Si Francis Crozier, segundo de a bordo de Franklin, tuvo la presencia de ánimo para volverse y ver a los benevolentes congregados alejarse del *Terror*, seguro que lo hizo con el corazón roto y cierta aprensión. Crozier se había enamorado perdidamente de Sophy cuando el *Erebus* y el *Terror* se habían detenido en Hobart Town, la capital de la Tierra de Van Diemen, otrora cubierta de ciénagas, mientras participaba en las expediciones antárticas de James Ross. Pero Sophy parecía fascinada por este último, que ya estaba prometido con otra mujer. Crozier no partió con ánimo optimista.

«Lo que temo es que, al zarpar tan tarde, no tengamos tiempo de observar y de juzgar por nosotros mismos, y que al errar nos adentremos en el hielo y convirtamos nuestra expedición en otro 1824», escribió a Ross en referencia al error de cálculo de la expedición Parry, en que la banquisa, al cerrarse, había hecho encallar al *Fury* y había obligado a sus hombres a abandonar el buque. «James, me gustaría que estuvieras aquí, pues entonces no dudaría de que estamos siguiendo la buena ruta.»

Cuando los barcos alcanzaron las islas Orcadas, Franklin recibió una última carta de su esposa. Todo lo que le contaba en ella tenía

que ver con el escenario de sus vejaciones, la Tierra de Van Diemen, salvo por un deseo imposible de despedida: «Me gustaría poder veros por una de esas bolas de cristal, como en los cuentos de hadas». No sería la última vez que Jane anhelase ver a su esposo, aunque fuera de manera indirecta, a través de los ojos de alguna vidente o por voz de algún fantasma.

3

ATRAPADOS EN EL HIELO

El hombre al timón del buque insignia de Franklin no tenía experiencia en la exploración polar. Nacido en Río de Janeiro apenas cinco años antes de la primera y fallida expedición ártica de Ross, el capitán Fitzjames era un veterano brillante, de párpados caídos, nariz ganchuda, prominente, y pelo rizado que empezaba a clarear. A sus poco más de treinta años, suya era también la responsabilidad añadida de asumir las importantes observaciones magnéticas. La elección de Fitzjames fue un acierto para llevar a cabo una labor que requería atención meticulosa, pues era feliz captando hasta el más mínimo detalle del mundo que le rodeaba, sobre todo de las personas con las que compartía el *Erebus*.

Muchas quedaron inmortalizadas como personajes pintorescos en el diario que llevaba el capitán. Aquellos relatos de la vida de la expedición antes de que se perdiera todo contacto con ella son como ojos de buey que nos permiten visualizar lo que, según su descripción, era un buen grupo de marineros que se llevaba bien por malo que fuera el tiempo o por mucho que se encabritara el mar. Disfrutaba sobre todo con las anécdotas que contaba Franklin durante la cena y la sobremesa, incluso en aquellas noches en que el mar embravecido por las tormentas barría la cubierta del *Erebus*.

La moral estaba tan alta camino de la misión que ni las tempestades la mermaban.

> Hoy he cenado en el comedor, y sir John ha constatado que los invitados a su mesa no podían sujetarse y comer a la vez. Estamos muy apretados, y no podemos ir muy lejos. Pero el buen humor de todos es perfecto: y sí, nos movemos muy bien con él… con el viento, quiero decir.

El *Erebus* y el *Terror* ya habían cubierto una distancia considerable y se acercaban a Islandia cuando Fitzjames se entusiasmó al ver unas marsopas que saltaban sobre las olas frente a la proa de los buques y al contemplar un ave marina similar a un petrel. Aquello indicaba que el Ártico estaba cada vez más cerca. El 10 de junio de 1845, cuando todavía faltaba más de un mes de travesía para alcanzar el archipiélago Ártico, había sido un día despejado, de vientos flojos, cuando se puso el sol a las diez menos cuarto. Franklin invitó al doctor Harry Goodsir, cirujano auxiliar y naturalista del *Erebus*, a usar una mesa en el camarote del capitán, en la popa del barco, para estudiar unos crustáceos. En cuanto recogían del mar más moluscos, peces y otras criaturas diminutas con forma de mariposa, el doctor se desplazaba al camarote de Franklin para dibujarlos y describirlos. Era escocés, y a Fitzjames le parecía un hombre sagaz, y describió su tono de voz como bajo, vacilante, monótono, no siempre fácil de entender.

«Es alto y erguido, y camina muy tieso, como de puntillas —observó Fitzjames—, con las manos metidas en los bolsillos de la casaca.»

A sus casi treinta años, Goodsir era conservador del Museo del Real Colegio de Cirujanos de Edimburgo y «dibuja las interioridades de animales microscópicos con un lápiz imaginario de punta fina, captura fenómenos en un cubo, consulta el termómetro y cualquier otro aparato de medición». A Fitzjames también le gustaba la risa de aquel hombre. El labio inferior del doctor, que sobresalía por encima

del surco profundo que lo separaba de una barbilla huidiza, acabaría resultando importante para el trabajo de los arqueólogos forenses. Franklin, por su parte, consideraba que el médico se mostraba reservado y así lo expresó en una carta que, desde Groenlandia, le envió a Richardson, el amigo y doctor de sir John.

A instancias del comandante, Fitzjames decidió pasar el día con una lectura lenta que el propio Franklin le había proporcionado: se trataba del panfleto no publicado en el que el propio sir John explicaba el maltrato de que había sido objeto en la Tierra de Van Diemen. No era, desde luego, el mejor libro de la extensa biblioteca del *Erebus*, pero seguramente sí el más conveniente, dadas las circunstancias. A Goodsir, según la descripción del capitán, le resultaba más interesante pasar el tiempo «examinando moluscos al *microescopio*». Entraba «en éxtasis ante una bolsa llena de cosas viscosas que acababa de atrapar en una red, que resultan ser alimento de las ballenas y otros animales», escribió Fitzjames en su diario, en un tono cariñosamente burlón. «He estado leyendo la defensa de John Franklin sobre su gestión en la Tierra de Van Diemen, que iba a publicarse una o dos semanas después de nuestra partida. Él tenía todas las páginas preparadas, y en ellas asesta unos cuantos golpes a lord Stanley, de quien dice que es altivo y autoritario.»

Franklin había encomendado al teniente coronel Edward Sabine, que iba camino de convertirse en director de la Royal Society, la misión de ofrecer un apoyo fuerte y experimentado a Jane y a Eleanor si sir John tardaba más de lo esperado en regresar. Sabine, veterano irlandés de la guerra de 1812 que, seis años después, había ejercido de astrónomo durante la búsqueda renovada del paso del Noroeste, también era un experto destacado en el campo del magnetismo, así como ornitólogo y explorador. Contaba con conocimientos, demostraba sentido común y respeto, y por tanto estaba en disposición de ofrecer los argumentos racionales —aun en

medio de un mar de rumores, especulaciones y murmuraciones—necesarios para calmar a alguien tan decidido como la mujer a la que Franklin amaba.

«Espero que mi querida esposa y mi hija no se inquieten más de la cuenta si no regresamos en la fecha estipulada», escribió Franklin a Sabine el 12 de julio de 1845, justo antes de navegar rumbo al noroeste desde las islas de Whale Fish y adentrarse en la bahía de Baffin. «Y debo suplicarte que les concedas el beneficio de tu experiencia cuando llegue el momento, pues sabes bien que, sin el éxito en nuestro objetivo, incluso tras un segundo invierno, habremos de intentar el paso por otro canal si el estado de nuestras provisiones y la salud de la tripulación así lo justifican.»

Thomas Blanky, el experto en hielo a bordo del *Terror*, era un veterano, había participado en la expedición de Ross de cuatro años a bordo del vapor de ruedas, el *Victory*. Al parecer, sobrevivir a aquella agonía había hecho de él un optimista recalcitrante. En la última carta que envió a casa, Blanky intentaba preparar a sus seres queridos para una larga espera y les pedía que no perdieran nunca la esperanza de volver a verlo, por más prolongado e inquietante que resultara el retraso.

> Todos vamos con muy buen ánimo, y parece que con la misma determinación, la de perseverar hasta encontrar el paso del Noroeste. Si no hemos regresado a casa en otoño de 1848 o a principios de la primavera de 1849, podéis presuponer que hemos logrado el paso o que es probable que lo logremos y, de ser así, tal vez tardemos entre cinco y seis años (tal vez siete) en regresar. Y si así fuera, no permitáis que nadie os desaliente en nuestra ausencia. Mirad hacia delante con esperanza, que la Providencia, con el tiempo, nos devolverá sanos y salvos a vosotros.

El *Erebus* se acercaba a un ritmo constante al Ártico, devolviendo a Franklin a su elemento. Hacía más frío, pero la tripulación se contagiaba del entusiasmo de su comandante. El sabor a mar que transportaba el viento resultaba vigorizante y le hacía bien.

«Sir John está mucho más sano que cuando salimos de Inglaterra, y de veras que parece diez años más joven —escribió el teniente de navío J. W. Fairholme en una carta que envió a su familia desde Groenlandia—. Participa activamente en todo lo que ocurre, y su larga experiencia en otras misiones como esta hace de él un consejero muy valioso.» Como el teniente, el capitán Fitzjames creía que todo el mundo se sentía satisfecho con el aplomo que demostraba sir John bajo presión. Según parecía, estaba en paz consigo mismo, entregado a una lucha que conocía bien, y todo ello redundaba en favor del resultado.

«Estamos todos muy contentos, y apreciamos mucho a sir John Franklin, que mejora notablemente a medida que lo conocemos más —escribió Fitzjames en su diario—. No es en absoluto nervioso ni se muestra inquieto; de hecho, debería decir que resulta extraordinario por su enérgica decisión en situaciones de emergencia; en cambio, me inclino a creer que podría ser fácil de persuadir cuando aún no se ha formado una opinión fuerte.»

Franklin también era capaz de pronunciar arengas para levantar la moral de la tripulación, lo que debió ser de ayuda cuando las placas de hielo se cerraron y los hombres asustados, con mucha menor experiencia que él, sólo pudieron preguntarse y preocuparse por qué iba a ocurrir a continuación. Un domingo, cuando la cubierta del *Erebus* se agitaba con los embates de las olas y el comandante debía elevar el tono de voz para hacerse oír por encima del fuerte viento, pidió a los tripulantes que rezaran todos juntos, con gran solemnidad. Franklin, que conocía bien la Biblia, sentía que Dios estaba a su lado y quería que sus hombres compartieran con él el consuelo y la confianza. En una carta a casa, Fitzjames escribió:

> Hoy ha leído el servicio y un sermón de un modo tan bello que reto a cualquier hombre a no sentir la fuerza de lo que expresaba. El primer domingo que nos leyó fue uno o dos días antes de zarpar, y lady Franklin, su hija y su

sobrina también asistieron. Todos quedaron admirados ante la extraordinaria honestidad de sus maneras, nacida, sin duda, de una convicción auténtica.

Fitzjames describía a sus compañeros como «buenos muchachos, sinceros, casi todos del norte, y algunos son hombres de guerra», con lo que se refería a un pequeño contingente de soldados armados. Había catorce infantes de marina en la expedición, asignados en dos unidades idénticas, compuestas por un sargento, un cabo y cinco soldados rasos para cada buque. Aquellas fuerzas armadas iban a bordo más para mantener a los marineros a raya y atajar cualquier intento de motín que para luchar contra enemigos de fuera. Las órdenes que Franklin había recibido del Almirantazgo incluían una según la cual, en caso de que estallara una guerra mientras estaban embarcados, sus hombres y él debían permanecer neutrales. Un capitán del segundo viaje ártico de Parry refirió que a los inuits, de hecho, los infantes de marina les parecían divertidos. «La vistosa aparición de los infantes de marina, incluso en este clima, ha complacido tanto a las mujeres (tal es el atractivo de la casaca roja) que todas se han puesto a bailar y a gritar en un arrebato de placer cuando, uno a uno, todos los soldados pasaban junto a ellas, desfilando.»

Fitzjames convocó a los infantes de marina al principio de la misión para abordar la cuestión del control de las bebidas alcohólicas, medida drástica que siguió a su decisión de conceder permiso a los hombres cuando los barcos habían atracado en Stromness, localidad de las islas Orcadas, en Escocia. Dos marineros se dirigieron a la capital, Kirkwall, a veintidós kilómetros y medio. Uno de ellos, «un hombrecillo ya mayor», para estar con su esposa, a la que llevaba cuatro años sin ver, y el otro para visitar a su madre, tras diecisiete años separados. Fitzjames también envió a un hombre de cada barco a tierra para que comprara provisiones. Para cierta sorpresa suya, todos regresaron. Pero al descubrir que los buques

no iban a zarpar hasta la mañana siguiente, algunos hicieron uso de un bote pequeño sin permiso, entre ellos el marinero viejo, que ya estaba borracho a causa del whisky. Añoraba a su mujer. Los localizaron a todos y los devolvieron al *Erebus* a las tres de la madrugada.

Entre las posibles sanciones por ausentarse sin permiso estaba la de perder la paga, que debían entregar a los agentes que los habían apresado. Fitzjames consideraba que se trataba de una medida innecesariamente cruel, sobre todo teniendo en cuenta que la tripulación ya no tendría ocasión de bajar de los barcos hasta que el *Erebus* y el *Terror* hubieran atravesado el Ártico y llegaran a puerto en Valparaíso, Chile, o las islas Sandwich (actualmente Hawái), en medio del Pacífico. Debió de ocurrírsele al joven capitán aquella noche, cuando subía a cubierta desde su pequeño camarote, con la mirada borrosa de sueño: los marineros errantes estarían pronto en el Ártico superior, sin escapatoria, castigo suficiente, sin duda, para los pecados de todos.

> Así que me he levantado a las cuatro de la madrugada, he convocado a todos a cubierta, he enviado abajo a Gore y al sargento de los infantes de marina, y he buscado licores por toda la cubierta. Pero los habían lanzado por la borda. La operación ha durado dos buenas horas. Poco después, hemos levado anclas e izado velas. No le he dicho nada a ninguno. Seguramente esperaban una bronca, y el viejo de la mujer estaba manso como un cordero y no se atrevía a mirarme a la cara. Pero nadie ha pronunciado palabra, y desde entonces los hombres no han vuelto a portarse mal.

Fitzjames parecía sentir una predilección especial por otro escocés llamado James Reid, ballenero de Aberdeen dotado de un agudo ingenio marinero. «Maestro del hielo» del *Erebus*, Reid se subía a la cofa cuando había algún bloque a la vista. Temeroso, al parecer, de las habilidades de Reid, su capitán matizó aquel título de «maestro del hielo» añadiéndole entre paréntesis un «autoproclamado». La misión de Reid consistía en encaramarse a lo

alto del palo mayor del *Erebus* e intentar descubrir canales entre los témpanos en movimiento o la banquisa. Una cofa podía ser un elemento muy simple, un tonel cubierto de lona, pero Reid definía el suyo como «muy costoso»: consistía en un cilindro de lona enrollada. No podía resultar cómodo frente a los vientos árticos, con todo aquel hielo a su alrededor y las vidas de 128 hombres, además de la suya propia, dependiendo de sus valoraciones de riesgos. A diferencia del vilipendiado Scoresby, Reid solo conocía el hielo por experiencia propia, no por haberse dedicado a su estudio científico. Así que cuando llamaba a detenerse ante una banquisa, o a intentar rodearla, o a seguir navegando en la misma dirección, lo hacía movido más por su instinto que por lo que le dictaba la mente.

Para Fitzjames, Reid era «el personaje más original de todos: duro, inteligente, tosco, con un acento del campo norteño muy marcado pero no vulgar, alegre, honrado de corazón». Cuando la tripulación del *Erebus* desplegaba todas sus velas y aparejos, con el mar propicio, la visión del barco era hermosa. Las lonas tensadas, la red de líneas que corrían hacia las cabillas de madera alineadas en los lados, murmuraban, silbaban, chasqueaban como las cuerdas vocales del viento. Si un marinero prestaba mucha atención, oía hablar al Ártico. Cuando el *Erebus* y el *Terror* se aproximaban al cabo Farewell, en la costa de Groenlandia, Fitzjames le preguntó a Reid si esperaba tempestad. La respuesta del maestro del hielo parece sacada de un diálogo de bucaneros escrito por Robert Louis Stevenson, aunque con más ruido de viento marino de fondo.

—Ah, señor Jems, ¡vamos a tener buen tiempo, señor! ¡Buen tiempo! Nada de hielo, señor, a menos que sean icebergs. Todo el hielo se irá, señor, solo quedarán los icebergs, que me gusta ver. Y si se acercan, que se acerquen. Busquemos uno grande. Nos ponemos a su abrigo, nos pegamos a él y vamos rápido, señor. Muy rápido. Si se acerca flotando a tierra, llega antes que nosotros.

Durante los años que había pasado arponeando ballenas, Reid había aprendido que los mares helados eran muy volubles. Sabía tan bien como cualquier integrante de la expedición que tal vez no regresaría a casa. Pero, en una carta que escribió durante una escala en Groenlandia, aseguró a su mujer que se alegraba de regresar al Ártico, aunque tardara cuatro años en volver a verla. La paga prometida era demasiado sustanciosa para renunciar a ella, aunque, como ya se había quejado amargamente a su esposa días antes de que partiera la expedición, había tenido que gastar cien libras para contratar un seguro de vida y, como se esperaba de un oficial, comprar sus propios cubiertos de plata para la travesía.

«Sir John me dijo que si iba de viaje con él y regresaba a Inglaterra sano y salvo, tendría el resto de mi vida asegurada.»

«Algunas personas ven raro que me vaya —admitía en una carta fechada el 13 de mayo de 1845—, pero ellas también irían si supieran tanto como yo sobre el hielo.»

Y acto seguido Reid concluía con esta portentosa apostilla: «Sin duda se hablará mucho de que acepte unirme a esta expedición. Demostrará que no temo por mi vida, como otros hombres. Lo hago por ti y por la familia. ¿Por qué tiene que quedarse en casa un hombre?».

El Ártico, así como el hielo que corría por sus venas, era más insondable de lo que el propio Reid suponía. Franklin y sus hombres navegaban en dirección a él más o menos hacia el final de la Pequeña Edad de Hielo, que duró aproximadamente hasta 1850. Durante unos quinientos años, tras una Edad Media más cálida en Europa, los glaciares crecieron y las temperaturas medias anuales descendieron entre uno y dos grados centígrados en todo el hemisferio norte. Pero hubo años más cálidos que otros, y en cualquiera, los extremos de los climas regionales podían variar. Dos años relativamente libres de hielo registrados por Scoresby antes de que el Almirantazgo ordenara la misión de búsqueda del paso del

Noroeste dieron paso rápidamente a unos inviernos mucho más fríos y severos en el Ártico. Reid no podía saberlo, pero estaba a punto de enfrentarse a uno de los peores inviernos que los inuits recordaban. Nadie sabe qué le aconsejó a Franklin el maestro del hielo antes de que el comandante diera la orden de que el *Erebus* y el *Terror* pasaran entre los témpanos, que fueron cerrándose hasta atraparlos.

Ninguno de los dos pudo seguir siendo tan popular una vez que el mar, al helarse, los atenazó con fuerza y sus compañeros empezaron a morir.

El *Erebus* aullaba y crujía mientras Fitzjames escribía cada noche a la luz parpadeante en su escritorio de caoba. Se refería a él llamándolo «mesa de cajones, de tres pies [un metro] de largo o de la cama a la puerta»; cabía con dificultad en un camarote que no superaba los dos metros de anchura. Con cargamentos de alimentos y suministros suficientes para varios años, y con tiempo favorable, la expedición estaba por fin a pocas horas de poner rumbo a la bahía de Baffin, donde Franklin pensaba prepararse para atacar el archipiélago y enfrentarse a lo que se le presentara. La punta de la pluma rasgaba la tersura del papel, y Fitzjames imaginaba las grandes cosas que estaban por llegar. El capitán apenas disimulaba el entusiasmo. El Ártico parecía dispuesto a cooperar y, tras varios siglos de intentos, pronto conquistarían el paso del Noroeste. En Groenlandia, procedente del *Lively*, había subido a bordo del *Erebus* un danés casado con una inuit, «y ellos creen que esta es una de las temporadas menos rigurosas y uno de los veranos más anticipados que se han conocido, y que el mar está libre de hielo desde aquí hasta el estrecho de Lancaster». Fitzjames instaba a los Coningham, su familia adoptiva:

No lo comentéis, pues a sir John, naturalmente, le preocupa que la gente en Inglaterra no se muestre demasiado optimista respecto a esta estación. Además, los periódicos publicarían toda clase de historias inciertas. Creo que tenemos una buena ocasión para completar el paso este año, si es que esa posibilidad realmente existe; pero espero que no lo logremos, pues deseo disponer de un invierno para las observaciones magnéticas.

En el Ártico conviene ser muy cauto con lo que uno desea. Fitzjames estaba tentando al destino. Hombre de mar valiente y aventurero que había luchado y sobrevivido en la batalla, estaba tal vez demasiado emocionado ante la perspectiva de ser testigo de la historia marítima en directo. Impaciente por probar a qué sabía, también esperaba saborearla el máximo tiempo posible. Tal vez aparecería en los periódicos, quizá incluso lo ordenase caballero la reina. Para explicar lo que resultaba impulsivo, incluso temerario en vista de los peligros desconocidos que aguardaban, el entusiasmado capitán invocaba el espíritu americano.

El «no te preocupes» está a la orden del día. El no preocuparse por las dificultades ni los obstáculos. El deseo es seguir adelante. Nos dicen que esta estación está siendo notablemente benigna, pero benigna o no, debemos seguir adelante, como los yanquis; y si no pasamos, no será culpa nuestra.

Para entonces, Fitzjames estaba muy familiarizado con los hábitos de navegación de su comandante y sabía que sir John no se asustaba fácilmente. Al viejo lobo de mar le gustaba que sus naves navegaran con rapidez, a toda vela, y no tenía ninguna prisa a la hora de pedir a sus marineros que las arriaran cuando el viento soplaba con fuerza.

«Me cuesta persuadir a sir John para que rice algo las velas», comentó Fitzjames.

El *Erebus* y el *Terror* llegaron a la bahía de Baffin en julio de 1845, justo a tiempo para recibir allí la aproximación del invierno. Franklin se detuvo a la espera de que mejorase el tiempo antes de

proseguir con rumbo al estrecho de Lancaster, que para entonces ya constituía la entrada bien cartografiada al paso del Noroeste. A casi cinco kilómetros de distancia, unos balleneros divisaron los buques de la Royal Navy fondeados junto a un iceberg, en la zona septentrional de la inmensa bahía. Franklin aguardaba un claro que le permitiera continuar bordeando el «hielo medio», o sorteándolo, hacia el oeste del estrecho. Fitzjames y otros seis oficiales de la misión de descubrimiento accedieron a la cubierta del *Prince of Wales*. Como el ballenero que había rescatado a Ross y a sus hombres hacía catorce años, este también había partido de Hull. Con gran alegría, los hombres de Franklin invitaron al comandante del barco, el capitán Dannett, a cenar con Franklin la noche siguiente a bordo del *Erebus*. Pero no llegó a acompañarlo. Se levantó una brisa propicia, y Dannett zarpó rumbo al sur. La posibilidad de que los exploradores enviaran las últimas cartas a sus casas se esfumó con él. El capitán ballenero explicaría más tarde que, tras su partida, siguieron tres semanas de buen tiempo.

El ballenero de 349 toneladas *Enterprise* sí se arrimó al *Erebus*, de mayor tamaño, a fin de que su capitán, Robert Martin, respetado veterano de la navegación ártica, pudiera cenar con Franklin. Conversó con este y con el maestro del hielo, Reid, y preguntó si llevaban provisiones suficientes. Franklin respondió que contaba con suministros para cinco años y añadió que podía «estirarlos siete» en caso de necesidad, según un testimonio posterior de Martin. Contaban con gran cantidad de pólvora y plomo para cazar pájaros o cualquier cosa comestible por el camino. Dos partidas de caza, cada una de un buque, se habían cobrado ya tantos pájaros que habían tenido que salarlos y conservarlos en barriles. Los marineros los llamaban *rotges*, y aseguraban que eran tan sabrosos como los pichones y que, por tanto, constituían un buen sustituto de estos. Además, eran presa fácil. De un solo tiro de rifle abatían varios a la vez.

Durante la cena del 26 o el 28 de julio, Franklin y sus oficiales comentaron que calculaban que su travesía duraría cuatro o cinco años, tal vez seis, y que contaban con suficientes suministros. Pocos días después de que los capitanes cenaran y conversaran, mientras el *Erebus* y el *Terror* seguían amarrados al iceberg y el *Enterprise* empezaba a alejarse, la expedición Franklin desapareció de la vista. Los planificadores del Almirantazgo no esperaban que los hombres se ausentaran tanto tiempo como Franklin y sus hombres parecían dispuestos a permanecer en el mar. Las expediciones terrestres de sir John habían contribuido a señalar la vía de salida del paso del Noroeste, siguiendo una ruta relativamente fácil a lo largo de la tierra firme de Norteamérica. Peter Dease y Thomas Simpson, ambos al servicio de la Compañía de la Bahía de Hudson, habían cartografiado aquel brazo del paso con más detalle. Parry, por su parte, había cartografiado la vía de acceso, entre el paralelo 74 y la isla de Melville, por lo que había recibido un premio del Parlamento de 5.000 libras, equivalentes a unos 400.000 euros de hoy. Lo único que debían hacer Franklin y sus hombres era cubrir el tramo intermedio entre las dos rutas, una distancia de aproximadamente 480 kilómetros.

En casi cualquier otra parte, aquello habría sido una excursión. En el Ártico superior era una eternidad.

Poco después de que los balleneros dejaran al *Erebus* y al *Terror* en la bahía de Baffin, Franklin puso rumbo al oeste a través de los estrechos de Lancaster y de Barrow. Los buques avanzaban a buen ritmo, pero ya era agosto, y los temporales de principios de septiembre no tardarían en abatirse sobre ellos. Las violentas tormentas de finales de verano eran, y siguen siendo, unas de las características más predecibles y letales del Ártico. Franklin debió de ver aguas abiertas al norte, porque optó por aquella opción incluida en las instrucciones del Almirantazgo, la alternativa que tal vez el propio Franklin presionó para que se añadiera en los márgenes del

texto original. El *Erebus* y el *Terror* subieron por el canal de Wellington, siguiendo la costa este de la isla de Cornwallis. Ya en otoño, recorrieron 240 kilómetros al norte, hasta los 77 grados de latitud norte. Allí, ya fuera por el hielo o por la sensación de que ya habían llegado bastante lejos en su búsqueda del esquivo mar polar abierto, Franklin se decidió a dar media vuelta.

Algunos de los que los siguieron en busca de la expedición perdida no fueron tan audaces: que Franklin y su tripulación llegaran tan deprisa tan al norte significaba que las cosas les estaban yendo extraordinariamente bien. Dejaron atrás la punta norte de Cornwallis, a 1.600 kilómetros del Polo Norte, antes de enfilar hacia el sur resiguiendo la costa oeste de la isla para circunnavegarla. Para entonces, Franklin no tenía más alternativa que buscar un puerto seguro. Los exploradores podían sentirse orgullosos de sus primeros meses en el archipiélago Ártico. Tal como les habían ordenado, habían llegado tan al norte como era sensato ir en busca del paso del Pacífico. En la ruta ascendente, habían explorado un nuevo estrecho, el canal de la Reina, entre las islas de Bathurst y Cornwallis. Después prosiguieron sanos y salvos hacia el sur hasta alcanzar un punto ideal para pasar el invierno, cerca de los imponentes acantilados de la isla de Beechey. Y todo ello antes de que llegaran los peores meses del invierno. Sir John tenía motivos más que sobrados para dejar que sus hombres tocaran los organillos y celebraran aquella hazaña mientras se preparaban para la larga oscuridad que se avecinaba. Seguramente conocería bien Beechey como punto intermedio del Ártico superior. Su amigo y confidente Parry había estado allí en agosto de 1819 y avanzó mucho ese verano, pues tenía prisa por liberarse de los canales bloqueados por el hielo del este del archipiélago. Pero su experiencia previa incluía una advertencia a todos los que le siguieran:

> Resulta imposible concebir algo tan estimulante como la travesía rápida y sin obstáculos con la que resultamos favorecidos desde la isla de Beechey hasta el cabo Hotham. La mayoría de los hombres han experimentado en algún momento la euforia que suele producir cualquier tipo de movimiento rápido; y se entenderá al instante hasta qué punto se veía potenciada esa sensación en nosotros, en los pocos casos en que se dio, precisamente por el modo lento y tedioso en que había transcurrido la mayor parte de nuestra navegación en aquellos mares. Tal vez podrá, por tanto, imaginarse nuestra decepción cuando, en medio de todos aquellos indicios favorables, y de la esperanza con la que estos nos habían inducido a ilusionarnos, se nos informó repentinamente desde la cofa de que frente a nosotros se extendía una masa de hielo de lado a lado, en el paso entre la isla de Cornwallis y la tierra situada al sur.

Ojalá la isla de Beechey hubiera sido tan benévola con Franklin y sus hombres. Durante su primer invierno, tres murieron y fueron enterrados en tumbas poco profundas excavadas en el hielo perpetuo de aquella isla rocosa. John Torrington, de veinte años, fogonero que alimentaba la caldera de vapor del *Terror*, falleció el 1 de enero de 1846. Sus pulmones, manchados de la carbonilla y el humo que había inhalado horas y más horas todos los días, estaban marcados por una enfermedad que había contraído mucho antes de embarcar en el *Terror*: sufría de tuberculosis. En un primer momento, la bacteria se propagó por su cuerpo sin manifestar síntomas. Después, lo devoró. Le consumía todas las fuerzas, tosía esputo mezclado con sangre, lo iba desgastando. El enfisema dificultaba cada vez más su respiración. Entonces cogió una pulmonía, que seguramente fue lo que lo mató. Bajo cubierta, los médicos lavaron su cadáver, lo vistieron con unos pantalones y una camisa a rayas con botones de madreperla y usaron una tira de algodón para atarle los brazos a la altura de los hombros de manera que le quedaran bien pegados al tronco. La anudaron pasándole una lazada por el pecho y solo entonces lo introdujeron en un ataúd de caoba con asas de latón fabricado con esmero por los carpinteros de a bordo. En una placa con forma de corazón clavada a la tapa se

leía, en letras escritas con pintura blanca, su nombre, la fecha de su muerte y su edad. Enterrado en el hielo perpetuo, el cuerpo sin vida del marinero quedó momificado, con los ojos entornados y los labios muy retirados, dejando a la vista dos hileras de dientes blancos, con el rictus de una sonrisa siniestra.

Tres días después de aquella primera baja, la muerte volvió a hacer acto de presencia. La expedición perdió a John Hartnell, un marinero capaz de veinticinco años que iba a bordo del *Erebus*. Su muerte fue tan repentina que requirió una autopsia en el mismo buque. El cirujano le practicó una incisión larga, en forma de *y* griega, a la altura del pecho y el abdomen, para extraerle el corazón y parte de la tráquea, y poder examinar a su vez los pulmones. Encontraron rastros de tuberculosis y también de neumonía. Presentaba una herida, lo que parecía una fractura por compresión en la zona baja del cuello. Un hueso pequeño del pie izquierdo mostraba signos de infección. Envuelto en un sudario, a Hartnell lo enterraron vestido solo de cintura para arriba, con una gorra de lana y una camisola tejida con rayas blancas y azules a la que faltaban algunos botones, que sustituyeron por cuerdas. Debajo llevaba un suéter de lana y una camiseta de algodón. En la lápida había grabada una admonición bíblica: «Así ha dicho Jehová de sus ejércitos: meditad sobre vuestros caminos».

Y entonces, el 3 de abril, falleció William Braine, de treinta y dos años, soldado de infantería de marina que servía a bordo del *Erebus*. Años antes, un golpe muy fuerte le había dejado una cicatriz permanente en la frente. Había empezado a desarrollar artritis en las manos y los pies. Unas marcas en la parte frontal de los hombros, que coincidían con el punto en que las sogas rozaban la piel cuando se arrastraba algo pesado, indicaron décadas después, cuando se le practicó la autopsia, que Braine había muerto durante una travesía en trineo. También él presentaba signos de neumonía. Cuando el cuerpo sin vida del soldado yacía en la gélida negrura, bajo cubierta,

tal vez porque alguna tormenta había retrasado su funeral, las ratas se dedicaron a roer partes de su cuerpo esquelético, pues dejaron las diminutas marcas de sus dientes en la ingle, el pecho y los hombros. Antes de que al fin recibiera sepultura (con la camiseta al revés y otras pistas que indicaban que el sepelio había sido apresurado), alguien le cubrió el rostro, que ya había empezado a descomponerse, con un pañuelo rojo. «Escogeos hoy a quién sirváis», rezaban los versículos de Josué que grabaron en su ataúd.

Aquellos tres hombres habían sufrido más de una enfermedad, pero sin registros en los que se certificara la causa de la muerte; los expertos modernos no podían sino preguntarse de qué habían fallecido exactamente. Varias generaciones después de que se esfumara la expedición Franklin, esta sigue siendo una página en blanco sobre la que los teóricos pueden debatir toda clase de posibilidades. Hay quien señala el botulismo, tal vez una clase endémica del Ártico o que prosperó en alimentos mal enlatados. Otras investigaciones apuntan a que es probable que fuera la neumonía, agravada tal vez por la tuberculosis y el envenenamiento por plomo, la causante de aquellas muertes y de otras que se produjeron en el Ártico. Pero, como muchas de las explicaciones propuestas sobre la pérdida de cada hombre, mono, perro y gato que acompañaba a Franklin a bordo del *Erebus* y el *Terror*, la hipótesis del envenenamiento por plomo no ha resistido la verificación científica. Los cadáveres exhumados en la isla de Beechey 138 años después de la muerte de los hombres sí mostraban niveles elevados de plomo. La soldadura que se usaba para sellar la comida enlatada de la expedición pudo contribuir a introducir parte de las neurotoxinas en los cuerpos de los marineros. Pero el plomo de distintas procedencias contaminaba a los europeos en el siglo XIX. En el XXI, los científicos han descartado la idea de que los metales ingeridos durante la travesía ártica incidieran de manera significativa en los marineros. Eso significa que es muy poco

probable que Franklin y sus tripulantes se contaminaran de pronto por plomo en un momento en que debían tener la mente muy despejada para salir airosos de una situación de peligro mortal.

Aquel invierno de 1845-1846, mientras esperaba a que el Ártico liberara sus buques, sir John tuvo mucho tiempo para pensar, releer las instrucciones del Almirantazgo y trazar su ruta siguiente. Las extensas órdenes le indicaban que «será cuestión de su deliberación meditada decidir si en la temporada siguiente» había de poner rumbo al oeste, como había hecho Parry, o «mantenerse hacia el suroeste». Según parece, Franklin se dirigió hacia el sur a través del estrecho de Peel. Hay historiadores que creen que llegó más al oeste y viró para entrar en el canal de McClintock. No se ha hallado ninguna prueba que demuestre el paso por ninguna de las posibles rutas. Pero sobre su final último sí existe consenso: el mar helado —tal vez impulsado por una o más tormentas de las que siempre marcan, en el Ártico, el súbito paso del verano al invierno— volvió a atrapar al *Erebus* y al *Terror* el 12 de septiembre de 1846. Como un lazo corredizo que se cerrara con fuerza, una masa compacta de hielo se formó muy rápidamente alrededor del *Erebus* y el *Terror* frente a la punta más septentrional del estrecho de Victoria, a unos 19 kilómetros de las costas noroccidentales de la isla del Rey Guillermo.

Mientras la expedición de la Royal Navy aguardaba a que regresara el sol y empezara a fundirse el hielo, en el resto del mundo los cambios se sucedían a un ritmo constante. Las tropas de la Compañía Británica de las Indias Orientales proseguían con su guerra brutal para aplastar la resistencia sij. En Estados Unidos, los mormones iniciaban su marcha hacia el Oeste. Entonces estalló la guerra entre México y Estados Unidos en la frontera sur. Se inventó el queroseno. Se descubrió el planeta Neptuno. Lejos de los titulares

de los periódicos, Franklin seguía enviando a grupos a explorar territorios no cartografiados anticipándose al deshielo de la estación siguiente.

El teniente Graham Gore y su compañero de navío Charles F. Des Voeux se alejaron de los barcos con otros seis hombres para iniciar su misión en mayo de 1847. Si consiguieron algo más durante aquella travesía por el mar helado, enfrentándose a peligros desconocidos, lo cierto es que serían recordados por cinco frases fragmentadas, escritas a mano. Cumpliendo con los procedimientos de la Royal Navy, escribieron una nota con tinta en un impreso antes de ocultarlo en un montículo de piedras. Una plegaria habría sido adecuada, con la esperanza de que una mano divina pudiera guiar a cualquiera que partiera en busca de aquella expedición hasta encontrar una pista en aquel pedazo de papel. La primera nota, muy breve y esperanzada, decía que la expedición había pasado el invierno en la isla de Beechey tras navegar por el canal de Wellington hasta una latitud de 77 grados norte y que posteriormente había retornado hacia el sur resiguiendo la costa oeste de la isla de Cornwallis.

«Sir John Franklin comanda la expedición —ponía en la nota, firmada por Gore y Des Voeux el 28 de mayo de 1847—. Todo bien.»

Aquellas escasas palabras enmascaraban una verdad más funesta: no se mencionaba la muerte de tres hombres. Uno de los fragmentos de frases también contenía un error desconcertante: informaba de que la expedición había hecho invierno en Beechey en la temporada 1846-1847, cuando los años correctos eran 1845-1846. Algunos lo usarían más tarde como prueba para sostener que los hombres de Franklin estaban perdiendo la cordura ya desde la primera época de aquella dura experiencia. El grupo de Des Voeux también parecía ligeramente perdido y cometió otro error que podría explicarse fácilmente por el tormento sin fin que debía de ser la supervivencia en el Ártico. Pero parece que también intentaban

seguir un plan de emergencia sensato que habían abordado con Franklin antes de su partida.

En un primer momento, colocaron la nota en un bote sellado bajo lo que, por equivocación, tomaron por un montículo de piedras amontonadas que James, el sobrino de John Ross, había construido hacía diecisiete años, en la expedición durante la que bautizó un saliente como cabo Felix en honor al fabricante de ginebra que había financiado la travesía de su tío a bordo del vapor de ruedas *Victory*. Tal como Ross había advertido a Franklin en los días anteriores a la partida del *Erebus* y el *Terror*, parecía que los hombres del comandante estaban dejando un rastro que su amigo podría seguir para ir a su encuentro.

> Yo me ofrezco a ir a buscarte si no hay noticias de vosotros en febrero de 1847; pero haz el favor de dejar un aviso en el montículo de piedras junto al que paséis el invierno, si no seguís adelante, informando de qué rutas seguís.

Tal vez el comandante de la expedición supiera que él mismo tenía los días contados y ordenó a sus hombres que colocaran la nota donde era más probable que Ross fuera a buscarla. Franklin murió, también por causas desconocidas, poco después de que fuera depositada aquella nota y sus hombres regresaran a los barcos. Quedó constancia en unas frases garabateadas con tinta en los márgenes del primer escrito. El teniente John Irving se tomó la molestia de retirarlo del montículo equivocado para trasladarlo unos seis kilómetros y medio al sur, en punta Victoria, a lo que, según concluyeron, debía de ser el verdadero montículo de Ross. El sobrino de este, James, había bautizado la punta con el nombre de su barco de vapor de 1830, y dejó, bajo un montón de piedras, una breve descripción de su viaje hasta la fecha. En torno a la medianoche del 29 de mayo, al contemplar «la vasta extensión del océano que se abría entonces ante nuestros ojos», pensó que su equipo de perros,

tirando del trineo, lo habían llevado hasta la punta de aquel extremo del continente. El mar helado era sobrecogedor.

«El bloque de hielo que, en el otoño del año anterior, había sido empujado contra esa costa, formaba una de las masas más densas que hubiera visto jamás en tales situaciones.»

Ross no daba crédito a lo que veía. Como una apisonadora marina, el hielo grueso de varios años había empujado témpanos más ligeros hasta la costa «arrastrando consigo grandes cantidades de guijarros después de adentrarse, en algunos puntos, media milla [ochocientos kilómetros] más allá de las marcas de las mareas más altas». Aquellos témpanos habían descendido desde el noroeste a través del canal de McClintock, lo mismo que la banquisa que mantenía atrapados al *Erebus* y al *Terror*. Ross puso el nombre de Franklin a un cabo más al suroeste y apiló varias piedras planas, de roca caliza, para formar con ellas un montículo de casi dos metros de altura. Allí era donde acababa de llegar Fitzjames para dejar la nota en la que informaba del fallecimiento de Franklin y del fin de su expedición. Completó los puntos que faltaban del formulario que había rellenado Des Voeux casi un año antes que él. No hay duda de que escribía con mano temblorosa.

> 25 de abril de 1848. Los buques *HMS Erebus* y *Terror* fueron abandonados el 22 de abril, cinco leguas al nornoroeste de aquí. Llevaban sitiados desde el 12 de septiembre de 1846.

Entonces, tras explicar el cambio de sitio de la nota original, refería las peores noticias:

> Sir John Franklin murió el 11 de junio de 1847, y la cifra total de fallecidos en la expedición es, hasta la fecha, de nueve oficiales y quince marineros.

Firmaron la nota Fitzjames y Crozier, el segundo de a bordo de Franklin. Acto seguido, este último añadió una línea final, como si se

tratara de la ocurrencia tardía de una mente fatigada: la expresión desesperada de una decisión de alto riesgo como abandonar su refugio e intentar salir del Ártico a pie quedaba sin atisbo de explicación. El texto debía ser breve: quedaba muy poco espacio para añadir gran cosa. Encajada en la esquina superior derecha del documento, garabateada de abajo arriba, la parca conclusión rezaba así:

> Y mañana, 26, nos dirigimos al río Back Fish.

El estricto protocolo de la Royal Navy había obligado a los marineros a seguir unos pasos predeterminados en aquellas horas finales a bordo del *Erebus* y el *Terror*. Todo lo que estuviera suelto, como botes, botavaras y velas, debía atarse o almacenarse. A medida que se acercaba el momento de abandonar los buques, el comandante ordenó quemar los libros de códigos. Los carpinteros usaron estopa y brea para sellar cualquier entrada a las naves que no hubieran cerrado ya con la llegada del largo y crudo invierno. A los miembros de la tripulación se les permitió llevar consigo algunas pertenencias personales, la ropa y el equipo necesario, y recuerdos de familia, con limitación de peso. Los oficiales podían llevar más, y los marineros corrientes, menos. Mientras trabajaban, su moral mejoraba con la esperanza de regresar a casa tras aquellos meses largos y dolorosos atrapados en la inmensidad del Ártico superior. Contando las horas para iniciar la caminata, los miembros de la tripulación que estaban de guardia hacían sonar la campana de bronce del *Erebus* al menos una vez cada hora, y el tañido solemne reverberaba por aquel mar de hielo desierto. Los carpinteros, que sellaban los accesos, dejaron uno solo abierto para que el comandante realizara la inspección final, subiera a cubierta y ordenara el cierre de la última escotilla.

Si Crozier y sus oficiales más allegados se encontraban mínimamente bien, es probable que el comandante les propusiera un brindis y tal vez incluso dirigiera una oración. La expedición no había terminado. Había que honrar a los hombres (a los que ya no estaban y a los que seguían luchando por mantenerse con vida) y los grandes barcos que abandonaban para enfrentarse al Ártico con sus propios medios. Se izaron las banderas preceptivas para asegurar que ondearan los colores de la Royal Navy si el *Erebus* y el *Terror* zozobraban, y se ataron las campanas para que no repicaran al viento en unos barcos vacíos. Mucho más que un dispositivo para marcar las horas o dar la señal de alarma, las campanas eran el símbolo del corazón mismo de una nave. Los miembros de las tripulaciones llegaban incluso a bautizar a sus hijos usando las campanas invertidas a modo de pilas bautismales. El nombre del recién nacido podía grabarse en la campana para darle la bienvenida al mundo de la Marina. Los marineros creían que si el mar finalmente reclamaba su barco, la campana sonaba una vez más al hundirse bajo las olas, antes de reposar en su tumba de agua.

Cuando hubieron seguido todos los pasos requeridos y llegó la hora de ceder el *Erebus* y el *Terror* al Ártico, el último hombre a bordo bajó al mar helado.

En las semanas previas al día de la partida, los miembros de la tripulación habían reunido una enorme cantidad de equipo, suministros y otros elementos menos habituales junto a las cubiertas. Llevaban artículos muy útiles, como unos pesados hornillos de hierro con los que cocinar para los más de cien hombres acampados, así como comida enlatada, mantas y medicamentos. Pero, agotados, cargaron también con cosas desconcertantes, como novelas, barras de cortina de latón, abrillantador de botones, pañuelos de seda y un escritorio de caoba. Por etapas, cargaron hasta diez toneladas en botes de nueve metros de eslora, que los marineros arrastraron tirando de cuerdas a lo largo de los cuarenta

kilómetros de mar helado que los separaban de la costa. En trasladar una carga hasta la orilla tardaban hasta cinco días, durante los cuales no dejaban de resbalar y caer al hielo, luchando contra los dolorosos síntomas de congelación mientras esquivaban crestas de presión tan altas como pequeños edificios. Cuando completaron aquella agotadora tarea, constataron que de ninguna manera iban a poder llevar la mayor parte de lo que habían cargado en su viaje hacia el sur, hacia el continente. De modo que lo abandonaron casi todo, como habían hecho con los buques.

Los supervivientes de la expedición Franklin, que no sumaban más de 105 demacrados hombres, intentarían ponerse a salvo en el mismo lugar en que unos pocos inuits ukjulingmiut hambrientos habían buscado, sin éxito, la salvación décadas antes, solo para morir en masa. Enseguida se dividieron en varios grupos. Los inuits vieron alejarse a varios hombres, que ya no regresarían nunca, mientras los que se quedaban morían de inanición. En un lugar que los inuits llaman Teekeenu, más o menos a medio camino entre la costa oeste de la isla del Rey Guillermo y la actual bahía de Washington, unos cazadores estaban persiguiendo a unas focas cuando divisaron lo que creyeron que era un oso polar deslizándose a lo lejos por el hielo liso. Probablemente se trataba de la vela que ondeaba en el bote que, atado a un trineo lleno de provisiones, arrastraban los marineros que se iban. Cuando se elevaron sobre el horizonte, los inuits se dieron cuenta de que se trataba de personas, no de un oso. El grupo inició un giro siguiendo la línea de la bahía. Ahora los cazadores temieron que podrían convertirse en presas. Dos hombres inuits, Ow-wer y Too-shoo-art-thar-u, avanzaron sobre el hielo al encuentro de los *qalunaaq*. Dos de los hombres blancos se aproximaron, uno con un arma en la mano, y se detuvieron junto a una gran grieta en el hielo. El que iba armado se mantuvo algo rezagado con el arma levantada.

—*C'hi-mo* —gritó en un saludo el hombre blanco desarmado. El otro bajó el arma y se pegó a él.

Los inuits llamaron Aglooka al hombre que parecía ser el líder, palabra que significa «el que da grandes zancadas». El hombre se arrodilló junto a la grieta que los separaba de los inuits y rascó el hielo con un *ulu*, un cuchillo con el filo en forma de media luna que por lo general usaban las mujeres. Simultáneamente levantó la otra mano y se la llevó a la boca, y movió la cabeza en dirección a la barriga, gesto con el que los inuits interpretaron que tenía hambre y necesitaba comida. Los hombres blancos rodearon la grieta hasta que dieron con un punto para cruzar. A continuación Aglooka volvió a hacer mímica para explicar que estaba hambriento, mientras repetía una y otra vez «Man-nik-too-me». Después, el oficial contó como pudo que tenían dos barcos atrás, más al norte. Reprodujo con la boca zumbidos y chasquidos, y el soplido del viento, y dio a entender que el hielo había chocado contra los buques y los había atrapado. Los demás inuits, algo menos asustados, se acercaron y se unieron al grupo. Aglooka pidió a aquellos hombres y mujeres que abrieran los fardos que llevaban, cosa que hicieron, para tomar algo de carne de foca de cada uno de ellos. Tras pagar a las mujeres con largos collares de cuentas, cargó la carne a lomos de un perro, y cuatro inuits lo acompañaron hasta donde se encontraban los demás *qalunaaq* y su bote. Algunos habían empezado a montar una tienda de campaña. Todos alzaron los brazos al cielo, con las manos abiertas por encima de la cabeza, para mostrar que no iban armados. Aglooka se dirigió a uno de ellos, un hombre bajo de cara fina y nariz prominente, que tal vez fuera el doctor Alexander McDonald, médico adjunto del *Terror*. Él hablaba algo de inuktitut, aprendido en viajes anteriores con balleneros.

Otro testigo describió los ojos de Aglooka como «hundidos», y la cara tan demacrada que al primo del inuit le daba miedo mirarla. Un investigador llegó después a la conclusión de que aquel hombre

moribundo era Crozier, el que había dado la orden de abandonar el *Erebus* y el *Terror* e intentar salvarse a pie. En determinado momento, varios hombres regresaron al buque insignia. Liberados de pronto de la masa compacta mientras el hielo, al romperse, crujía, aullaba y emitía los gritos desgarradores de una bestia agonizante, el *Erebus* y el *Terror* volvieron a la vida para emprender un último y misterioso viaje rumbo al sur.

SEGUNDA PARTE

LA BÚSQUEDA

4

EMPIEZA LA BÚSQUEDA

En Inglaterra, la impaciencia de mucha gente iba en aumento a medida que pasaban los días sin noticias del *Erebus* y el *Terror*. El Almirantazgo había elevado el listón de las expectativas con toda la publicidad que había otorgado a la partida de sir John, y, en una época en que los experimentos con palomas mensajeras eran la vanguardia de las telecomunicaciones, el público podía mantener el interés por un tema durante largo tiempo. La mayor esperanza que la expedición Franklin tenía de comunicarse más allá del Ártico dependía de que las corrientes arrastraran alguno de los botes con mensajes a alguna playa lejana, y que alguien lo encontrara y se tomara la molestia de enviar el informe que contenía a las autoridades británicas. Así pues, el público británico no podía hacer más que cábalas y especulaciones sobre lo que ocurría con la expedición mejor equipada enviada jamás en busca del paso del Noroeste. Algunos recurrían incluso a lo paranormal con la esperanza de obtener al menos alguna pista, ya fuera buena o mala.

En los pasillos del poder empezaba a generarse un debate sobre qué había que hacer para averiguar dónde se encontraba la expedición y si sir John y sus hombres seguían bien. En el otoño de 1846, la primera vez que el hielo atrapó los buques de Franklin, a sir

John Ross ya le correspondía retirarse. Pero se negó a hacerlo. Ross creía que Franklin ya debería estar lejos del Ártico. Consideraba mala señal el silencio prolongado. Ross veía que ante él se abría otra lucha y no pensaba dar ningún paso que le impidiera encabezar una misión de rescate. Estuvo convencido de que haría falta organizarla desde la última vez en que vio a su amigo.

Como Scoresby había advertido décadas antes, Ross creía que era un error enviar buques tan grandes al archipiélago Ártico. Añadir motores de vapor no había hecho sino aumentar los peligros de bombardas como el *Erebus* y el *Terror*, pues los motores «ocupaban gran parte de las bodegas y agravaban la escasez de agua». Lo peor de todo, insistió Ross en un severo análisis *a posteriori*, los alimentos enlatados que formaban parte de las provisiones de los barcos demostraron estar «podridos y no ser aptos para el consumo humano». La carne en lata era un lujo relativamente reciente para los marineros. Durante siglos, estos habían subsistido en el mar a base de carne salada, galletas marineras y encurtidos. En la Francia de Napoleón, Nicolas Appert había revolucionado la alimentación de las tropas militares. Desarrolló un primer proceso de esterilización con el que los alimentos se calentaban en tarros y botellas sellados, que posteriormente se hervían en agua para dejarlos listos para el empaquetado. Los británicos mejoraron el método de Appert usando latas de hojalata, que eran más ligeras y no estallaban tanto.

Cuando el Departamento de Avituallamiento del Almirantazgo organizó las provisiones de la expedición Franklin, su principal contratista para las carnes enlatadas era Stephen Goldner, un inmigrante húngaro que dirigía una fábrica de conservas en Moldavia, en la actual Rumanía. La mano de obra barata y los suministros a bajo coste de carne de vacuno y de cerdo le permitían obtener beneficios a medida que crecía la demanda de carne enlatada. Y todo ello a pesar de la gran distancia que existía entre su fábrica y los puertos británicos. Sus procesos distaban mucho de

resultar perfectos y exponían a las tripulaciones de la Royal Navy a toxinas potencialmente mortales, como el botulismo. Por si fuera poco, los empleados de Goldner siempre se quejaban de los bajos salarios que recibían y de las palizas frecuentes que les propinaba el jefe, lo cual, sin embargo, no redundaba en una mejora del deficiente control de calidad. Después de retirar la grasa de la carne, la escaldaban o hervían en grandes peroles, metían tanta como podían en cada lata y rellenaban los espacios vacíos con el caldo del hervido. A continuación, soldaban las tapas, les practicaban unos agujeros muy pequeños para dejar que saliera el vapor y las latas se sumergían en cloruro de calcio calentado a 126 grados. Una vez que se había frotado el agujero del vapor con una esponja húmeda, se lo sellaba con una gota de estaño. Las latas ya listas se almacenaban durante tres semanas a 26 grados centígrados. Las que estallaban se retiraban. Las demás se enviaban a la Royal Navy. Los estibadores cargaron muchas cajas de carne enlatada de Goldner, 15.100 kilos, en las bodegas del *Erebus* y el *Terror*.

A Goldner le habían adjudicado el contrato de suministro con la Royal Navy en 1844. La expedición de Franklin fue de las primeras en recibir sus latas de carne, pero otros las habían comido antes que su tripulación, sin consecuencias catastróficas. Hasta mucho después de que zarpara hacia el Ártico, los políticos y la prensa no prestaron demasiada atención a la gran cantidad de quejas que llegaban de soldados de la Royal Navy, que referían haber encontrado pedazos de hueso, vísceras y otras cosas que no eran carne en las latas. Y por si fuera poco, las latas aparecían a menudo deformadas por la presión de los microbios gaseosos que se alojaban en el interior. Un comité de investigación del Parlamento concluyó que, entre otras cosas, era probable que los trabajadores de Goldner robasen carne y la sustituyeran por otros elementos, bien por venganza, bien para revenderla y compensar así sus miserables salarios.

El comité también averiguó que Goldner se concentraba más en producir sebo y pieles, que le proporcionaban mayores beneficios que, a su vez, le permitían subsidiar sus operaciones de enlatado, logrando así reducir costes e impedir cualquier competencia en los contratos con la Royal Navy. Los investigadores descubrieron que las latas que en teoría solo debían contener carne llevaban en realidad cosas como «pedazos de corazón, lenguas, fragmentos de paladar, sangre coagulada, hígado, ligamentos de la garganta, trozos de intestino». El auditor del Almirantazgo refirió que aquellas sustancias no estipuladas aparecían con muy escasa frecuencia en las latas revisadas, pero en cambio la carne putrefacta sí era un problema generalizado. La culpa recayó en el sistema chapucero de envasado y en la manipulación deficiente de las latas por parte de la Marina en los almacenes y en las bodegas de los barcos.

La acusación de sir John Ross de que la comida en mal estado había condenado al desastre a Franklin y a sus hombres era, en el mejor de los casos, una suposición que se basaba en el más amplio escándalo que afectaba a Goldner. Pero la idea del explorador de que el Almirantazgo no prestó suficiente atención a los avisos por mal tiempo sí ha resistido un escrutinio minucioso. Tras estudiar cuarenta años de registros meteorológicos de Arcángel, Copenhague, Estocolmo y San Petersburgo, Ross creía que un invierno severo en el norte de Europa predecía lo mismo para la bahía de Baffin. Advirtió a Franklin de que no llegaría más allá de la isla de Cornwallis en su primera temporada en el archipiélago Ártico. Entre las pruebas que aportaba Ross estaba su experiencia personal durante el invierno anterior a la partida de Franklin. Ross había viajado en un carruaje tirado por cuatro caballos desde Helsingborg, Suecia, donde ejercía de cónsul británico, hasta Elsinore, en Dinamarca, y «cuando pasé por Hamburgo vi que estaban asando un buey sobre el río Elba». Aquel invierno fue tan extremo que tuvo que desviarse y llegar a casa vía Róterdam.

El conocimiento y el instinto adquiridos durante los cuatro años que pasó atrapado en la banquisa hacían que la inquietud de Ross sobre los tiempos de la expedición Franklin resultara aún más digna de consideración. Sin embargo, otros oficiales navales, la inmensa mayoría de los expertos polares, discrepaban. Y Franklin optó por creerles a ellos. Tenía demasiado que perder para hacer caso de quien expresara dudas, por más íntimo amigo que fuera. Más tarde Ross manifestaría que «ni el Gobierno ni las personas consultadas tuvieron en cuenta lo benigno o lo severo de los inviernos precedentes, algo absolutamente necesario a fin de ponderar la navegación y el estado del mar y el hielo durante el verano siguiente». Convencido de estar en lo cierto, Ross mantuvo varias conversaciones con Franklin sobre la mejor manera de minimizar el riesgo, y sobre qué podía hacer él para prestarle ayuda si las cosas se ponían tan feas como predecía esa voz de la naturaleza.

Los dos se conocían desde que sir John Barrow y la Royal Navy decidieron retomar las exploraciones polares en 1818. Por entonces, Ross era capitán, y Franklin, un joven teniente, y ambos formaron parte del intento fallido de navegar hasta el Polo Norte con cuatro barcos. Como miembros de la bien avenida hermandad de los exploradores polares, con el transcurso de los años su amistad fue fortaleciéndose. Ross tenía sesenta y ocho años cuando prometió a Franklin que iría personalmente a buscarlo en el Ártico superior. Más de un año después, no parecía dispuesto a permitir que su provecta edad lo obligara a romper un compromiso solemne. Ross no dejó de escrutar la meteorología una vez que sir John hubo zarpado. Algunos amigos de Suecia, Dinamarca y Rusia, así como balleneros que regresaban del norte, le comentaban que el invierno siguiente, el de 1845-1846, estaba resultando particularmente duro. En la bahía de Baffin, «la "tierra de hielo" se extendía desde la costa oeste hasta más allá de lo que alcanzaba la vista», refirió.

«Tenía posibilidad razonable —pensó Ross— de ser capaz de llevar a cabo el rescate (en caso de accidente) de mi noble amigo, al que había dado mi palabra, sobre todo porque ya se hacía evidente que no había encontrado ni atravesado el paso del Noroeste.»

Ross escribió su primera y breve misiva al Almirantazgo ofreciéndose a liderar una misión de rescate en 1847 «para alcanzar ciertas posiciones que habíamos acordado previamente e ir a buscarlo a él y a sus valientes compañeros». La carta estaba fechada el 28 de septiembre de 1846, unas dos semanas después de que el *Erebus* y el *Terror* quedaran sitiados por el hielo. Ni Ross ni el resto del mundo lo sabían todavía, por supuesto. Aun así, el desacreditado explorador creía que el Almirantazgo aceptaría de inmediato su ofrecimiento. En realidad, era el único que se había ofrecido voluntario. Pero la cúpula naval insistió en que no había motivo de alarma dado que la expedición no llevaba más que un año en el Ártico, lo que significaba que habría consumido dos tercios de las provisiones a lo sumo. Con ello daban por sentado que al menos parte de la carne enlatada seguía siendo comestible y que no habían sufrido problemas con la salud ni con los suministros.

La indignación de Ross con la terca negativa del Almirantazgo a brindarle apoyo iba en aumento a medida que se aproximaba el invierno septentrional siguiente. Era más benigno, lo que ofrecía la oportunidad perfecta para ir a buscar los barcos de Franklin. Otras embarcaciones habían salido de Estocolmo a principios de enero de 1847 y habían atravesado el mar helado a mediados de ese mes, lo que llevó a Ross a estudiar las cartas de navegación para determinar cuáles eran los mejores sitios en los que buscar alrededor de la isla de Cornwallis. En su argumentación seguía existiendo un punto negro: sin pruebas sólidas que demostraran que el Almirantazgo y otros expertos polares se equivocaban, Ross intentaba convencer a una de las instituciones militares más poderosas del mundo de que confiara en lo que le dictaba su instinto, esto es, que Franklin y sus

hombres estaban en apuros. Continuó presionando para obtener el permiso y actuar en consecuencia. La predecible respuesta llegó de un segundo secretario, el capitán William A. B. Hamilton, que aseguró a Ross «que, si bien sus nobles y humanas intenciones son altamente elogiadas por sus Señorías, los servicios que propone no se contemplan en la actualidad...».

Ross, como de costumbre, se tomó a mal la anodina respuesta. Estaba seguro de que el Almirantazgo era evasivo y, según su descripción, pueril: «... sin duda, a fin de inducirme a aceptar el retiro y, de ese modo, relegarme al ostracismo». Como habría esperado cualquiera que conociera a Ross, lo único que consiguió aquella respuesta fue afianzar su propósito. Redactó de nuevo su propuesta al Almirantazgo y en esa ocasión apeló a la obsesión de la institución por el Polo Norte. Ross proponía encabezar una expedición a lo más alto del mundo en trineo, expedición que, según él, Scoresby avalaba. Y sugería que, tras regresar del polo, podía ir en busca de Franklin y sus hombres si aún no habían dado señales de vida. Pero el Almirantazgo siguió sin mostrar interés.

Así que fue un ballenero el que hizo el primer intento, poco decidido, de encontrar al *Erebus* y el *Terror*. A mediados del siglo XIX, matar ballenas era un negocio muy lucrativo. Era frecuente que las flotas británica y estadounidense perdieran barcos y hombres al adentrarse más y más en las aguas del Ártico en busca de aquellos animales cuya grasa era la fuente principal de iluminación y lubricación. En la década de 1840, los balleneros habían dado caza a tantas ballenas en los caladeros más accesibles que cada vez costaba más encontrarlas, al tiempo que crecía la demanda de la grasa que procuraban sus cuerpos gigantescos. Aquello desencadenó una búsqueda de alternativas. En 1853, el físico y geólogo canadiense Abraham Gesner descubrió un procedimiento para destilar aceite de

lámpara a partir de crudo, y lo hizo mediante unos experimentos que llevó a cabo el mismo año en que los dos buques quedaron varados en el hielo. A ese nuevo combustible lo llamó *queroseno*, y su invención dio origen a una industria petrolera global y la nueva era de violenta geopolítica que siguió. A medida que el queroseno iba popularizándose, otras investigaciones desarrollaban nuevos modos de refinar crudo para convertirlo en combustible, generando más cambios tecnológicos e incluso una mayor demanda de un recurso antes rechazado por sucio y prácticamente inútil. Los primeros motores de combustión hicieron posibles los automóviles, y floreció exponencialmente la demanda mundial de petróleo crudo. La caza de ballenas se hundió aún más en la decadencia.

Uno de los balleneros más osados del Ártico, que luchó con gran valentía para impedir lo inevitable, fue William Penny. Intentó salvar la menguante flota ballenera y enfrentarse a las condiciones del hielo, que no dejaban de empeorar, explorando nuevos lugares de cría más al sur. Hijo de un ballenero experimentado, tenía veinte años cuando viajó por primera vez desde el puerto ballenero de Peterhead, en Escocia, hasta el mar de Groenlandia a bordo del barco de su padre. Treinta años después, con la ayuda de un cazador y comerciante inuit llamado Eenoolooapik, exploró la entrada del golfo de Cumberland, que los europeos no visitaban desde hacía más de doscientos cincuenta años. En su campaña para conseguir que el Gobierno diera apoyo a las expediciones en la zona, Penny llevó a su amigo Eenoolooapik, que entonces tenía unos diecinueve años, hasta Aberdeen a bordo del *Neptune*. Era el primer inuit que se veía allí desde hacía setenta años, y aquel joven, al que llamaban Bobbie, causó sensación al momento. Durante su visita de cinco meses, fue aplaudido por su inteligencia y su ingenio y por su gran capacidad para la mímica. Recibía elegantes invitaciones a cenas de gala, iba al teatro y llegó a asistir a dos bailes en honor de la boda de la reina Victoria y el príncipe Alberto.

Un retrato lo muestra vestido como un caballero, con el pelo engominado y dividido con una nítida raya, una camisa blanca de cuello almidonado sobre la que le pusieron un chaleco de tartán y una chaqueta de amplias solapas. Los lugareños en realidad querían ver su aspecto más exótico. Querían ver a un esquimal, a un miembro de aquel grupo de «salvajes cubiertos de pieles», en palabras de un escritor victoriano. Y Eenoolooapik, a regañadientes, complació a sus anfitriones. Pocos días después de su llegada a Aberdeen ofreció una demostración de navegación con kayak en el río Dee, ataviado de pies a cabeza con las pieles tradicionales a pesar de que era un día anormalmente cálido de noviembre. Aceptó actuar así a condición de que no volvieran a pedirle que se vistiera como si estuviera en el Ártico. Con todo, el exceso de calor le hizo contraer una grave afección pulmonar y tuvo que recibir tratamiento durante una larga enfermedad que estuvo a punto de matarlo.

En cualquier caso, no sirvió de nada. A pesar del recibimiento entusiasta de la prensa y de la cálida acogida en los salones y los bailes de Gran Bretaña, Eenoolooapik y Penny no lograron convencer al Almirantazgo para que apoyara a los balleneros organizando una expedición con la idea de explorar la zona del golfo de Cumberland. Lo único que consiguió Penny fueron veinte libras para comprar al cazador el equipo que quisiera antes de su regreso. Así que los dos hombres partieron en busca de ballenas por su cuenta e informaron de unos caladeros prometedores al Almirantazgo que los había desairado. Pero no llegaron a tiempo para salvar la caza de la ballena en Gran Bretaña, que era el negocio de Penny, ni la vida de Eenoolooapik. Siete años después de volver a su hogar, en el Ártico, el amigo de Penny falleció de tuberculosis.

Penny pasó tres años apartado del negocio de las ballenas. Sin embargo, aún no se había rendido. Cuando se puso de nuevo al timón, esta vez al mando de un barco de otro propietario, viajó directamente al golfo de Cumberland y regresó a Aberdeen tras dar

caza a diecinueve ballenas en una sola temporada, lo que supuso un breve estímulo para las perspectivas de la industria. En el verano de 1846, al igual que había descrito Ross a partir de sus fuentes, los capitanes balleneros que trabajaban en el Ártico oriental referían unas condiciones de frío excepcionales y extensas masas de hielo. La temperatura solo había superado los 0 grados durante veinte días, y el deshielo normal no se produjo ese año. La masa de hielo era tan compacta que los balleneros no pudieron acceder al estrecho de Lancaster. En julio del año siguiente, Penny se aventuró por la entrada oriental del paso del Noroeste. El primer intento de encontrar a Franklin y a sus hombres no dio resultado. Penny no lo sabía, pero a unos ochocientos kilómetros al suroeste en línea recta, el *Erebus* y el *Terror* seguían atrapados en el hielo del verano, Franklin había muerto hacía apenas unas semanas, y sus hombres todavía tardarían varios meses en abandonar los navíos. Tal vez una expedición por tierra cuidadosamente planificada hubiera sido una mejor opción. El Ártico se negó a dejar entrar a Penny por mar.

«Como las ballenas habían desaparecido, decidí seguir hasta el estrecho de Lancaster, tanto por ver si podía capturar alguna allí como por ir en busca de los buques —explicó Penny al Almirantazgo —. Luché durante una semana contra un viento adverso y unas fuertes corrientes en el interior del estrecho.»

A pesar de todo, el ballenero siguió intentándolo.

«Estoy algo familiarizado con la lengua de los esquimales, así que pregunté a las distintas tribus que encontré en la bahía de Pond, pero no pude conseguir ninguna información sobre sir John Franklin, que, según creo, debió llegar hasta una longitud muy alta.»

Varios años más tarde, los inuits del golfo de Cumberland hablarían a Penny de unos hombres blancos que habían muerto de hambre mientras se dirigían al río Great Fish, un relato demasiado impreciso de un lugar demasiado lejano como para saber si había

algo de cierto en él. Durante un tiempo no compartió con nadie aquella espeluznante posibilidad.

Hacia mediados de octubre, Penny levó anclas frente a las costas de la isla de Baffin y emprendió el regreso a Escocia. Regresaría al Ártico en una sucesión de expediciones de búsqueda, convocado por una fuerza comparable a la de aquel Ártico que había parado los pies a otros antes: lady Jane Franklin, la segunda esposa de sir John. La primera, la poetisa romántica Eleanor Anne Porden, había muerto a los veintinueve años cuando sir John iba camino del Ártico en 1825. Su amiga Jane, que llevaba muchos años admirando a Franklin desde la distancia, no aceptaba que la ignoraran o, peor aún, que la trataran con condescendencia paternalista. El trono del Reino Unido lo ocupaba una reina poderosa, pero la moral social victoriana exigía que las demás mujeres tuvieran cuidado con lo que decían. Se suponía que Jane debía combatir las tribulaciones de su mente mediante la costura, la oración y otras distracciones domésticas como los juegos de mesa, el dibujo o el bordado, mientras los hombres se ocupaban de las cuestiones serias más allá de las cuatro paredes del hogar. No en vano, el hombre era intelectualmente superior. La mente de la mujer se hallaba enturbiada por las emociones. Esa era la visión convencional de las cosas, pero lady Franklin no quería ni oír hablar de ello. Si hacía falta romper las reglas y ofender las sensibilidades de gente importante, que así fuera. Su esposo estaba desaparecido, había muchos hombres buenos que se habían perdido con él, y Jane pensaba hacer todo lo que fuera necesario para encontrarlos o para descubrir qué había fallado. Su incansable presión desde cualquier plataforma a la que tuviera acceso, por todos los medios a su alcance, forzó la búsqueda de dos barcos perdidos más prolongada, más amplia y más costosa de la historia marítima.

Seguramente su arma más poderosa era la pluma, afilada a lo largo de una vida dedicada obsesivamente a la escritura de un diario. En cartas destinadas a Benjamin Disraeli, amigo de la familia y estrella política ascendente, así como a Zachary Taylor, presidente de Estados Unidos, intentaba persuadir con bellas palabras y atraerse el favor de dos de los hombres más poderosos de su tiempo para que apoyaran su exigencia de organizar unas expediciones de rescate peligrosas y muy caras. En ocasiones escribía de manera anónima y movilizaba a la opinión pública recurriendo astutamente a los periódicos, y a aliados influyentes, como Charles Dickens, para azuzar la indignación popular. Consciente de que solo con la comprensión de los demás no iba a llegar demasiado lejos, lady Franklin estudiaba mapas, consultaba con exploradores expertos en el Ártico y con el tiempo llegó a ser toda una experta en la materia. Cuando todo eso no fue suficiente para obtener los rápidos resultados que quería, Jane recurrió a lo paranormal en busca de guía. Se gastó la mayor parte de su fortuna y se enemistó con algunos miembros de su familia con tal de mantener viva la búsqueda. *The Athenaeum*, la revista favorita de las élites sobre literatura, ciencia y bellas artes, se mostraba tan impresionada por todo lo que conseguía que dio «gracias al coraje femenino, que no se arredra ante el desastre y que se ha elevado sobre las dificultades como un ave se eleva sobre la tierra; sin apagarse ni fatigarse aun cuando en algunos hombres fuertes crecía el desánimo y la duda».

La sacaban de quicio los hombres que se interponían en su camino y levantaban muros de falso aplomo y excusas débiles. Al principio, cuando sir John se encontraba en las etapas iniciales de su expedición, lady Franklin se enfrentó a la ausencia de su esposo como había hecho muchas veces: se iba de viaje. Para empezar, cruzó el canal de la Mancha hasta Francia y luego navegó por el Atlántico con Eleanor en dirección a las Indias Occidentales y América, adonde llegó en el verano de 1846. A lady Franklin le

pareció que a los norteamericanos les faltaba ligereza, y comentó a un obispo que, según ella, «la expresión "alegre Inglaterra" era más apropiada que nunca», porque «jamás vi una hilaridad social aquí, no tenían tiempo para mostrarse sociables a la mesa... Aunque sus prisas tenían un aspecto positivo: la autonegación del apetito». En su gira por fábricas, hospitales e instituciones para personas ciegas, mudas y sordas, a menudo la tomaban por la viuda del padre fundador Alexander Hamilton. El destino de la expedición ártica de su esposo no abandonaba casi nunca sus pensamientos, pero con frecuencia las conversaciones versaban sobre preocupaciones estadounidenses: la guerra con México, que había estallado en abril; el Tratado de Oregón, que habían firmado en junio con los británicos y por el que se fijaba la frontera occidental en el paralelo 49, salvo por la isla de Vancouver, y el debate sobre si Estados Unidos debía apoderarse de California, que se había rebelado contra el Gobierno mexicano ese verano y que se adhirió a la Unión en 1850.

En Boston, lady Franklin contó con pelos y señales al mayor Josiah Quincy Jr. la mala recepción que un reverendo exaltado había dedicado a Charles Dickens. Durante la primera visita del novelista a Estados Unidos en 1842, el poeta Henry Wadsworth Longfellow lo llevó a conocer la ciudad. En su largo paseo matutino del domingo se acercaron a los muelles en los que John Adams y los Hijos de la Libertad habían arrojado al mar los cargamentos de té durante el Motín del Té de Boston. Dickens tenía buen ojo y oído para todo lo excéntrico, así que Longfellow lo llevó a presenciar un servicio religioso en la iglesia de Seamen's Bethel, en la North Square, donde el reverendo E. T. Taylor sermoneaba a su rebaño de curtidos marineros. Con su voz atronadora, lanzaba sus admoniciones desde el púlpito tras un telón pintado en el que se representaba un naufragio y un ángel pequeño que hacía descender un ancla dorada mucho mayor que él, al parecer para advertir a los marineros de que debían cuidarse de los escollos morales dispuestos a hacerlos

zozobrar sin previo aviso en la vida. Al percatarse de que había desconocidos entre ellos, el predicador agarró con fuerza la Biblia con la mano izquierda y apuntó con el índice de la derecha al novelista y al poeta.

> ¿Quiénes son estos, quiénes son? ¿Quiénes son estos hombres? —exigió saber—. ¿De dónde vienen? ¿Adónde van? ¡Vienen! ¿Cuál es la respuesta?... ¡De abajo! ¡De abajo, hermanos míos! ¡De debajo de las escotillas del pecado, y el maligno los ha elevado por encima de vosotros! ¡De ahí es de donde habéis venido!

Dando palmadas sobre la Biblia, clamando a los cielos, el hombre que había sido marinero, al que los demás marineros llamaban padre Taylor, declaró:

> ¿Y adónde vais? ¡Hacia las alturas! ¡Las alturas! ¡Las alturas! ¡Ahí es a donde vais! Con los vientos favorables, las velas extendidas, rumbo al cielo en toda su gloria, donde no hay tormentas ni mal tiempo, donde los malvados dejan de causar mal y los cansados reposan. Ahí es a donde vais, amigos míos. Ahí es. Ese es el lugar, ese es el puerto. La ensenada. Es un refugio bendito. ¡Paz! ¡Paz! ¡Paz! ¡Todo paz!

Cuando a lady Franklin le llegó la hora de partir, en agosto, el mayor Quincy le brindó consuelo, alentándola con un comentario ácido: si su esposo había cruzado el estrecho de Bering, «podía decirse que era el primer hombre que había esquivado a los americanos».

La esposa de Franklin buscaba como fuera alguna noticia del avance de la expedición, por más fragmentaria que fuera. De regreso en Londres, un críptico párrafo publicado en el *Morning Herald* a principios de noviembre llamó la atención de Eleanor. En él se afirmaba que unos esquimales habían oído disparos en el otoño de 1845. En una carta enviada a su tía, Eleanor se planteaba que, si eran salvas de celebración por haber cubierto todo el paso del Noroeste, «deberían haber regresado a casa hace tiempo... No

hemos abandonado toda esperanza de tener noticias de papá este año; en octubre o noviembre próximos, confío en que lo veremos o sabremos algo de él».

El año 1846 se consumía y la expedición estaba a punto de cumplir el primer año entero en el Ártico. Seguía sin saberse nada de su paradero, y lady Franklin se preparaba para recibir malas noticias. Empezó a anticipar lo peor y preguntó a sir James Clark Ross si estaba dispuesto a ir en busca de su esposo y la tripulación, como había hecho en otra ocasión, diez años antes, en que acudió al rescate de unos balleneros perdidos, en una travesía heroica a bordo del *HMS Cove*. Le parecía que tal vez él la ayudaría si se lo pedía. Le explicó que el mero pensamiento la reconfortaba. «En su energía y amistad mantengo la confianza más absoluta en toda circunstancia.»

Por el momento, había dejado de desear una visión.

«A veces creo que tal vez sea mejor que nos mantengamos en la alegre ignorancia ante cualquier desastre que puedan haber sufrido o ante cualquier espantosa dificultad a la que deban hacer frente todavía que ver, como en el espejo mágico de un cuento de hadas, sus vicisitudes diarias.»

Durante gran parte de 1847, cuando la mayoría de los oficiales de Franklin y el resto de la tripulación seguían con vida, era bastante poco lo que los hombres podían hacer para intentar mantenerse abrigados y secos en la incómoda estrechez del *Erebus* y el *Terror*. Franklin había aprendido las lecciones de Parry y Ross sobre pasar un invierno en el Ártico, asediados por la banquisa. De modo que es probable que mantuviera ocupados a sus marineros limpiando, reparando, asistiendo a las clases en las que aprendían a leer y a escribir y que a él le interesaba tanto impartir. En pequeños grupos salían a explorar y realizaban las observaciones magnéticas que eran parte esencial de su misión. Mientras la salud de sir John aguantó,

en las semanas previas a su muerte, ese verano, seguramente habría animado a Fitzjames a visitar la biblioteca y a encontrar obras de teatro para que las representaran los oficiales y el resto de la tripulación. Y los domingos, quizá los más temerosos habrían encontrado fortaleza, e incluso esperanza, en los conmovedores sermones del comandante. Elevándose por encima del viento invernal que azotaba los pesados cascos de los buques y soplaba al colarse por las rendijas, entonarían himnos mientras un compañero hacía girar la manivela del organillo.

Mientras aquellos marineros varados aguardaban a que el Ártico los liberara, los exploradores polares más veteranos, en Inglaterra, discutían sobre lo que había que hacer para ayudar, si es que había que hacer algo. Ross seguía insistiendo al Almirantazgo: necesitaba su permiso para ir en busca de su amigo. A mediados de enero llegó a la conclusión de que el silencio de Franklin era la prueba de que no había conseguido completar el paso del Noroeste ni llegar al estrecho de Bering. Y «en segundo lugar, existe la posibilidad de que sus barcos se hayan visto arrastrados por el hielo y hayan llegado a la deriva hasta un lugar del que no pueden salir», comentó a los comisionados del Almirantazgo. Continuaba insistiendo ante la institución que lo había humillado por su error sobre los montes Croker. Esta se negaba a aceptar sus ideas, y Ross recurrió a un intermediario influyente.

«Me he visto inducido a renovar mi solicitud a los lores comisionados del Almirantazgo principalmente por el hecho de haberme comprometido con sir John a ofrecerme voluntario en su rescate y el de sus valientes compañeros si no se sabía nada de ellos en la primavera de 1847», protestaba ante el marqués de Northampton, director de la poderosa Royal Society, el 15 de febrero.

Todos los balleneros habían regresado ya de la bahía de Baffin, pero no había ni rastro de la expedición Franklin. Para Ross, aquella

era otra mala señal. Era probable que «los barcos se hayan congelado o bien algún infortunio se haya abatido sobre ellos», insistía. Deseaba iniciar los preparativos de inmediato de modo que, si no se sabía nada el 1 de julio, su expedición pudiera zarpar rumbo al estrecho de Lancaster. El marqués aceptó reunirse con Ross y escuchar sus motivos, aunque solo para rechazarlos, como había hecho en el pasado.

—No servirá de nada enviarle al mar en busca de Franklin. Quedará atrapado en el hielo como él, y entonces habríamos de enviar a otro en su busca, y después tal vez deberíamos enviar a otro en busca de quien haya ido en su busca.

—¿No estará insinuando que no deben darse pasos para rescatar a Franklin? —inquirió Ross.

Nadie quería que lo acusasen de abandonar a un héroe que había sido nombrado caballero, ni a sus hombres. Cómo se ensañaría la prensa... De modo que el marqués acabó cediendo y aceptó llevar la carta de Ross a la Junta del Almirantazgo. Hacía ya un año y medio que el *Erebus* y el *Terror* se habían visto por última vez preparándose para adentrarse en el paso del Noroeste. Cuando las ocasiones de recibir buenas noticias menguaban, sin embargo, los lores comisionados sabían tener paciencia. También sabían algo de minimizar pérdidas. Si Franklin y sus hombres estaban atrapados en las profundidades del archipiélago, había poco que ganar con un empeño apresurado para encontrarlos, y en cambio mucho que perder si fracasaba otra costosa misión. Preferían esperar a que ocurriera algo que cada vez resultaba menos probable: que sir John apareciera pronto procedente del Ártico occidental para anunciar a un mundo atónito que había hecho historia.

A partir de las instrucciones originales que había dado el Almirantazgo a Franklin, y de su comprensión de la meteorología y las corrientes marinas del Ártico, Ross insistía en que el hielo debió empujar el *Erebus* y el *Terror* hacia el sur hasta que sus tripulaciones

se vieron obligadas a abandonarlos. Acabó teniendo razón, aunque se anticipara en su predicción. Los hombres de Franklin no abandonarían sus naves hasta quince meses después. Ross también suponía, basándose en la ruta fallida que había seguido Parry más de un cuarto de siglo atrás, que sir John había llegado más al oeste que aquel. E insistía en que los supervivientes, por tanto, se habrían dirigido, para ponerse a salvo, a la isla de Melville, a donde solicitaba que lo enviaran. Pero habría sido un tremendo error. Con todo, a pesar del desacierto, el argumento básico de Ross —la necesidad urgente de organizar una misión de rescate— sí era sensato. Y el Almirantazgo, con el apoyo de la mayoría de la familia polar, continuó ignorándolo.

Ross consideraba «absolutamente ineficaz» la opción preferida del Almirantazgo, que consistía en ofrecer recompensas para motivar a balleneros y a la Compañía de la Bahía de Hudson a realizar la búsqueda. Citaba su propia huida a través de «300 millas [480 kilómetros] de un hielo muy liso» como prueba de que Franklin y sus hombres no podían haber recorrido el doble de esa distancia para llegar desde el Ártico hasta tierra firme.

«A menos que llegue a la isla de Melville en el verano próximo, no tendrán nada», advertía.

Ross ofrecía a la Royal Navy una buena oportunidad de evitar la catástrofe, y la cúpula naval la rechazó. Una vez en el Ártico, donde Ross podría captar mejor las condiciones y tal vez tuviera ocasión de escuchar testimonios de los inuits, es posible que se hubiera dado cuenta de los errores de su suposición. El informe de situación de la expedición Franklin escrito en el formulario del Almirantazgo, que habría aportado a una misión de rescate una pista sólida, aguardaba en la misma costa azotada por el viento en la que James, el sobrino de Ross, había erigido su montículo de piedras. Habría sido lógico buscar allí, pues John Ross y Franklin habían hablado de hacerlo exactamente así. Con todas sus propuestas rechazadas, convencido

de que el transcurso de los días solo empujaba cada vez más a los hombres perdidos hasta una muerte segura, la promesa de Ross de ir en busca de su amigo resonaba en su mente ultrajada.

El Almirantazgo, por su parte, escuchaba los consejos de sir William Parry, pionero en la ruta que habían ordenado seguir a Franklin siempre que el hielo y la meteorología se lo permitieran. Parry aseguraba a los altos mandos que aún era pronto para preocuparse. Su propia experiencia demostraba que una expedición podía sobrevivir al menos dos veranos. En una carta aparte, James, el sobrino de Parry, se alineaba con este y repetía los argumentos tranquilizadores de los oficiales antes de partir hacia Groenlandia, según los cuales «llevaban a bordo provisiones para cubrir tres años de raciones completas, que podían alargarse hasta cuatro sin dificultades». También recomendaba que se preparasen otros dos buques, como se habían preparado el *Erebus* y el *Terror* para su travesía al Antártico, y que, en caso de que no hubiera ninguno disponible, se construyeran dos específicamente para la misión. Parry mostró su desacuerdo y se expresó con vehemencia contra la idea de acometer una vez más el paso del Noroeste por mar. Él proponía hacerlo por tierra, con guías experimentados, para intentar seguir el rastro de la expedición Franklin. Advirtió al Almirantazgo:

> No creo que con barcos pueda conseguirse nada más, si no es a un gran coste, y prácticamente exponiendo a una segunda expedición a los riesgos inherentes a tales empresas. El único plan que, para mí, ofrece una posibilidad razonable de éxito, es tratar de acercar suministros hasta la costa más septentrional del continente americano y las islas adyacentes, con la asistencia de la Compañía de la Bahía de Hudson y con los medios de viaje de uso ordinario entre sus servidores.

El plan de Parry presentaba una ventaja oculta: ejecutado en el momento propicio, con apoyo suficiente para sobrevivir más de unos pocos meses, habrían podido seguir nuevas pistas ofrecidas por los inuits y, en su marcha hacia el norte, los buscadores podrían haber

encontrado a los supervivientes de la expedición Franklin que avanzaban hacia el sur. Pero el largo debate condujo a la dirección errónea. Cuanto más tiempo llevaban desaparecidos los exploradores, sin ninguna información fehaciente sobre ellos, más especulaba la gente. Eso abrió las compuertas a una oleada de críticas y consejos no solicitados. La poderosa Royal Navy no tenía paciencia para adivinanzas, y menos cuando estas parecían proceder de lunáticos. Algunos de los mejores consejos no solicitados los ofrecía un excéntrico brillante fácil de ignorar: el doctor Richard King fue la Casandra del Ártico en la época victoriana.

Tenía la «virtud» de soliviantar a la gente que discrepaba de él, lo que le había granjeado enemigos entre la comunidad de exploradores —en la Royal Geographical Society, en la Compañía de la Bahía de Hudson y en la Royal Navy—. El problema era que King también tenía una capacidad sobrenatural para interpretar el Ártico, lo que podría haber ayudado a encontrar a la expedición Franklin si quienes tomaban las decisiones no hubieran despreciado tanto al mensajero. Por poner un ejemplo, anteriormente King había predicho con gran precisión que Boothia era una península. Demostraba un interés profundo por la cultura indígena y creía, pues se lo había oído a los inuits mientras realizaba exploraciones en compañía de sir George Back, que la mejor ruta para completar el paso del Noroeste era siguiendo la costa septentrional de Norteamérica, y no a través del fantástico mar polar abierto que buscaba la Royal Navy. De manera innata, el médico también intuía el trazado del Ártico: predecía las ubicaciones de masas de tierra no descubiertas sin haberlas visto.

La especialidad médica del doctor King era la obstetricia, pero también era un buen explorador, además de etnólogo y geógrafo. Cuando los Ross, tío y sobrino, y su tripulación llevaban ya más de tres años varados con el *Victory*, el médico ejercía de naturalista y médico en la expedición por tierra de Back, que fue la que acabó

explorando la costa norte después de que unos balleneros encontraran a los primeros hombres y los rescataran. King, al igual que Scoresby, creía más sensato viajar ligero de equipaje en el Ártico, algo que lo enfrentaba no solo con el Almirantazgo sino también con el comandante de la expedición. Cuando las especulaciones sobre el destino del *Erebus* y el *Terror* se encontraban en un punto álgido, el médico dibujó un mapa en el que anticipaba que la isla Victoria se había interpuesto en la ruta que el Almirantazgo había insistido en que siguieran los barcos. Antes de zarpar, King advirtió a Barrow de que estaban enviando a Franklin «a formar el núcleo de un iceberg». Una vez que tuvo la certeza de que habían quedado atrapados, no se expresó en términos más diplomáticos.

«Señor, 138 hombres se encuentran en este momento en peligro de perecer de hambre», expresó el fastidioso doctor al secretario colonial, el conde de Grey, en una carta fechada el 10 de junio de 1847, un día antes de la muerte de Franklin.

El doctor se equivocaba sobre el número de hombres, pero se acercó más que la mayoría al indicar dónde podían encontrarlos y «rescatarlos de morir de hambre».

«Así pues, la posición que yo asignaría a la expedición perdida es [...] a medio camino entre los asentamientos de la Compañía de la Bahía de Hudson en el [río] Mackenzie y los caladeros de pesca de los balleneros del estrecho de Barrow.»

Más concretamente, ya fuera por un azar afortunado, ya por una revelación misteriosa, situaba el *Erebus* y el *Terror* al oeste de la isla de Somerset, que Parry había visitado hacía casi tres décadas. En realidad, Franklin había navegado hacia el sur siguiendo la costa oeste de Somerset, a través del estrecho de Peel, pero en el momento en que escribía King, el comandante de la expedición ya se encontraba más al sur, frente a la punta de la isla del Rey Guillermo, y su muerte estaba cerca. El secretario colonial envió al

obstetra al Almirantazgo, que no mostró interés. De haberle hecho caso, es muy posible que se hubieran salvado vidas. King quería encabezar un equipo de rescate por tierra hasta el río Great Fish, donde había estado con Back, y llevar alimentos y otros suministros para los supervivientes de la expedición Franklin que pudieran haber llegado hasta allí. Diez meses después partieron hacia el punto exacto al que King quería acudir para ayudarlos.

Las cosas no hacían sino empeorar en el Ártico superior. Mientras el verano daba paso a otro invierno, el de 1847, el capitán del *Lady Jane*, un ballenero de 313 toneladas, de los mejores de toda la flota británica, refirió que la capa de hielo marino al aproximarse al paso del Noroeste era anormalmente gruesa y pesada.

«En lugares en los que por lo general presentaba seis pies [casi dos metros] de espesor, este año alcanza los diez pies [tres metros]; y los nativos lo explican por los vientos dominantes del sureste todo el invierno, que han empujado el hielo hasta las tierras del oeste.» Los mejor posicionados para actuar tenían más cosas de las que hablar. El debate entre los que pretendían convencer al Almirantazgo no cesaba. Ni siquiera se ponían de acuerdo sobre dónde había que buscar, y mucho menos sobre cuándo hacerlo y de qué modo. Lo que a lady Franklin podía quedarle aún de contención se agotó finalmente. Desesperada ante los titubeos de los hombres, hacía todo lo que estaba en su mano para avergonzarlos con sus propias muestras de valor. Se ofreció voluntaria para emprender ella misma el viaje al Ártico. Su idea era unirse a la búsqueda por tierra desde el destacamento de la Compañía de la Bahía de Hudson y estar preparada para hacerse cargo de su esposo si lograban encontrarlo. Si la propuesta hubiera procedido de cualquier otra mujer, se habría considerado el producto de una mente perturbada. Pero lady Franklin sabía por experiencia qué entrañaban aquellos duros viajes.

Años atrás se había ganado el respeto de muchos, y no pocas críticas de moralistas escandalizados, al emprender ella misma algunas exploraciones. Había navegado por el Egeo a bordo de una goleta y había dormido en sus bodegas, junto a 32 cabras y ovejas. Se había unido a una expedición por el Nilo, había comido en un harén y, tras una lluvia torrencial, había dormido con unas ratas que «a pesar de las mosquiteras, me apoyaban las patas en la cabeza repetidamente, saltaban de un lado a otro... El ruido y el trastorno que causaban era espantoso». Un misionero alemán le enseñó algo de árabe y unos versículos del Corán. Viajó con él a bordo de una balsa hecha con troncos de palmera datilera, se subió al túmulo de una momia y resistió a un huracán con ayuda de aquel hombre. Tres camellos la trasladaron en litera hasta el monte Sinaí. Llegó hasta el Levante, y en Damasco presenció cómo se agravaban las tensiones entre comunidades. Una mujer cristiana casada, viajando sin su esposo, no era solamente excepcional, sino que suponía riesgos.

Camino de Tierra Santa, desde Alejandría, Jane llevaba cartas de aprobación de Mohamed Ali Pasha, el dirigente otomano de Egipto, para sus oficiales en Siria. La buena suerte hizo que llegara con vida, sana y salva. En Haifa se enfrentó por primera vez a «los sonidos y visiones de una guerra de verdad». Llegó a Nazaret a lomos de un burro, con la cabeza cubierta con un pañuelo de batista doblado sobre un tarbush, o fez. Su comitiva estaba formada por un guía, un sirviente egipcio, cinco jenízaros (soldados turcos otomanos de élite) y unos diez beduinos. Entre Jaffa y Jerusalén, el anfitrión de Jane fue Abu Gosh, a quien ella llamaba «el príncipe de los ladrones». Él le daba unas palmaditas en la espalda y le aseguraba que todo el país era de ella. Pero ella no quitaba el ojo de encima a sus pertenencias, por si acaso. Cuando llegó a Jericó, en la orilla occidental del río Jordán, a Jane le habría gustado poder compartir la experiencia con su hermana Mary, hasta que vivió una noche particularmente dura que no «se la deseo a mi más cruel enemigo».

> No era, por tanto, de recibo que nos acompañara bajo un sucio cobertizo, con nuestros caballos y beduinos, obligada como estaba a acurrucarme contra los bajos muros de la aldea más miserable para protegerme de los salteadores, devorada por los mosquitos, coja del todo de una pierna inflamada... no tenía más remedio que dejarme transportar cada vez que quería moverme o levantarme, y también padecía en gran manera de la cabeza y el estómago, además de haber pasado ocho horas a caballo, expuesta al calor, bajo un sol implacable.

Tras pasar una noche con una cataplasma en la pierna, Jane recuperó el buen ánimo. El corazón le latía con fuerza al oír a los guardias montados, que «se animaban unos a otros profiriendo unos gritos salvajes; soltaban sus mosquetones y pistolas, mantenían en equilibrio las lanzas al galope, haciéndolas girar, persiguiéndose, retrocediendo, yendo y viniendo a toda velocidad por nuestro camino...».

Lady Franklin sabía viajar en condiciones difíciles y sacar lo mejor de la experiencia. Solo podía imaginarse lo extremos que podían resultar el frío y las privaciones del Ártico superior. Con todo, anhelaba ir hasta donde se encontraba su esposo. Tal vez, en sus pensamientos más pesimistas, sabía que él no iba a regresar a casa y esperaba que el Ártico se la llevara también a ella. Algunos exploradores con experiencia en el Polo Norte convencieron a lady Franklin para que permaneciera en casa, al menos durante un tiempo más. Así que dirigió todas sus energías y su considerable poder de persuasión a ejercer su influencia. En sus primeros movimientos realizó una última ronda de contactos con el Gobierno, desafiando los rígidos protocolos y la farragosa burocracia de la Royal Navy. Jane apeló a un posible patrocinador estadounidense, confiándole que había perdido la esperanza en los burócratas y sus jefes políticos, «pues los gobiernos no tienen el corazón tan tierno como usted y como yo». Cuidándose de no cerrarse ninguna puerta,

le aseguraba que «no hay prueba por la que no esté dispuesta a pasar si es necesario».

King mantuvo su guerra de voluntades con la Royal Navy hasta bien entrado el año 1848. Solicitó permiso para partir el 18 de marzo, la fecha límite que barajaba para salir a tiempo de alcanzar, antes de que llegara el invierno siguiente, la zona de búsqueda que había delimitado. Sin embargo, se topó con el mismo escollo frío con el que siempre se había encontrado Ross.

«Los lores comisionados del Almirantazgo me encomiendan hacerle saber que no tienen intención de alterar sus disposiciones presentes ni de promulgar otras que requieran su asistencia o le obliguen a realizar los sacrificios que usted parece contemplar.» Esa fue la respuesta distante que le ofreció un asistente el 3 de marzo de 1848.

Y no fueron los únicos en rechazar el consejo de King. Lady Franklin no apoyaba su plan. Ni John Ross. Solo Frederick Beechey, el que había sido compañero de exploraciones de Franklin, secundaba al médico, cuyas propuestas, por lo demás, caían en saco roto. No obstante, las discrepancias empezaban a abrir los oídos de Jane a otros puntos de vista, unos menos ortodoxos que otros, y potenciaban su determinación de lograr que las cosas se hicieran a su manera, en zonas de búsqueda que consideraba más prometedoras.

> No deseo que sea él la persona elegida —escribió a James Ross—, pero no puedo sino desear que la Compañía de la Bahía de Hudson reciba instrucciones o una petición del Gobierno para explorar esas partes que usted y sir J. Richardson no pueden cubrir inmediatamente y que, si hubieran de rastrearlas ustedes, solo podrían hacerlo cuando otras exploraciones ya se habrían realizado en vano. Entonces, ¿acaso no dice él con razón que será demasiado tarde?

La mayoría de los expertos creía que cualquier búsqueda debía concentrarse en el canal de Wellington entre las islas de Devon y de

Cornwallis. Pero, desde el inicio del debate sobre la cuestión, lady Franklin se alineó con la visión minoritaria según la cual los buscadores debían, por el contrario, concentrar sus esfuerzos más al sur y más al este. Ella, como John Ross y King, se acercaba más al punto en el que se encontraba la expedición Franklin. Mucho antes de que se descubriera la breve nota en punta Victoria, Jane ya había indicado a sus valedores en Estados Unidos, en un análisis remitido al Almirantazgo, que la línea costera ártica de Norteamérica era el mejor sitio al que acudir. La zona que trazaba incluía el tramo comprendido entre los ríos Coppermine y Great Fish, punto este último al que el capitán Fitzjames, con mano temblorosa, escribió que se dirigía junto con los demás supervivientes. Para lady Franklin, algunas de las voces más persuasivas hablaban desde el mundo de los espíritus.

El inquietante silencio del *Erebus* y el *Terror* precedió a la llegada de otro invierno, en el que se rezó por que los hombres hubieran encontrado alguna manera de sobrevivir al frío. Aún había motivos para la esperanza. Ese invierno parecía relativamente más cálido. Para John Ross significaba una apertura en el Ártico, tal vez una última oportunidad «sobre todo porque está documentado que a un invierno cálido siempre le sigue otro severo (algo que, por desgracia, se cumplió en el de 1847-1848)». No importaba que tuviera o no razón al respecto. Al Almirantazgo no parecían importarle sus opiniones. Hasta que James, el sobrino de Ross, rompió la promesa que había hecho a su esposa de no volver a pisar el Ártico y se ofreció voluntario para ir en busca de la expedición perdida, el Gobierno no se decidió a actuar. James puso su ofrecimiento por escrito el 8 de noviembre de 1847. El Almirantazgo lo aceptó tres semanas después y notificó a sir James que pretendía nombrarlo comandante de una expedición a la bahía de Baffin, como parte de un intento de rescate por tres vías. Pero la expedición no podría partir hasta el año siguiente, y un invierno temprano podía retrasar

el rastreo varios meses más, mientras los barcos seguían esperando a que se produjera el deshielo en el mar.

«¿Cómo puede alguien hablar de 1849?», preguntaba lady Franklin presa de la desesperación.

El Almirantazgo retrasó de tan mala manera el inicio de la búsqueda que Jane sufriría la angustia de no saber dónde se encontraba su esposo, ni si estaba vivo siquiera, mucho más allá de ese año. La primera de las tres misiones se dirigió al Ártico occidental. El capitán Thomas Moore, a bordo del carguero *HMS Plover* de 213 toneladas, zarpó de Plymouth a finales de enero de 1848. Tenía experiencia en navegación polar, pues había servido como primer oficial en la expedición antártica de Ross y posteriormente se había puesto al mando de una travesía de seguimiento, además de haber realizado investigaciones sobre magnetismo en el norte de Canadá. Pero el *Plover* no estaba construido para la velocidad. De hecho, su avance era tan lento que Moore tardó ocho meses en alcanzar las islas Sandwich, en el Pacífico, por lo que ya no pudo acometer la travesía por encima del círculo polar ártico ese año. Además de provisiones de apoyo para los integrantes de la expedición Franklin, Moore llevaba también cartas de Jane para su esposo. Lady Franklin había pedido a las otras personas que también enviaron mensajes que «no digan nada que pueda perturbar su mente. Quién sabe si su estado físico o mental les permitiría soportarlo».

Moore no consiguió entregar las cartas ni los suministros, y no llegó a acudir a su encuentro programado con el *Herald*, comandado por el capitán Henry Kellett. Veterano, también él, de la guerra del Opio, se encontraba realizando labores de investigación en el Pacífico cuando le llegó la orden de ir en busca de Franklin y sus hombres. Ni su buque ni su tripulación estaban preparados para el invierno ni para iniciar una exploración en el hielo. En varios años de búsqueda, lo más cerca que estuvieron Moore y Kellett de los

marineros desaparecidos fue durante los rastreos en los que seguían pistas proporcionadas por los inuits, que resultaron ser falsas.

Los médicos sir John Richardson y John Rae, a la sazón uno de los agentes principales de la Compañía de la Bahía de Hudson, dirigían la segunda división de la búsqueda. Emprendieron la incierta travesía hacia el norte cruzando territorios inhóspitos, primero por el extremo occidental de las Tierras Desoladas hasta el lago Great Slave, y después hacia el norte a través del río Mackenzie, el sistema fluvial más largo y extenso de Canadá. Superado en longitud solo por el Misisipi, en Norteamérica, el Mackenzie recibe el azote de unas tormentas septentrionales que consiguen agitarlo hasta el paroxismo. Es capaz de hacer volcar una canoa con la facilidad de un niño que juega a cara o cruz. Rae y Richardson se movían en sendas canoas, con ocho viajeros que hacían las veces de remeros y guías. El grupo finalmente alcanzó las costas árticas en septiembre, justo a tiempo para la llegada del invierno.

Mucho más al norte de donde habían llegado, los supervivientes de la expedición Franklin llevaban más de cuatro meses de arduo caminar sobre la nieve y el hielo de la isla del Rey Guillermo, que a finales de verano, por lo general, daba paso a un barro grisáceo que se combinaba con las aristas afiladas de la roca caliza. Cuando el invierno se alargaba, la nieve y el hielo se mantenían. Los marineros que se habían pasado la vida en el agua —algunos de ellos habían empezado de niños como mozos de camarote— podían capear los temporales trepando por las jarcias como las arañas por las paredes mojadas o mantener el equilibrio en cubiertas tambaleantes y tenerse en pie, a pesar de los embates de las olas y la espuma que golpeaban como látigos, con tanta destreza que se diría que contaban con tentáculos en los pies. Los hombres más duros de Franklin, los que tenían mayores probabilidades de regresar con vida a casa, eran criaturas marinas con extremidades hechas para sobrevivir en los océanos. Ahora sus vidas dependían de su

capacidad para caminar, para avanzar por la tierra tanto tiempo como pudieran seguir adelante contra el dolor insufrible de la congelación de miembros, el hambre y todo lo que el Ártico decidiera enviarles.

Los buscadores trataron de alcanzar la punta suroccidental de la isla Victoria (conocida entonces como Tierra de Wollaston) en pequeños botes, pero no lograron atravesar el hielo. Inmensa barrera para los navegantes, la isla Victoria se alza como una gran señal de *stop* en medio del archipiélago Ártico. Se trata de la octava isla más grande del mundo, y su costa oriental forma uno de los lados del estrecho de Victoria, que la separa de la isla del Rey Guillermo, adonde pretendían escapar los supervivientes de la expedición Franklin. Pero el tramo de costa meridional que Rae y Richardson esperaban poder explorar, cerca de la desembocadura del río Coppermine, quedaba lejos del punto en que el *Erebus* y el *Terror* habían quedado atrapados. Los dos exploradores tuvieron ocasión de hablar con centenares de inuits de diversos grupos, y no surgió nada de aquellas conversaciones: los médicos no hallaron ni un rastro que seguir. Finalmente Rae se encontró con Moore y le desagradó sobremanera constatar que el oficial de la Royal Navy, sin acatar la disciplina, se entregaba a otros asuntos cuando había sido enviado hasta allí en busca de unos hombres moribundos. El agente de la Compañía de la Bahía de Hudson increpó al capitán por mantener a una muchacha inuit en su cabina «para propósitos que eran del todo evidentes» y por «vender licor a los nativos y timarlos más de lo que habría hecho jamás el más rufián de todos los vendedores de pieles».

Decepcionada por la larga espera, lady Franklin no se relajó cuando se inició la primera búsqueda de su esposo y los hombres de este. El Gobierno había empezado a abonarle la pensión de «buen servicio

vacante». A ella no le gustó, pero aceptó el gesto como un honor. No tardaría en necesitar todo el dinero de que pudiera hacer acopio para financiar la búsqueda que el Almirantazgo parecía tan reacio a autorizar y sobre la que perdía interés a medida que las expediciones de búsqueda fracasaban en su intento de encontrar a alguien con vida. Jane recurrió a la fortuna familiar para ofrecer una recompensa sustancial, de 3.000 libras, más de 230.000 euros en la actualidad, a cualquier ballenero que encontrara la expedición o pudiera demostrar un esfuerzo extraordinario. Pero Jane, además, depositó su fe en el tercer componente del plan de la Marina, el más costoso y arriesgado. Sir James Ross zarpó hacia el Ártico oriental con dos buques: el *Enterprise* y el *Investigator*. Tenía órdenes de seguir la misma ruta que el Almirantazgo había ordenado seguir a Franklin, rumbo al oeste hasta el canal de Wellington. Ross y sus hombres pasaron el invierno en Puerto Leopoldo, en la isla de Somerset, y buscaron incansablemente, con equipos de hombres que arrastraban alimentos y suministros sobre pesados trineos en todas direcciones. Llegaron incluso a atar notas escritas a los cuellos de algunos zorros con la esperanza de que los marineros desaparecidos encontraran alguna y siguieran las indicaciones que habrían de llevarlos hasta el campamento base de la misión de rescate. Pero al final lo único que encontró Ross fueron las provisiones que él mismo había dejado en Fury Beach dieciséis años antes, cuando el hielo había atrapado el barco de su tío, el *Victory*. El joven Ross intentó ahora navegar más al oeste. Estaba deseoso de entregar una correspondencia importante, una carta de lady Franklin, escrita apresuradamente, a su marido desaparecido.

> Mi amor adorado, ha de ser la voluntad de Dios que, si no te ha devuelto antes a nuestro lado, abras esta carta y halles en ella algo de consuelo ante todas las pruebas a las que te enfrentas. [...] Espero que hayas encontrado refugio y fortaleza en Él, cuyas gracias has conocido en tantas ocasiones, cuando toda ayuda humana había desaparecido... Yo intento prepararme a mí

misma para todas las pruebas que hayan de aguardarme, pero querido mío, si llegas a abrir esta carta, seré yo la que albergará confianza, pues se me habrá librado de la mayor prueba de todas...

Jane suponía que sir John se encontraría en un estado lamentable, o algo peor aún, al haber vivido una serie de tribulaciones inimaginables, y adjuntaba algunos números del *Illustrated London News* para que se distrajera. Le hacía un resumen de la situación general para ponerlo al día de lo que ocurría en el mundo, concentrándose sobre todo en Europa, donde unas monarquías decrépitas se tambaleaban. Debió de pensar que una buena dosis de orgullo británico sería un potente elixir, porque le escribía que «casi todos los reinos de Europa (están) alborotados. Solo Inglaterra se mantiene firme y erecta en medio de la caída de tronos y dinastías». Le contaba una excursión al campo, le transmitía las oraciones que el obispo de Tasmania y su rebaño rezaban por él, y le aclaraba las razones por las que no podía desplazarse personalmente hasta el Ártico para ayudar a llevarlo a casa. El sentimiento de culpa parecía acechar a Jane por encontrarse tan lejos del hombre al que había instado a desafiar al Ártico una vez más.

Habría sido para mí una prueba menor acudir en tu busca, lo que en algún momento me ha tentado, pero he creído que debo y me interesa quedarme aquí, por más que te eche de menos, pues no sé si estaría bien dejar sola a Eleanor. Con todo, si hubiera pensado que te encontrabas enfermo, nada me lo había impedido.

Que Dios te bendiga, una vez más. Serás recibido con alegría y honores por tus amigos, tu familia y tu país, y sobre todo por tu afecta y entregada esposa.

Eleanor, que no tardaría en casarse en ausencia de su padre, aseguraba a sir John en nota aparte llevada por otra expedición de rescate: «Mamá se ha mostrado muy activa incitando a la gente a considerar la necesidad de iniciar una búsqueda simultánea».

Sir James Ross no encontró nunca a nadie que recibiera la carta de lady Franklin. Ni siquiera se acercó. Sus barcos no llegaron a atravesar la barrera del hielo marino. Para no poner en peligro las vidas de más hombres buenos, optó por renunciar y regresar a Londres, donde devolvió la carta a Jane. Allá donde estuviera su esposo, enterrado en el permafrost, congelado en la oscura frialdad de su camarote y a la vez depósito de cadáveres en la proa del *Erebus*, o enterrado en el mar, ya solo podría comunicarse con él si los muertos hablaran. Jane lo creía muy posible e intentaría con gran ahínco conectar con él en el otro lado.

Los supervivientes de la expedición, cada vez menos, seguían luchando contra el invierno ártico cuando emprendieron su viaje final en abril de 1848. En la primera etapa arrastraron botes, al menos un bote salvavidas de más de ocho metros de eslora modificado para navegar en aguas poco profundas y atado a un pesado trineo. Iba cargado con suministros y equipo, y a lo largo de los 24 kilómetros que tenía el estrecho de Victoria cubierto de hielo, los miembros de la tripulación tiraron de él por turnos. Después lo dejaron cerca del lugar en que primero habían recalado los marineros, justo por encima de la marca de la marea alta, en la isla del Rey Guillermo. Cuando fue descubierto más de una década después, había dos esqueletos incompletos en el interior del bote, que estaba encarado hacia el punto en que el *Erebus* y el *Terror* se habían rendido al hielo marino. Allí habían quedado también ocho pares de botas, junto con numerosos artículos abandonados, entre ellos jabón, toallas, tabaco y pañuelos de seda. Dos rifles de doble cañón, cargados y con el gatillo retirado, estaban apoyados en un lateral del bote.

Patinando, resbalando sobre el hielo y la nieve dura con botas marineras de suela fina, los supervivientes debieron encogerse contra los vientos huracanados y las tempestades. Si el cielo estaba

despejado, debían entrecerrar los ojos para que no los cegara la luz del sol, que se reflejaba sobre el interminable manto de nieve que se extendía a su alrededor. Al subir renqueando sobre crestas de presión que bien podrían haber sido montañas, se adentraban aún más en lo desconocido, y rezaban por hallar la manera de regresar a casa. A veces cantaban para vencer el dolor. Entre los artículos que los marineros habían rescatado del *Erebus* y el *Terror* había algunos libros cristianos de bolsillo, incluidos una Biblia, un Nuevo Testamento en francés, un libro de oraciones con tapas de piel negra y lomo dorado, un Libro de Oración Común y cuadernos de himnos.

Además de aquellos consuelos para el alma, los hombres también habían decidido llevar consigo incontables objetos para cubrir sus necesidades personales, como relojes de bolsillo, un cepillo de dientes, una pipa de arcilla, un cuchillo de mesa con mango de marfil y otros cubiertos de plata con los emblemas familiares grabados, por ejemplo una cuchara de mesa en la que figuraba la insignia de la familia Franklin. Los marineros también se llevaron botas de marinero, setenta kilos de chocolate, un tarro lacado de té, un cepillo para la ropa con mango de madera y marfil, un punzón de zapatero, varios paquetes de agujas de coser de la marca F. Barnes and Co., un pedernal pulido y con una elegante asa curva de acero para encender el fuego, unas pinzas para recoger especímenes y un instrumento de latón que se usaba para medir la inclinación magnética.

Más allá, siguiendo la ruta hacia el sur de los supervivientes, entre los numerosos elementos desechados por la expedición Franklin había una bota de marinero de puntera cuadrada y caña curvada arriba para ajustarse a la pantorrilla. Algo desgastada en el borde superior trasero, como si algún marinero hubiera tirado de la piel húmeda para encajarla en un pie hinchado, también estaba abierta por las costuras desde el tobillo hasta cerca de la puntera. La suela había desaparecido casi por completo. La bota estaba entre

zapatos, partes de uniformes de la Royal Navy, botones y otras cosas dejadas más al sur de los buques abandonados, en la península de Adelaida. Al menos algunos de los hombres de Franklin habían llegado a tierra firme, pero se detuvieron en seco. ¿Por qué? ¿Y cuándo?

Eran los más fuertes entre los fuertes, los que al menos habían llegado con vida a un último verano, avanzando con gran dificultad a través del barro y la tortura de los pies congelados, los que remendaban la ropa destrozada mientras descansaban, los que a veces morían en campamentos montados en la costa occidental, salpicada de rocas calizas afiladas como chuchillos que surgían bruscamente entre la arena. Los peligros eran muchos: el hambre, la enfermedad, la locura o los osos polares, capaces de captar el más mínimo atisbo de olor humano a kilómetros de distancia y perseguir a su tambaleante presa durante días antes de lanzarse a matar. Lo invisible, los sonidos fantasmagóricos, las visiones fugaces, fragmentadas, tal vez constituyeran las amenazas más terroríficas del Ártico. Los ancianos inuits hablan de espíritus que vagan por la isla del Rey Guillermo y que habitan los mares que la rodean. Han de ser respetados y, si hace falta, aplacados. Su ira es temible.

Cabe la posibilidad de que los marineros más tercos decidieran que ya habían tenido suficiente y regresaran al *Erebus*. Para entonces, quizá el buque ya se hubiera librado del hielo y fuera a la deriva, como le había ocurrido al *Terror* doce años antes bajo el mando de sir George Back, protegido contra unos témpanos en colisión por un repecho de mar helado, sólido como una roca. Fuera como fuese, tanto el *Erebus* como el *Terror* se dirigían al sur, lo mismo que los hombres que los habían abandonado. Había indicios de que *Neptuno*, el fiel perro de Terranova, fue de los últimos en morir, con dones naturales para la supervivencia si los seres humanos ya no podían cuidarlo. Una mascota con aspecto de oso pequeño, de pelo largo, antes de que la comida empezase a

escasear, o quizá un compañero canino de nueva adquisición que les había cedido algún grupo de inuits, al parecer acompañó a los *qalunaaq* en su regreso al *Erebus*, que se encontraba lejos de donde los marineros lo habían entregado al hielo. Al aproximarse al otrora invencible *Erebus* —su silencio roto solo por el incesante crujir de los tablones y por el viento que soplaba entre los mástiles—, este debió erigirse ante ellos como un barco fantasma.

5

LA MISIÓN DE LADY FRANKLIN

Nadie que conociera el comportamiento del hielo esperaba que el *Erebus* y el *Terror* se mantuvieran en el sitio en que los habían abandonado sus tripulaciones. Incluso la banquisa, que parece sólida hasta donde alcanza la vista, una prisión congelada para las dos bombardas de la Royal Navy durante dos años, está prácticamente en continuo movimiento. La excepción es el «hielo rápido», que nace en la orilla y permanece anclado a la tierra. Los buques de la expedición Franklin estaban lejos de la costa cuando fueron abandonados, y allí el viento, las corrientes oceánicas y la cambiante superficie del agua que existe bajo el hielo, así como las tensiones internas a las que está sometido el propio hielo, hacían que el *Erebus* y el *Terror* avanzaran lentamente. Y no solo se movían, sino que, al hacerlo, se separaban el uno del otro. La dinámica de la banquisa, que sigue unos hábitos y reglas únicos pertenecientes a un mundo que los científicos modernos conocen como *criosfera*, complicaba mucho más su localización.

El hielo es un obstáculo que pocos forasteros intentan siquiera comprender en su desconcertante e inmaculada complejidad. Saber que es frío, duro y resbaladizo, y que conserva los alimentos y enfría agradablemente las bebidas, parece suficiente para la mayoría de

nosotros. Lady Franklin era diferente. El hielo figuraba en su lista de temas que desentrañar, mientras reconocidos expertos polares peroraban y daban largas. Ella se negaba a esperar sin hacer nada, a preocuparse por lo que podía haber ocurrido a sir John y su tripulación. Ross y Richardson trataban de calmarla, como Franklin les había pedido. El Almirantazgo le hacía llegar cartas tranquilizadoras pero vacías. Sin embargo, los intentos de aplacar el fuego que ardía en su corazón, los consejos que la instaban a ser paciente antes que impetuosa, solo la enfurecían. Si los demás se negaban a actuar, lo haría ella.

Jane se propuso aprender todo lo que le fuera posible y usar esos conocimientos para influir en las decisiones que pudieran determinar el destino de los hombres desaparecidos. Acabó realizando ella misma algunas de las elecciones más importantes. Con todo, de todos los lugares a los que la mujer victoriana no pertenecía, el Ártico y el Almirantazgo eran dos de los bastiones masculinos más difíciles de franquear. Al inicio de su propia odisea ártica, el desconcertante comportamiento del agua marina al alcanzar unos 2,5 grados bajo cero y congelarse formando cristales, era el menor de los problemas de lady Franklin. Aun así, su primera iniciativa fue consultar al hombre que seguramente era el principal especialista británico en el abstruso estudio de los mares helados: William Scoresby Jr., por el que profesaba un respeto profundo. Su conocimiento científico y su experiencia en el Ártico, su extraordinaria capacidad para leer sus caprichosos cambios de humor y para comprender los matices del hielo marino, habían hecho de Charles Darwin su admirador. Incluso el marinero de ficción Ishmael, en la novela *Moby Dick*, de Melville, cita a Scoresby en referencia al complejo estudio de los cetáceos.

—Siempre fue mi héroe —dijo lady Franklin de Scoresby, un ballenero metido primero a científico y después a reverendo.

A principios de 1849, lady Franklin estaba «frágil de salud y en un estado de profunda apatía», confió Sophy. Aun así, las dos mujeres cargaron con algunos alimentos y demás provisiones y se fueron al encuentro de los balleneros que habían regresado a los pueblos de Escocia a pasar el verano para averiguar si alguno sabía algo que pudiera ser de utilidad y para correr la voz sobre la recompensa. Con la idea de pasar desapercibidas, las dos mujeres viajaron al norte por mar con el equipaje marcado solamente con el apellido de Sophy, Cracroft. Aunque ya había una tentativa de búsqueda en marcha, los expertos seguían enzarzados en discusiones desesperantes sobre el paradero del *Erebus* y el *Terror*. La mayoría aseguraba que el mejor lugar para buscar era el canal de Wellington. Se equivocaban. Cansada de la interminable cantinela burocrática, lady Franklin quería enfrentarse directamente a la realidad y conversar con hombres de mar que hubieran estado en el Ártico en fechas recientes. O bien las provisiones para tres años de la expedición Franklin se habían agotado ya o bien, como había advertido King, los supervivientes estaban muriendo de hambre y sucumbiendo al escorbuto.

La prensa de masas empezaba a cuajar en Gran Bretaña. Solo en Londres existían más de doce periódicos que competían por atraer a los lectores; los editores desafiaban las regulaciones para imprimir más; los reporteros salían a la caza de noticias escandalosas que saciaran el apetito de un público creciente. Una lady Franklin desconsolada conspirando con curtidos balleneros en contra de un rancio Almirantazgo se convertiría fácilmente en un buen titular destacado. Sophy y ella debían procurar pasar desapercibidas en Edimburgo, por lo que se alojaban en casas de huéspedes muy sencillas y cenaban intentando defender al máximo su intimidad. Las dos mujeres mantuvieron un encuentro discreto con Scoresby, que las acompañó hasta Hull, próspero puerto ballenero del norte de Inglaterra que se encontraba en los primeros años de una

decadencia sostenida. Su ofrecimiento de aportar más dinero para contribuir a la búsqueda de Franklin fue bien recibido. El pacto alcanzado para que enseguida se implicara un barco ballenero llegó rápidamente a Londres, donde los editores del distinguido *Athenaeum* lo colocaron en lo más alto de su columna «Cotilleos semanales».

> El ballenero *Abram* está siendo reforzado y equipado en Hull a fin de que realice una exploración del estrecho de Jones y sus inmediaciones. Lady Franklin ofrece una recompensa especial por dicho servicio. El *Abram* zarpará en unos días con una tripulación muy eficaz. Impresiona presenciar la energía infatigable con la que lady Franklin se entrega a la tarea de solicitar ayuda allá donde puedan procurarle una búsqueda efectiva en los mares a los que de manera creciente se dirigen sus fervientes esperanzas y temores. La actitud quijotesca ante el mundo se concentra en ella en esta senda de aventura.

El *Abram* no tuvo más suerte en su búsqueda por mar que la que habían tenido Richardson y Rae por tierra. Scoresby creía que el Almirantazgo había desperdiciado su mejor oportunidad de realizar una búsqueda exhaustiva y temprana. En Skaill, población de la costa atlántica de las islas Orcadas, Escocia, un marinero que regresaba del ballenero *Truelove* cautivó a las damas con el relato de un inuit que aseguraba haber visto a sir John y sus barcos en marzo de 1849. Existía incluso un mapa dibujado a mano en el que se localizaba la expedición en la ensenada del Príncipe Regente. La banquisa impidió al *Truelove* aproximarse lo suficiente para comprobar la veracidad de la historia, pero la tripulación dejó allí el cargamento de alimentos y carbón que lady Franklin les había procurado. Sophy se mostraba escéptica.

«Mi querida tía se tomó la sorpresa mejor de lo que yo esperaba y fue más que capaz de formular preguntas al marinero. Yo intento introducir en su mente dudas sobre la veracidad de todos los detalles, aunque creo que algunos deben de ser ciertos, y ella acepta de buena gana lo que le digo.»

En aquella primavera, sir John llevaba ya bastante tiempo muerto. El *Erebus* y el *Terror* habían sido abandonados un año antes. Pero la confirmación de aquellas tristes verdades no se produciría hasta diez años después, lo que dejaba a lady Franklin y a la opinión pública británica expuestas a toda clase de pistas falsas y bromas pesadas.

Scoresby dirigía su desdén al Almirantazgo. En su intento de emular a lady Franklin ofreciendo una recompensa para alentar las búsquedas privadas, sus miembros, una vez más, se quedaban cortos y llegaban tarde. En 1848, Jane había ofrecido 2.000 libras esterlinas, que aumentó hasta las 3.000 libras (es decir, más de 195.000 euros actuales) en la primavera de 1849. El Gobierno ofreció 20.000 libras (1,2 millones de euros) como incentivo el 23 de marzo de 1849. Se habría tratado de una suma impresionante si el mando naval la hubiera ofrecido mucho antes. Pero no. Ofrecieron aquella recompensa «cuando la mayoría de los balleneros ya había zarpado y, por tanto, se encontraban sin órdenes ni autoridad para alejarse de los caladeros de pesca habituales —se lamentaba Scoresby—. En segundo lugar, la recompensa solo podía reclamarse a condición de demostrar que la búsqueda había culminado con éxito, una contingencia que de ningún modo justificaba, en el caso de una empresa comercial, el sacrificio de los intereses de una travesía emprendida con tal coste y riesgos». Si el Almirantazgo hubiera hecho las cosas como las había planteado lady Franklin y hubiera ofrecido recompensas por los empeños extraordinarios o las búsquedas especiales alejadas de los caladeros de pesca habituales, «sin duda habría intentado llevarse a cabo algo efectivo», concluía Scoresby. La compasión expresada por la opinión pública, la simple humanidad y la justicia exigían también un esfuerzo mayor, insistía él, «compatible, en la medida de lo posible, con una practicidad razonable, con el mantenimiento de la esperanza y con la perspectiva de cierta seguridad para los nuevos aventureros».

Aquella primavera, lady Franklin había escandalizado al *establishment* escribiendo directamente al presidente de Estados Unidos, Zachary Taylor. Hijo del acaudalado propietario de una plantación de tabaco de Virginia, Taylor era oficial militar de carrera y había luchado en guerras de frontera contra nativos americanos. Conocido con el sobrenombre de *Old Rough and Ready* [Viejo, Duro y Dispuesto], era un héroe de la guerra con México, que lo había catapultado hasta el despacho oval. Taylor también poseía muchos esclavos en dos plantaciones de Luisiana y Misisipi, y sin embargo creaba controversia en el Congreso con su insistencia en que los nuevos estados del oeste estuvieran libres de ellos. La ira no dejaba de crecer en los estados del sur. Taylor acababa de tomar posesión de su cargo, y la amenaza de secesión era solo uno de los problemas acuciantes a los que debía hacer frente. Por todo ello podía considerarse aún mayor el atrevimiento de Jane y su insistencia en que incluyera en su agenda una expedición británica al Ártico superior.

Lady Franklin sabía algo sobre política y persuasión, y requerían una habilidad especial si lo que se pretendía era convencer a un líder americano con poca formación que solo había votado una vez en unas elecciones presidenciales: las que lo habían llevado a él al poder. Jane apeló al patriotismo del presidente en una carta que le escribió en abril de 1849.

«Me dirijo a usted como jefe de una gran nación.» Así empezaba su llamamiento en la primavera de 1849. Para ablandar un poco a Taylor, recordaba la visita que había hecho a Estados Unidos tres años antes y le contaba lo mucho que le había conmovido constatar el aprecio de los americanos por las exploraciones de su esposo. Detallaba a continuación una historia bastante pormenorizada de la expedición que tanto le preocupaba. El Almirantazgo intentaba ayudar con gran sacrificio, lo reconocía. Con todo, se había perdido un tiempo precioso y se habían desperdiciado algunas ocasiones

importantes. Ella tenía ahora mayores esperanzas en los balleneros americanos «y en el osado espíritu de aventura que impulsa a sus tripulaciones. Pero aspiro a ir incluso más allá. Conservo la esperanza de que no considere indigno de una gran nación hermana asumir la causa humanitaria que defiendo en un espíritu nacional, y así, generosamente, la haga suya».

Al tiempo que apelaba al orgullo americano, dejaba caer que, a través de su embajador en Londres, el Gobierno de la Rusia imperial había ofrecido su ayuda enviando a grupos de exploración desde el Ártico occidental. Acto seguido sugería la posibilidad de lograr que británicos, estadounidenses y rusos cooperaran en una misión humanitaria de semejante importancia.

«Sería un espectáculo noble para el mundo —proseguía, tratando de convencer al presidente— si esas tres grandes naciones, dueñas de los tres mayores imperios que se extienden sobre la faz de la tierra, decidieran aunar sus esfuerzos en la auténtica labor cristiana de salvar de la destrucción a unos hermanos que se encuentran al borde de la muerte.» Por supuesto, si «unos marineros americanos tuvieran la buena fortuna de arrebatarnos la gloria (como bien podría ser) de resolver el enigma del paso que no se ha hallado, o la gloria aún mayor de salvar a nuestros navegantes aventureros de un destino acechante en el que a la mente le repugna demorarse», mejor para ellos. Los críticos con el Almirantazgo sospechaban que la Royal Navy estaba más interesada en encontrar el paso del Noroeste que a los hombres moribundos. Jane, con las artes de una diplomática consumada, apostaba a que una potente dosis de competitividad estadounidense podría resolver el problema.

Lady Franklin concluía su carta con una disculpa. En el fondo era una mujer victoriana que forzaba los límites del decoro y la diplomacia con aquella llamada personal a un presidente americano. Además, estaba desesperada y sentía un mayor temor ante el sufrimiento y la muerte de su esposo y sus hombres que ante la

posibilidad de verse rechazada por atreverse a apelar a las más altas instancias.

> Es posible que la angustia profunda de una esposa y una hija me hayan llevado a reclamar su atención con demasiado ahínco [...] y a esperar demasiado de la comprensión que estamos seguras que se siente más allá de las fronteras de nuestra propia tierra. Aun así, si considera usted que ese es el caso, seguirá encontrando, estoy segura, incluso en esa intensidad personal del sentimiento, una excusa para la temeridad con la que me he lanzado sobre su generosidad, y sabrá disculpar el homenaje que rindo a su elevado carácter y al del pueblo que tiene el honor de presidir.

La carta llamó la atención de Taylor, algo que, por desgracia, no sirvió de gran cosa a lady Franklin. Pero no por culpa suya. Al año siguiente, tras celebrar un caluroso Día de la Independencia con un banquete a base de cerezas, verduras crudas y leche ante un Monumento a Washington a medio terminar, el presidente enfermó de gastroenteritis aguda y murió. Antes de la inoportuna desaparición de Taylor, sin embargo, el presidente había entregado la carta de Jane a John M. Clayton, su secretario de Estado recién nombrado, abogado, graduado por Yale y exsenador por Delaware. Este ensalzó el grito desesperado de la dama inglesa al considerar que «se ganaría la comprensión de los gobernantes y las gentes de cualquier rincón del mundo civilizado».

Los americanos habían contemplado «con profundo interés la peligrosa empresa» que sir John y sus hombres habían emprendido y, como le aseguraba en su respuesta, estaban unidos en el deseo de que sus gobernantes resolvieran propiciar los esfuerzos adecuados para llevar a cabo un rescate. Los navegantes estadounidenses, en especial los balleneros, serían llamados a la acción. Clayton le prometía que «todo lo que el gobierno ejecutivo de Estados Unidos, en el ejercicio de sus poderes constitucionales, pueda llevar a efecto para cumplir con dicha petición con iniciativa, aptitudes y valor americanos, será llevado a cabo a la mayor

prontitud». Los periódicos de Estados Unidos y Gran Bretaña se hicieron eco de la noticia. Jane estaba encantada de constatar que su maniobra había funcionado. Pero seguían pasando los meses. Y no ocurría nada.

El trasiego burocrático era exasperante. El mundo temporal, sencillamente, se negaba a cooperar. Desesperada por encontrar algo que acabase con su mala racha, lady Franklin recurrió al universo de lo espiritual. Todo lo paranormal ejercía una poderosa atracción en la era victoriana, en que la ciencia y la religión se veían arrastradas por los rápidos cambios sociales, económicos y tecnológicos. Para la comunidad científica, la superstición chocaba con el esfuerzo de descubrir y aplicar unas leyes naturales basadas en la evidencia empírica. Pero otros, dispuestos a desafiar a la ortodoxia y explorar cualquier horizonte imaginable, insistían en que las personas que hablaban con fantasmas, los videntes y los viajeros astrales, debían examinarse como cualquier otro fenómeno inexplicado. Entre estos se contaban escritores y pensadores respetables que defendían que los fenómenos paranormales no debían rechazarse antes de investigarlos con el mismo rigor con que se investigaba cualquier otro elemento del mundo natural.

Aun en el caso de que hubiera algo creíble en ello, distinguir entre lo bueno y lo malo no parecía tarea fácil. Había artistas y empresarios estafadores que usaban las sesiones de espiritismo y las levitaciones para aprovecharse de los crédulos. El misterio de la expedición Franklin era demasiado popular para que no le hincaran el diente tanto timadores como sinceros creyentes del ocultismo. Más de diez adivinos y videntes de Gran Bretaña, Estados Unidos y Australia (al menos diez conocidos por su nombre) decían haber captado información sobre aquella misión perdida a través de contactos paranormales. Abundaban los escépticos, pero también los

crédulos. Lady Franklin nadaba entre dos aguas, dependiendo de cómo valorara las informaciones y quién las transmitiera. Se trataba de una actitud bastante habitual entre las clases altas victorianas, donde el rechazo público a la idea de comunicarse con los muertos no impedía que alguna noche, de manera discreta, se organizaran sesiones en que los asistentes golpeaban las mesas con los nudillos para hablar con el más allá. Incluso el héroe de Jane, el callado y cerebral Scoresby, experimentaba con el magnetismo animal, que él prefería llamar «magnetismo zoístico».

Seres espectrales. Clarividentes en trance que abandonaban sus cuerpos y volaban como pájaros cubriendo largas distancias. Las propiedades curativas del magnetismo animal. Todo ese mundo sobrenatural era objeto de un encendido y entretenido debate en los salones de la Europa de mediados del siglo XIX. Ocupaba numerosas columnas en la prensa popular y asientos en teatros que hacían su agosto con espectáculos seudocientíficos, como los de los llamados «mesmeristas», que aseguraban tratar a pacientes sobre el escenario manipulando campos magnéticos invisibles. El término *científico* tenía menos de dos décadas de vida cuando Jane empezó a asistir a sesiones de espiritismo con la esperanza de contactar con su esposo. Seguro que no fue una decisión fácil para la respetada mujer de un cristiano evangélico devoto dispuesto a sacrificar su vida en aras de los descubrimientos científicos. Para muchas personas de su tiempo, no obstante, no había contradicción en ello. Los que creían en la comunicación con los fantasmas con tanta convicción como creían en rezar a Dios encontraban elementos milagrosos en lo paranormal. Algunos pensadores atacaban a los espiritistas recurriendo a la ciencia, mientras que otros se valían precisamente de la ciencia para defenderlos. Se publicaban revistas enteramente dedicadas a explorar la ciencia de lo sobrenatural. Otras concentraban la misma energía y esfuerzo en desautorizarla.

La idea de que la energía podía transferirse de manera natural de los objetos inanimados a los animales (el denominado «magnetismo animal») había surgido de la medicina. El médico alemán Franz Mesmer intentaba curar enfermedades graves en el París de finales del siglo XVIII desbloqueando un flujo de energía universal y misterioso que, según él, circulaba a través de sus pacientes y a su alrededor. Con ademanes teatrales movía la mano por encima del cuerpo del paciente, que se sentaba en una tina grande sujetando unos tubos de hierro. Esa era la base del mesmerismo, para cuyos seguidores la espiritualidad podía acceder a unos fluidos magnéticos invisibles que transportaban una inteligencia desencarnada, algo así como el precursor del hipnotismo en la medicina occidental. El doctor James Esdaile, antiguo médico asistente en la East India Company, creía fervientemente en los poderes curativos del mesmerismo clarividente, que había estudiado en la India. El médico publicaba reportajes mensuales en la prensa en los que defendía el espiritismo en su consulta de Londres y suscitaba un gran apoyo popular contra quienes lo atacaban, denunciando lo que él denominaba «los aullidos de la medicina ortodoxa que resuenan en mi contra». Esdaile se indignaba:

> Esos terroristas pretenden que, dado que las personas que se encuentran bajo la influencia mesmérica dejan de ser durante un tiempo seres con voluntad y responsabilidad, y ocasionalmente exhiben unos poderes y adquieren unos conocimientos que van más allá de su alcance en su estado ordinario de consciencia, entonces el mesmerismo es sinónimo de ateísmo, pues según ellos despoja al hombre de su responsabilidad y le confiere poderes hasta ahora considerados como atributos exclusivos de Dios.
>
> Esos aspirantes a líderes de la profesión médica y dictadores de la opinión pública o bien ignoran burdamente diversos hechos médicos que tienen relevancia e ilustran la materia, o bien deliberadamente obvian su conocimiento en su afán por destruir a quienes disienten de sus opiniones.

Decepcionada por las instancias oficiales, dividida ante los consejos contradictorios de los expertos, víctima de una fuerte

presión emocional, lady Franklin era vulnerable a la sugestión psíquica, ya procediera de creyentes bienintencionados o de charlatanes manipuladores. Ella había trabajado mucho para que, a pesar de la edad, otorgaran a su esposo el mando de la expedición que teóricamente iba a suponer su rehabilitación pública. Ahora se daba cuenta de que todo aquello muy bien podría haberlo conducido a la muerte. No podía aceptar el papel de resignada esposa de marinero y seguir con su vida. Conocida por su apasionamiento ante las mejores circunstancias, en ese momento empezaba a obsesionarse. Para una mujer decidida a probarlo todo a fin de conseguir el regreso de su marido, la opción de buscar el contacto a través de un clarividente le parecía tan buena como cualquier otra.

Una noche de mayo, Jane acudió con Sophy y con Ashurst Majendie, el marido de su hermana Fanny, al domicilio de Duke Street del médico J. Hands en Grosvenor Square, donde John Adams, a finales del siglo XVIII, había establecido la misión americana ante la Corte de Saint James. A las ocho de la noche mantuvieron la primera reunión con Ellen Dawson. La criada de otra clienta describió a Dawson como «una muchacha joven, pálida y de aspecto enfermizo», pero la clarividente podía avalar sus buenas intenciones con testimonios de otros clientes satisfechos. Había ayudado a otra mujer a encontrar a su marido desaparecido, y ese tipo de ayuda era el que lady Franklin tanto necesitaba.

Otra mujer que daba fe de las aptitudes de Dawson proporcionó un testimonio más detallado. La adinerada y corpulenta señora había acudido en busca de ayuda paranormal para recuperar un broche muy caro que había perdido. Había contado la historia de la joya perdida en tantas cenas que llamó la atención de los editores de *The Zoist: A Journal of Cerebral Physiology and Mesmerism and Their Applications to Human Welfare* [Una revista de fisiología cerebral y mesmerismo y sus aplicaciones en el bienestar humano]. En su análisis pormenorizado del extraño caso del broche desaparecido, la

publicación identificaba a la propietaria solo como una tal «señora M.». Si bien se mostraba convencida de «la existencia real de una verdadera percepción clarividente», la mujer prefería permanecer en el anonimato porque «no aspira a la notoriedad», según *The Zoist*.

El broche sobresalía en su mente por su centro de topacio rodeado de brillantes. Segura de que en agosto lo había guardado bien, como de costumbre, la señora M. estaba perpleja porque no lo encontraba. Desgraciadamente, los nombres de posibles sospechosos en caso de robo, es decir, los empleados de la casa, no ocupaban un lugar tan prominente en su memoria. Cambiaba a menudo de criados y no recordaba quién estaba a su servicio la última vez que había posado la vista sobre su querida alhaja. Desconcertada, se puso en contacto con un mesmerista, un tal señor Barth, al que no conocía de nada. Barth, que insistió en que la señora M. no le revelara qué objeto había desaparecido, concertó una cita con Ellen Dawson en la residencia que Hands poseía en Grosvenor Square, tras asegurarle que sus poderes incluían la clarividencia viajera, la capacidad de visitar psíquicamente otro lugar. Más tarde la señora M. recordaría:

> El resultado superó con creces mis expectativas. El señor Hands parecía limitarse a mirarla cuando de pronto a ella se le cerraron los ojos y él informó de que había entrado en un sueño profundo y que, después de permanecer unos diez minutos en estado de reposo, entraría en un estado de sonambulismo.

Hands abandonó la habitación. Barth ablandó a la clarividente en trance con palabras amables y elogios, algo que, según le había explicado antes a la señora M., era esencial porque «muchas personas no logran respuestas satisfactorias por parte de los videntes como consecuencia del trato tosco e intolerante que les deparan».

Barth preguntó a Dawson si sabía por qué había acudido a verla la señora M.

«Es por una pérdida... por algo que ha perdido», respondió la vidente al cabo de unos minutos. En ese momento se arrodilló junto a su clienta, la tomó de las manos y oyó la explicación de la señora M., que le contó que había perdido algo de gran valor. Dawson dio por sentado que se trataba de dinero. Al escuchar que no estaba en lo cierto, llegó a la conclusión de que lo que había perdido era una posesión. Barth le sugirió entonces que saliera de su cuerpo y se desplazara a la casa de la señora M. para investigar más. Tras ser informada de la manera de llegar, Dawson aseguró que se encontraba delante del lugar y se lo describió a su dueña a satisfacción de esta. La vidente entró en el dormitorio y le dio detalles precisos de los muebles «en una descripción muy minuciosa».

> A continuación dirigí su atención hacia el lugar del que había sido sustraído el artículo, para que de ese modo descubriera qué era lo que había perdido, y ella no tardó en advertir de qué se trataba: primero dijo «una joya», y cuando le pregunté de qué clase, respondió «un broche». Después le pregunté cómo era, y ella me dio una respuesta detallada: dijo que parecía ámbar rodeado de blanco.

La señora M. siguió relatando que, al preguntarle qué había ocurrido con la joya desaparecida, Dawson describió a la ladrona con tal profusión de detalles «que ningún pintor habría podido reflejar una semblanza más perfecta. Y se trataba de una empleada de la que jamás había sospechado».

Una agitada señora M. insistía en que, de no haber sido por el don de los poderes paranormales de Dawson, ella habría señalado a una lavandera inocente que durante un tiempo trabajó al servicio de la casa. La verdadera culpable era una mujer de voz sosegada y aspecto bondadoso que tenía la costumbre, algo perturbadora, de

rebuscar aquí y allá cuando creía que no la veían. La vidente visualizó el artículo robado en «un lugar raro, como una despensa, con muchos otros objetos: cucharas de plata y otras cosas; pero entonces apareció una nube y ya no vio nada más». Dawson estaba segura de que la antigua sirvienta guardaba la caja en la que se encontraba el broche en su propia casa, en un baúl. Y en ella había diamantes. Al principio, la señora M. estaba algo confundida: tenía tantas joyas que no las recordaba todas. Pero pronto cayó en la cuenta de que «había dos cadenas de diamantes unidas a un pequeño anillo, también de diamantes, separado del broche, pero que servían para unirlo y usarlo como guardapelo».

La ladrona había empeñado el broche por muy poco dinero y había conservado los diamantes, de los que la señora M. se había olvidado por completo hasta que la médium estimuló su memoria. Cuando la señora M. aseguró a Dawson que no deseaba que la delincuente fuera castigada, la vidente le indicó que no avisara a la policía. La ladrona se negaría a hablar. Era mejor ir a su encuentro y transmitirle un severo mensaje: no solo es Dios, hay personas aquí y ahora que son capaces de ver a los malvados cometiendo fechorías cuando parece que no hay nadie cerca, y la felicidad será imposible a menos que se arrepientan y confiesen. Y eso fue exactamente lo que la señora M. dijo a la criada extraviada. La acaudalada mujer recuperó sus joyas. Y de aquella experiencia sacó un relato que contaba a menudo en sus cenas. Al conocerla, lady Franklin sintió la tentación de descubrir si los poderes de la vidente para encontrar a personas desaparecidas llegarían a la otra punta del mundo, hasta el Ártico superior.

Dawson era paciente del doctor Hands, que aseguraba haber descubierto las dotes para la adivinación de aquella joven por casualidad, mientras la trataba de unos problemas cardíacos y unos ataques. Los mesmeristas solían manifestar que eran capaces de curar a mujeres víctimas de histeria, un trastorno que se atribuía en

exclusiva a las mujeres, cuyos médicos decidieron que el problema era el rechazo a la autoridad masculina. Hands autorizaba a unos pocos invitados privilegiados a aprovecharse de los poderes paranormales de Dawson para consultarle cosas. Una vez que el médico hizo entrar en trance a Jane y, al parecer, la durmió, la médium se embarcó en su viaje mental y reveló sus visiones a Sophy. Con la seriedad exigida a una viajera de lo psíquico, hablaba de cruzar una gran distancia por mar y hielo, donde veía un barco sitiado con varias personas a bordo. Todos eran caballeros, uno de ellos bastante mayor, corpulento y moreno, con un rostro agradable.

—¿Está bien o parece enfermo o desgraciado? —preguntó Sophy.

—No, no, está bastante bien y parece feliz y cómodo. —En retrospectiva, Dawson lo vería con una ligera aprensión: no había mencionado que sir John también estaba bastante muerto en aquel momento.

Sophy quiso saber dónde se hallaba el barco y si regresaría a casa, y la visión de Dawson en ese punto se oscureció, porque «había una nube ante ella». Otro barco se encontraba cerca. Otros dos —¿podía tratarse de los de la expedición de sir James Ross, que por entonces rastreaban la costa norte de la isla de Somerset?— no estaban lejos. Los hombres que iban a bordo del primer barco comían carne en salazón y galletas. Llevaban pieles y olían a coñac. Dawson echó un vistazo al camarote del viejo caballero y vio dos retratos de unas damas, que Sophy identificó como el de lady Franklin y el de la reina; los llevaba en el *Erebus* cuando había zarpado de Inglaterra. Es probable que Jane hubiera formulado más preguntas, pero estaba hipnotizada en la sala contigua. La médium se negó a hablar con ella.

—Debe comunicarle todo lo que le he contado —pidió la vidente a Sophy—. Pero si ella me oyera contárselo, se disgustaría mucho... pobre... está muy angustiada. Quédese con ella, ahora está usted

siempre con ella, y haga todo lo posible por consolarla y calmarla... Y todo irá bien. Esté tranquila, todo va bien, todo va bastante bien.

Ese mismo mes ocurrió algo, tan corriente en la época victoriana como trágico en aquel caso concreto, que puso en marcha una experiencia paranormal de primer orden: el capitán William Coppin perdió a su hija a causa de la fiebre tifoidea. La familia no estaba relacionada con Franklin ni con sus tripulantes, pero la muerte de aquella niña tendría una repercusión significativa en la búsqueda del *Erebus* y el *Terror*. A Louisa, de cuatro años de edad, en su hogar de Londonderry la llamaban Weesy. Coppin, marinero acaudalado de unos cuarenta y cinco años, tenía larga experiencia y un expediente impecable como supervisor de las Juntas de Comercio e Inmigración, que se ocupaban de la emigración a las colonias británicas. Nacido en Irlanda del Norte de padres ingleses, se había criado con parientes cercanos en la costa atlántica canadiense, en Saint John, Nuevo Brunswick. Después de trabajar como capitán de transbordador entre Londonderry y Liverpool, creó una naviera muy rentable, era dueño de sus propios astilleros y empleaba a setecientos hombres.

Coppin tenía cuatro hijos, de entre dos y nueve años y medio. El capitán y su esposa compartían casa con la hermana de ella y el padre de él. Poco después de dar sepultura a Weesy, Coppin se ausentó por negocios tres meses, durante los cuales sus hijos no paraban de ver a Weesy. Su fantasma aparecía por todas partes y le gustaba sobre todo estar presente durante las comidas, en las que le ponían un cuchillo, un tenedor y una silla para que su espíritu pudiera disfrutar de la compañía del resto de los niños. El hermano preferido de Louisa era William Jr., quien veía su fantasma con frecuencia de pie, cerca o contra las paredes de distintas estancias de la casa. Cuando corría a abrazar a su hermana muerta, el niño

rebotaba contra la pared y en ocasiones se golpeaba con tanta fuerza que acababa sangrando. Según el relato de la familia, el fantasma de Weesy no era de los que van por ahí con una sábana vaporosa, ni de la variedad espeluznante que tanto abunda actualmente en las películas de terror. Los niños describían una bola de luz azulada. Con todo, no se aparecía a los adultos de la casa, o al menos ellos no eran conscientes de su presencia. Al principio parecía que los ojos de los adultos no captaban lo que sí percibían los de los niños. Pero cuando el capitán regresó y su esposa le habló de aquellas extrañas apariciones, él no tardó en verlas también. Para los creyentes en lo oculto, la explicación era lógica: Coppin poseía dotes psíquicas que debía de haber traspasado a sus hijos.

En el otoño de 1849, cuando el público seguía con pasión el misterio cada vez mayor de la expedición Franklin, los expertos continuaban señalando que el canal de Wellington era el lugar más probable para encontrar el *Erebus* y el *Terror*. Un día de octubre, Harriet Smith, tía de los hijos de Coppin, le pidió a Ann, hija de este, que preguntara a Weesy si tenía alguna idea sobre el asunto, y cuando esta lo hizo, el espíritu se desvaneció. Casi inmediatamente, Ann tuvo una visión del Ártico en el suelo de la casa, donde aparecían dos barcos rodeados de hielo, casi cubiertos de nieve, al fondo de un canal. Y entonces otra pregunta: ¿cómo se podía llegar hasta John Franklin? En un instante, sobre la pared contraria aparecieron unas palabras escritas en letras grandes y redondas de unos siete centímetros de altura: *Erebus* y *Terror*, estrecho de Lancaster, ensenada del Príncipe Regente, punta Victoria y canal de Victoria. La muchacha que actuaba como médium tiritaba, como tocada por el frío del Ártico, y se aferraba al vestido de su tía.

Como mediadora del fantasma de su hermana, Ann dibujó un mapa para que su tía viera lo que le había mostrado Weesy. En él aparecía el canal de Victoria, en la actualidad estrecho de Victoria, que entonces era desconocido. El estrecho, que se convertiría en el

centro de la búsqueda de Franklin en tiempos modernos, no figuró en ningún mapa cartográfico de la región polar hasta tres años después de la visión de Ann, cuando el descubrimiento que hizo John Rae del canal se publicó en el *Journal of the Royal Geographic Society*. Es más, la niña no había visto jamás un mapa del Ártico, por no hablar de dibujarlo. Aun así, cuando el documento en el que se dejaba constancia de los problemas de la expedición Franklin se descubrió diez años más tarde en punta Victoria, la aparición espectral demostró ser considerablemente precisa. Coppin se dedicó a copiar el mapa y a dejar constancia de los detalles de la historia del fantasma para enviárselos por carta a lady Franklin.

La misiva pasó medio año encima el escritorio del capitán mientras este se enfrentaba a unos problemas cardíacos. Pero en mayo de 1850 los dos se encontraron finalmente, y él le habló de los desconcertantes detalles de la transmisión de Weesy. Mientras lo escuchaba, Jane recordó un hecho crucial: sir John le había dicho que, si la expedición tenía problemas, «remontaría el río Great Fish para llegar así al territorio de la bahía de Hudson». Creía que Weesy había dicho la verdad. Esa era también la opinión del escritor, educado en Oxford, que se dedicaba a analizar el caso para *Light: A Journal of Psychical, Occult, and Mystical Research* [Revista de ocultismo psíquico e investigación mística]. Diseccionó el relato escrito por el reverendo J. Henry Skewes, que era blanco de las críticas tanto de crédulos como de escépticos por lo que muchos consideraban un libro sensacionalista.

Había un crítico que creía en el ocultismo y detestaba el texto de Skewes, pero estaba convencido de que era auténtico su relato de un contacto sobrenatural importante. El reverendo «se niega a creer en lo que él denomina "el *modus operandi* comúnmente aceptado de las actuaciones espirituales del espiritismo" (sea lo que sea lo que eso signifique), pero cree que su propia y querida "revelación" procede del mundo invisible de los espíritus», escribió el experto en

temas paranormales, que se identificaba solo como M.A. (Oxon.), es decir, licenciado en artes por la Universidad de Oxford.

> Yo también; y esa es una de las muchas cosas de las que el señor Skewes sin duda no sabe nada, y sobre las que mejor le iría escribir con más moderación y cautela. La realidad es que, cuando su libro se ve despojado de especulaciones superpuestas, burdas opiniones y cuestiones irrelevantes, queda un registro de experiencias de médiums que es valioso.

La única opinión que importaba realmente era la de Jane. Y ella se tomó las revelaciones de Weesy muy en serio, si bien se cuidó de no propagarlas. Tenía mucho que perder si la prensa la pintaba como a una chiflada. Lady Franklin pasó unos ocho años tratando de enviar a rastreadores que se concentraran en los puntos que el espíritu de Weesy había señalado en su mapa. Se reunió discretamente con Coppin más de treinta veces para hablar de las revelaciones, según Skewes, presidente de la Asociación de Ciencias Mentales de Liverpool. Entre las numerosas preguntas que se planteaban estaba la de si Ann veía palabras en la pared o solamente unas iniciales que posteriormente los adultos dotaban de significado. Los escépticos también querían saber por qué Weesy había pasado por alto un hecho que se suponía que un fantasma debía tener en cuenta: Franklin llevaba muerto más de dos años. El enfoque de la historia por parte de Skewes no hacía sino alimentar las críticas según las cuales el libro del reverendo era una patraña sensacionalista y nada científica.

Un crítico que escribió sobre la controversia en 1889, cuando esta aún coleaba, se mostraba indignado de que atacara a Coppin al decir que era «un hombre notable, un naviero de éxito y el hijo malcriado de presentimientos, coincidencias y benignas intercesiones de la Providencia en sus asuntos en general». Alejándose de la historia, ese crítico parecía desconfiar del hecho de que en toda la finca de lady Franklin no se hallara el mapa original dibujado según

la descripción de Weesy. Pero lo cierto es que en los archivos de Jane, guardados con sumo celo, existen grandes lagunas, que para algunos son la prueba de que fueron cribados tras su muerte para preservar su buena reputación. Skewes se desprestigió aún más al escribir «con una lamentable falta de dominio de la lengua inglesa como se debía escribir». La indignación obligó a publicar una nueva edición del libro de Skewes en la que se incluían más pruebas que avalaban sus tesis. Entre ellas, algunas cartas entre Coppin, lady Franklin y Sophy que demostraban que Jane estaba más dispuesta a depositar su fe en el espíritu de una niña muerta que en los conocimientos combinados de los veteranos británicos de las expediciones polares. Lady Franklin escribió a Coppin en junio de 1850:

> Se trata de una cuestión que podrá juzgar cualquiera que le preste la suficiente atención, y mi propia impresión de su necesidad es tan acentuada que, si todas las autoridades del Ártico se unieran en un solo cuerpo en su contra (algo que, en todo caso, no ocurrirá jamás), aun así no afectaría en absoluto a mi opinión. Los que os basáis en otros elementos para juzgar esta cuestión no os asombraréis ante mis impresiones y tal vez veáis que vienen de una fuente que es superior a las de aquellas que se basan meramente en el razonamiento.

Aunque Jane dijo a expertos de confianza, como Scoresby, que creía que la búsqueda debía centrarse más al sur, en el área más cercana a la isla del Rey Guillermo, no se atrevió a revelar que la información provenía del fantasma de una niña. Eso solo lo contó en el círculo íntimo de aliados de la máxima confianza. Uno de ellos era el influyente segundo secretario del Almirantazgo, el capitán W. A. B. Hamilton, que se reunió con Coppin y prometió informar a los máximos responsables de la Royal Navy. Jane también lo habló con Charles Dickens, a quien trató de convencer para que escribiera un relato en su nuevo semanario *Household Words*, que en su momento de mayor éxito llegó a vender 100.000 ejemplares. Un

enfoque positivo del escritor más popular de su tiempo habría dado a la historia visos de credibilidad. Pero Coppin discrepaba e insistía en que «los recuerdos sagrados de la vida doméstica deben permanecer intactos». Coppin no quería arriesgar su carrera exponiéndose al ridículo. Aunque a Dickens se le daban bien las historias de fantasmas, el capitán tenía buenas razones para desconfiar: en una columna fija de *Household Words* se hacía mofa de todo lo paranormal bajo el título genérico «Últimas noticias del mundo de los espíritus».

Otra vidente, llamada Emma L., ofreció también su propia visión de la búsqueda. El capitán Alexander Maconochie, que había sido secretario personal de sir John Franklin en la Tierra de Van Diemen, propició ese contacto a través del mesmerista Joseph W. Haddock en Bolton, cerca de Manchester. Había descubierto las dotes de clarividencia de Emma tras contratarla como criada cuando esta tenía veinte años, y a partir de entonces recurrió a ella para probar sus aptitudes en el campo del mesmerismo. La joven resolvió algunos casos de robos y personas desaparecidas, sobre los que informó *The Zoist*, y su fama, que la llevó a ser conocida como «La clarividente de Bolton», se extendió. Maconochie usó sus influencias para conseguir que el Almirantazgo aportara muestras de caligrafía de sir John, sus oficiales y los comandantes de las expediciones de búsqueda con la esperanza de que Emma pudiera contactar con ellos. Haddock obtuvo mapas del Ártico de la Marina para estudiarlos, afinar más sus preguntas y entender mejor las respuestas. También se hizo con un mechón del escaso cabello de sir John a fin de incrementar las probabilidades de que la vidente estableciera contacto a distancia.

Durante uno de sus viajes espirituales al Ártico, en el otoño de 1849, Emma determinó el tiempo que distaba entre Bolton y los barcos de Franklin, lo que permitió calcular la longitud. Según ella, el *Erebus* y el *Terror* se encontraban en el noroeste de la bahía de

Hudson, donde no estuvieron nunca. Posteriormente situó a sir John Franklin en otros lugares más al este, a pesar de que para entonces ya estaba muerto. Tras leer una carta de Maconochie en la que se describían las visiones para los lectores de periódicos, Sophy llegó a la conclusión «tal vez con mayor convencimiento que mi tía, de que allí operaba una imaginación enfermiza, o incluso unos nervios excitados, y que por tanto sus afirmaciones no eran dignas de crédito».

Las fuentes paranormales surgían, literalmente, por todo el mapa en forma de pistas. Pero las pistas útiles eran muy poco frecuentes. La mayoría de las revelaciones sobre el destino de la expedición Franklin eran o bien demasiado vagas o bien demasiado descabelladas para darles credibilidad. Una vidente de Londres había asegurado, estando en trance, que durante su viaje astral acababa de cruzarse con otra médium de Liverpool que viajaba por el Ártico. Ya fuera por casualidad, por intervención espectral o incluso por habilidad, la información que la hija pequeña de Coppin obtuvo de la nada era la más precisa de todas. Pero ¿quién podía tener la certeza? Lo que había empezado de manera discreta como la visión espectral de una niña en un hogar de Irlanda del Norte se perdió en el fragor de lo que, a oídos de los escépticos, sonaba a charlatanería espiritista. Los expertos más serios en el Ártico lo rechazaron todo de plano. Coppin solicitó al Gobierno que organizara una búsqueda en la zona delimitada por el mapa de su hija, «pero todos los argumentos del inquieto capitán no eran más que bolitas de papel arrojadas sobre la piel de un rinoceronte», escribiría Skewes.

Los altos mandos del Almirantazgo desdeñaron las cartas de Haddock. Los hombres que ocupaban la cúpula de la Marina más poderosa del mundo no estaban acostumbrados a recibir consejos de magos. Al importunarlos con que se tomaran en serio la clarividencia de Emma, señalaba que sus descripciones de los

oficiales a los que «veía» en las distintas expediciones al Ártico eran «asombrosamente acertadas».

«Asombrosamente acertadas, sin duda; una transcripción perfecta de mi propia descripción», replicó un alto mando. Otro se mostró más despectivo aún ante la idea marginal de que los espiritistas pudieran encontrar a los integrantes de la expedición Franklin cuando unos valientes exploradores no habían hallado sino vías muertas.

«¡Patrañas!», escribió.

Jane necesitaba acercarse más al Almirantazgo. Debía encontrar un punto elevado desde el que observar al adversario e idear mejores planes para esquivar a aquellos hombres que se interponían en su camino. Dejó su vecindario de clase alta salpicado de mansiones georgianas y tomó unos apartamentos en el número 33 de Spring Gardens, contiguos al edificio del poder naval imperial. A lo largo de los años, el lugar había sido un parque pensado para que los miembros de la realeza pasearan desde el cercano Whitehall Palace; un establo que albergaba sus caballos; un refugio para aristócratas morosos, y un jardín tranquilo para las personas que trabajaban duramente en las oficinas del Almirantazgo. En la época en que lady Franklin necesitaba un lugar desde el que presionar más a los peces gordos sobre el caso de su esposo desaparecido, el parque era un lugar de buen tono frecuentado por políticos y altos funcionarios.

La residencia se convirtió en un cómodo búnker. Los amigos lo llamaban «la Batería». Jane desplegaba mapas del Ártico conocido, consultaba con exploradores experimentados sobre los últimos rumores y teorías, daba vueltas a sus ideas sobre cuáles eran los mejores planes para organizar otras expediciones, y escribía a aliados y miembros del Almirantazgo en un intento desesperado de obtener algún resultado. Cuando James Clark Ross le confió que

circulaba el rumor de que se había mudado de domicilio para presionar a la prestigiosa cúpula de la Royal Navy, ella replicó que la casa familiar estaba atestada de parientes, y le aseguró secamente que «si esos grandes hombres del Almirantazgo creen que estoy aquí con el propósito de interferir, le hacen todo un honor a mi insignificancia».

Existía otro motivo, más oculto, que explicaba su abandono de la mansión de cinco plantas que había compartido con sir John en Bedford Place. Su empeño en encontrarlo consumía todas sus energías y estaba dividiendo a la única familia que le quedaba a lady Franklin. Su esposo le había dado poderes notariales para que administrara su patrimonio y legalmente podía gastar hasta el último penique de la fortuna si así lo decidía. Su padre, su hermana Mary y el esposo de esta, John Simpkinson, temían que la obcecación de Jane la llevara a la pobreza. Intentaban persuadirla de que se apartara y dejara que el Almirantazgo hiciera lo que considerase mejor. Eleanor, además, se indispuso con su madrastra y aceptó casarse sin decírselo. Aquello dejaba a Jane con una sola persona en la que podía confiar de verdad: Sophy, la sobrina de sir John, cuya devoción por su tía era inquebrantable.

En defensa de lady Franklin, Sophy declaró que «es valorada y respetada, y desde todas las instancias se le ha expresado y mostrado comprensión, desde la reina hasta los súbditos más humildes, y ello a pesar de su preocupación cada vez menor por evitar la atención, los comentarios u observaciones». Caroline Fox, una vieja amiga cuáquera de los Franklin, expresaba su preocupación ante la posibilidad de que la tensión continua llevara a Jane a desmoronarse. «Pobre lady Franklin —escribió en su diario—. Se encuentra en un estado de tal excitación mental... Pasa gran parte de sus días en una habitación que ha tomado en Spring Gardens, donde se reúne con todo el que puede contarle o sugerirle cualquier cosa.» Ella, como muchos de los que solo veían en Jane a

una mujer desconsolada, una viuda que negaba la evidencia, subestimaba enormemente su fuerza de voluntad, su ímpetu y su inteligencia.

En una carta escrita en 1849 desde Spring Gardens, lady Franklin presionaba a los miembros de la Junta del Almirantazgo para que organizaran una expedición de búsqueda en el canal de Wellington y la ensenada del Príncipe Regente, en el golfo de Boothia. Ambos puntos se encontraban lejos de donde el *Erebus* y el *Terror* habían sido abandonados un año antes, pero eso era algo que todavía no sabía nadie, salvo quienes se encontraban en el Ártico, y lady Franklin repetía la opinión general entre exploradores veteranos. Se estaba produciendo un cambio: sir John Barrow, que había presionado con fuerza para recuperar la misión del paso del Noroeste, murió súbitamente seis meses después de que los hombres de Franklin abandonaran sus naves. El Almirantazgo debió de confiar en que, con su fallecimiento, el dolor de cabeza que representaba Franklin cedería rápidamente. Pero no fue así. Jane hacía todo lo que podía para asegurarse de que el Ártico y la suerte de los hombres que habían seguido las órdenes de ellos siguieran ocupando un lugar destacado en los pasillos del alto mando naval.

Aquella extensa misiva dejaba claro que lady Franklin estaba al corriente de las razones que apuntalaban las opiniones de la cúpula del Almirantazgo y que sufría una «intensa angustia» ante su dilación. Avergonzándolos con su actitud expeditiva, Jane remarcaba que ella estaba sacrificando su patrimonio, aunque no tanto como quería, y recibiendo dinero prestado para financiar su propio empeño. Pedía a la Royal Navy que le dejara un par de barcos: dos barcazas de muelle que normalmente se usaban para trasladar provisiones y mercancías desde los grandes buques fondeados en alta mar. Después de lo que el Ártico había hecho con algunas de las naves más resistentes de la Marina, que una mujer sugiriera que unas embarcaciones de menor tamaño podrían dar con el *Erebus* y

el *Terror* debió de sonar impertinente a oídos de algunos. Pero lady Franklin llevaba tiempo consultando con otros profesionales en «la Batería» y defendía su propuesta como una más. Con aplomo de marinero, insistía:

> Mediante ciertas alteraciones en los aparejos, se adaptarían bien a mi propósito y, al ser muy fuertes, pronto estarían listas para hacerse a la mar.
>
> Confío en que no se vea como un reproche por mi parte que recurra a todos los medios y argumentos a mi alcance, siempre que estos sean rectos y verdaderos, para someter mi propuesta a su consideración, y si alguna vez han de volver la vista atrás y lamentar algo de su administración, lo que espero que no se produzca nunca, estoy convencida de que no será haberme ofrecido la ayuda que preciso en la ocasión presente.
>
> Su obediente sierva, Jane Franklin.

Los altos mandos no rechazaron de plano su sugerencia. A principios del año siguiente, una publicación de Dickens que llevaba por título *Narraciones domésticas de hechos actuales*, informaba de que los altos mandos del Almirantazgo, con el respaldo de la Cámara de los Comunes, habían aprobado enviar una nueva expedición de búsqueda bajo el mando del capitán Horatio T. Austin. La breve reseña aclaraba que la misión supondría llevar dos vapores acompañados de dos barcazas de transporte. Cuando Austin zarpó en 1850, los vapores iban con él como apoyo, pero sus embarcaciones principales eran dos gabarras pesadas diseñadas especialmente para la exploración polar. La insistencia de lady Franklin empezaba a dar resultados, y ella misma se aseguró de que William Penny, el ballenero, se implicara en la búsqueda siguiente de la Royal Navy. Después de varios veranos fríos, el Almirantazgo confiaba en que el frío ártico diera un respiro que permitiera abrir rutas de búsqueda a través del hielo.

Era una posibilidad remota, pero aquellos altos mandos estaban al fin plenamente convencidos.

6

EL COMITÉ ÁRTICO

Dos años después de que las tripulaciones del *Erebus* y el *Terror* vaciaran los barcos y partieran a pie, la Royal Navy se rindió a la presión y organizó el intento más ambicioso de encontrar la expedición Franklin. En el verano de 1850 había trece barcos, agrupados en siete expediciones británicas y norteamericanas, atravesando el archipiélago Ártico en busca de algún rastro de los hombres desaparecidos. La presión constante de lady Franklin y su campaña publicitaria no solo habían mantenido vivas las exigencias de una gran búsqueda, sino que también habían alentado una nueva oleada de exploraciones que habrían de ampliar de manera significativa el conocimiento del Ártico superior. Ella también había incrementado los riesgos políticos: en los seis años transcurridos desde que lady Franklin había ofrecido la primera recompensa a los balleneros, el coste total para encontrar a sir John y a sus hombres acabaría ascendiendo a más de 760.000 libras, algo así como 60 millones de euros de hoy. La mayor parte de ese dinero era público, y los políticos debían garantizar a los contribuyentes que estaba bien invertido. Pero la primera gran expedición aportó casi exclusivamente noticias de guerras internas, falsas conspiraciones

para el asesinato y empeños inútiles. La expedición Franklin era un problema crónico del que el Almirantazgo no conseguía librarse.

El 13 de agosto de 1850, un clamor ultraterreno perturbó el silencio infinito cuando un mínimo de siete naves —desde imponentes veleros de tres palos hasta un humilde cúter de un solo mástil— coincidieron en las vastas extensiones del Ártico, frente a las costas septentrionales de la bahía de Baffin. El Ártico superior no había visto nunca nada parecido ni ha vuelto a verlo desde entonces. Los marineros gritaban desde las cubiertas y las jarcias mientras plegaban velas, sondeaban la profundidad del mar y fondeaban sus mastodónticas naves. El chasquido de las anclas al entrar en el agua venía seguido del aullido prolongado que emitían los pesados cables al pasar por los escobenes. El repiqueteo metálico de las campanas marcaba las horas de las guardias. Se trataba de una convergencia no planificada de poder militar lejos de todo asentamiento humano. Se suponía que los barcos debían estar separados, a centenares de kilómetros los unos de los otros, todos buscando pistas sobre Franklin en distintas áreas del archipiélago Ártico, pero los témpanos los acercaron y los forzaron a colaborar. A medida que varias expediciones esquivaban los bloques de hielo en las desoladas costas del noroeste de Groenlandia, las cosas se ponían peligrosas bajo la espesa niebla y los movedizos témpanos. En un momento dado, unos marineros bajaron al hielo, plantaron una pesada carga de pólvora y, tras una señal, encendieron una mecha larga. William Parker Snow observaba la escena desde el velero *Prince Albert*, de menor tamaño y 89 toneladas de peso.

Lady Franklin había escogido a Snow para que encabezara su primera expedición privada, bajo el mando del capitán Charles Forsyth, que servía con permiso de la Royal Navy. Snow iba a bordo como médico, sobrecargo y primer oficial. Y aportaba su propia revelación paranormal a la búsqueda. Nacido en el seno de una familia de marineros, Snow había sufrido de niño una grave herida

en la cabeza al no ver una barra fija en el gimnasio y abrirse el cráneo. El muchacho desarrolló poco después lo que creía que eran dotes de clarividencia y en una reseña biográfica publicada en una revista de la época lo describían como «naturalmente dotado para lo paranormal, vive al borde de la Cuarta Dimensión». Además poseía su propia concepción visceral sobre lo cruel que puede resultar la vida en el mar. De niño, Snow había sido víctima de un maltrato grave cuando era aprendiz de un capitán malvado que regularmente hacía que lo ataran a un mástil y lo azotaran. Tres o cuatro veces a la semana era golpeado con una soga anudada, hasta que su espalda se convertía en una paleta grotesca de moratones y laceraciones.

> Día tras día me pegaban con la cuerda, me arrojaban al suelo y me pateaban, me asignaban a lo alto del mástil cuando hacía mal tiempo, me impedían cumplir con las guardias abajo y me usaban con tal brutalidad que llevaba el cuerpo siempre marcado y la mente destruida. Finalmente la cabeza me quedó tan afectada y mis antiguas enfermedades se agravaron tanto que a veces me pasaba las noches retorciéndome de dolor.

El capitán experimentaba un placer perverso viendo al pequeño marinero atormentado y humillado. A veces ordenaba a Snow que se levantara en plena noche y lo obligaba a sentarse en la verga más alta, una percha horizontal fijada al mástil, y a permanecer allí dos o tres horas. Cuando con ello no lograba quebrantar la entereza del muchacho, aumentaba la apuesta del horror.

> Me despertaban, me desnudaban y me cubrían de brea, y después me metían en una cuba para echarme agua encima como castigo final. Luego, cubierto de brea, me hacían trepar por el botalón del petifoque para que hiciera las veces, según decía él, de mascarón de proa.

Años después, cuando Snow se ofreció voluntario para participar en la expedición Franklin de 1845, la Royal Navy lo rechazó por

considerarlo no apto. No veía bien, tartamudeaba sin cesar, y su memoria o su conciencia le jugaban malas pasadas sin previo aviso. Así que se trasladó a Nueva York y empezó a escribir en un periódico. Fue allí, a las tres de la madrugada del 7 de enero de 1850, donde tuvo una visión, como si soñara despierto, en que «las cortinas de mi dormitorio se descorrieron, como retiradas desde abajo, y ante mis ojos surgió una imagen».

Snow vio un triángulo plano cubierto de hielo que incorporaba lo que él tomó por la isla del Rey Guillermo, así como una zona situada al noroeste, cerca del polo norte magnético. Al fondo se hallaba la costa continental, en torno al estuario del río Great Fish, así como el istmo de Boothia. Al cruzar la isla del Rey Guillermo, y a lo largo de sus costas, Snow vio «a algunos hombres, mientras que varios cuerpos yacían en el suelo, al parecer sin vida». Había más hombres blancos algo más al sur, en la desembocadura del río Great Fish, y cerca de los lagos Salmón, el istmo de Boothia y el golfo. Al oeste de su visión había otros grupos de hombres blancos.

> En mi sueño de vigilia me parecía que me llamaban en voz alta, y su llamada resonaba con fuerza en mis oídos. Aquello me desconcertó de tal modo —como bien recuerda mi esposa, quien a menudo me cuenta que la desperté— que salí de la cama temblando de miedo, horror y compasión, y me dirigí al salón. Encontré las cortinas corridas, tal como las había dejado, pero me vestí enseguida e, iluminado por la vela que había encendido, me acerqué al escritorio. Las primeras horas del día eran frías, y sin embargo yo no parecía necesitar encender el fuego. Era como si estuviera caldeado por dentro por lo que el sueño o visión me había hecho imaginar. Así empecé a escribir, y luego copié lo que había escrito.

Aquellos elementos de la imagen conjurada en la mente agitada de Snow podrían haber sido, simplemente, una suposición bastante aproximada de un marino obsesionado con el Ártico y dotado de una imaginación activa. Pero había otros detalles en su manifestación

que denotaban elementos de adivinación y que resultaban mucho más difíciles de explicar.

«Había visto dos barcos de aspecto abandonado, uno de ellos encajado en el hielo al suroeste del polo magnético y al noroeste de punta Victoria», la cual había bautizado James Ross, situada en el extremo noroccidental de la isla del Rey Guillermo. «El otro barco estaba lejos, en una bahía situada más abajo —la bahía de McLoughlin— o cerca de la isla de O'Reilly.»

Los mapas actuales señalan el lugar llamándolo bahía de McLoughlin, y se encuentra justo al sureste de la isla de O'Reilly, en la parte oriental del golfo de la Reina Maud. Se trata de la zona donde la historia oral de los inuits ha situado un barco de tres palos en que habían vivido unos hombres con un perro hasta que un día se fueron, dejando huellas en la nieve, para no regresar jamás. Buscadores posteriores dejaron constancia de esos detalles en sus diarios a partir de entrevistas realizadas a inuits, mucho después de que Snow dijera haberlo visto todo en Nueva York, mientras la escena se desarrollaba en el Ártico superior en 1850. Eso fue nueve años antes de que se descubriera la nota de punta Victoria en la que se describía cuándo y dónde habían sido abandonados el *Erebus* y el *Terror*, rodeados de hielo, al noroeste de la isla del Rey Guillermo. La experiencia fue tan intensa que Snow se sentó en su despacho aquella misma fría madrugada de enero y redactó una carta dirigida a lady Franklin. Según el *Saturday Review*, un respetado semanario londinense de la época que publicaba noticias sobre artes plásticas, literatura, ciencia y política, la carta de Snow estaba «impresa en las Publicaciones del Parlamento relacionadas con la expedición al Ártico de ese año».

En ella explicaba a lady Franklin que la búsqueda debía desplazarse más hacia el sur, sin mencionar que su información procedía de una visión clarividente: temía que lo tomaran por loco. Tiempo después, Snow participaba en la expedición, iba a bordo del

Prince Albert, esperando a que llegaran el momento y el lugar adecuado de pedir permiso a Forsyth para explorar el extremo oriental del golfo de la Reina Maud.

De pie, en la cubierta del *Prince Albert*, contempló cómo explotaba el hielo, pero no contaba con la protección de los buques grandes, cuyos cascos habían sido reforzados y amortiguaron la onda expansiva. El agua avanzó de pronto con hielo estallando «con movimientos convulsivos, como agitada por una erupción volcánica, hasta que todos los pedazos saltaron por los aires y los bloques más grandes se rompieron en fragmentos incontables». El estallido apenas rasgó la armadura ártica de hielo, pero abrió un surco de agua que permitió avanzar a los barcos.

Una vez superado con éxito el obstáculo del mar helado, los navíos anclaron frente al cabo de York. Los que causaban mayor impresión eran las gabarras, con todos sus aparejos listos, equipadas específicamente para iniciar otro intento de exploración del paso del Noroeste. El *HMS Resolute* era el buque insignia del capitán Horatio T. Austin, comandante de una expedición formada por cuatro embarcaciones. Su barco hermano era el *Assistance*. Dos barcazas con motores de vapor, la *Intrepid* y la *Pioneer*, los acompañaban para remolcar los barcos de vela siempre que fuera necesario y de ese modo poder adentrarse más en el archipiélago si el mar helado o las condiciones meteorológicas hacían que el avance resultara demasiado arriesgado para los otros. William Penny también se reuniría con los buques *HMS Lady Franklin* y *HMS Sophia*, dos bergantines balleneros al servicio de la Royal Navy, pero capitaneados por el maestro ballenero. Por lo general, los oficiales de galones dorados veían con desdén a aquellos marinos mercantes desprovistos de todo pedigrí. En aquella ocasión, sin embargo, no tenían más remedio que trabajar con Penny porque así lo quería lady Franklin. La campaña de editoriales de periódicos, respaldada por las

cartas de apoyo de los lectores, había avergonzado al Almirantazgo, que al fin había aceptado financiar sus barcos y sus tripulaciones.

Sir John Ross representaba una mecha más en aquel barril de pólvora. Volvía a estar en el Ártico y finalmente iba a poder emprender un rescate. Para ello había invertido parte de su dinero, aunque también había contado con el apoyo de la Compañía de la Bahía de Hudson para iniciar el viaje a bordo de una goleta privada, la *Felix*, de 120 toneladas de peso, que precedía a la barcaza propiedad de Ross, llamada *Mary*, de 12 toneladas. Iba sin tripulación, por si las circunstancias obligaban a los exploradores a abandonar el buque principal. Ninguna de las dos embarcaciones era lo bastante fuerte para acometer una búsqueda agresiva, pero en cualquier caso Ross tendría ocasión de librar otra dura batalla por Franklin, su viejo amigo desaparecido.

El día amaneció tranquilo y silencioso. Snow se había subido a la cofa para observar la costa, que él encontraba infinitamente monótona, en busca de algún indicio de la presencia de hombres o de restos de naufragios. Tenía muchas ganas de entablar conversación. Después del desayuno subió a bordo del *Assistance* con un paquete de periódicos enviados por los dueños del *Morning Herald*. Pensó que tal vez a los oficiales de Austin les gustaría ponerse al día de las noticias. Los miembros de la tripulación vieron a unos inuits a los lejos, de pie en la nieve, bajo unos acantilados, y Snow regresó al *Prince Albert*, donde Forsyth estaba impaciente por organizar una expedición costera para preguntar si alguien había visto el *Erebus* o el *Terror*.

Varios hombres de las distintas embarcaciones se dirigieron hacia el hielo, que formaba una especie de cabeza de playa en la orilla. Al acercarse, Snow se maravilló ante los inmensos glaciares, de varios kilómetros de longitud, con «ríos sólidos de nieve congelada que avanzaban en ocasiones con la fuerza de una avalancha hasta el agua». Los inuits, curiosos y en su mayoría sonrientes, cubiertos con

pieles de foca, se acercaron a saludar a los visitantes. Snow se fijó al momento en el último en llegar, un muchacho de cara redonda, y se sacó de un bolsillo un pañuelo azul de topos blancos para atárselo al cuello a aquel jovencito. Pensó en llevarse a Aladoongà, pues así se llamaba, con ellos a Inglaterra.

> Pero ¡pobre muchacho! No hubo de ser así. Se alejó de mí con el pañuelo alrededor del cuello, mientras yo lo llamaba en vano para que regresara. Y su cabaña rudimentaria, y el estado de su vida, mitad humano, mitad bestia, seguirían siendo su suerte. Yo lo observé largo y tendido, con desazón, y me dio por reflexionar. Después de todo, me dije a mí mismo, tal vez esté más feliz donde está. A mayor conocimiento, mayor tristeza.

Hacia las ocho de la noche, todos habían regresado ya a bordo de sus respectivos barcos y se ponían al día tras una larga jornada. Un sobrecargo llamado John Smith, que había aprendido algo de lengua inuktitut cuando trabajaba para la Compañía de la Bahía de Hudson, conversaba con Adam Beck, el intérprete de John Ross. Algunos consideraban que su inglés era muy pobre, lo que causaba serios problemas. A Smith le asombró tanto lo que oyó que se llevó a Snow aparte: Beck hablaba de una masacre de marineros de la Royal Navy. Smith informó a Snow de que, en efecto, eso era lo que los amables inuits habían contado ese mismo día. Dos barcos habían naufragado en la costa, más arriba, y los hombres que llegaron a tierra, entre ellos oficiales con bandas doradas en la gorra y otras insignias navales, habían sido asesinados posteriormente. Snow no podía creer lo que oía. Extrajo el cuaderno de frases inuits que llevaba e hizo lo que pudo para interrogar a Beck. El intérprete, con una tiza, escribió sobre la borda «1846», el año de los supuestos asesinatos, «con letra clara, escolar». A medida que la alarma se iba propagando y Beck debía enfrentarse a las preguntas de otros, surgían más detalles. Insistía en que los inuits le habían contado que los dos barcos habían llegado en el invierno de 1846, cuando caía la

nieve, y habían quedado atrapados en el hielo cerca del cabo de Dudley Digges. Los hombres blancos se habían dirigido hacia la costa. Algunos se habían ahogado. Los supervivientes, en algunos casos armados pero sin munición, acamparon durante un tiempo en unas tiendas blancas o cabañas, separados de los inuits, que finalmente mataron a los extenuados y débiles marineros con flechas o dardos.

Horrorizado, Snow informó de los espantosos detalles a su superior, que a su vez lo transmitió a los suyos. Los marineros dispararon un proyectil e izaron la bandera para llamar la atención urgente de Austin. Penny regresó a tierra con su intérprete, un oficial danés llamado Carl Petersen que hablaba un dialecto groenlandés del inuktitut. Escuchó a los inuits repetir la historia y dijo que estos no hablaban de ninguna matanza, en absoluto. La única muerte confirmada de un hombre blanco era la de un marinero del *North Star* que había pasado el invierno anterior en el estrecho de Wolstenholme. Se había caído por un acantilado. Petersen acusó de mentiroso a Beck e intentó intimidarlo para que guardara silencio, pero el intérprete de Ross contraatacó insistiendo en que decía la verdad. Posteriormente, Beck firmó una declaración escrita en la que juraba la veracidad de su relato frente a un magistrado de Godhavn, en la isla groenlandesa de Disko. Entretanto, Austin y otros oficiales de alta graduación planificaban investigar lo que, de confirmarse, sería el mayor crimen cometido contra la Royal Navy. Por su parte, Beck pasó horas abajo con los hombres de menor rango, tratando de persuadirlos con unas súplicas que para ellos eran poco más que un parloteo incomprensible.

«Le hacían la vida imposible y se reían de él por su aspecto lamentable —recordaría Snow—, y cuando conseguía explicarse a duras penas y les hacía entender que hablaba de "barcos perdidos" y

de "todos los hombres lanceados", ellos le decían que mentía, y entonces él se echaba a llorar y decía *nàà mee, nàà* (yo no, yo no).»

Fueron pocos los que creyeron a Beck desde el principio. Pero había que comprobar la veracidad de su relato, lo que obligó a una arriesgada demora de final de temporada en el plan de búsqueda de la expedición, que se aventuró más al oeste en el archipiélago. Austin estaba indignado y más tarde haría sufrir por ello a Beck y a su más firme defensor, sir John Ross. Con tantos barcos sumándose a la búsqueda, por fin cabía la posibilidad de realizar verdaderos avances para encontrar el *Erebus* o el *Terror*, o al menos para empezar a desentrañar qué había ocurrido a la expedición Franklin. Aun así, una vez más, las políticas de corto vuelo, las disputas y las recriminaciones eclipsaron lo único que importaba: la vida de 129 hombres desaparecidos.

Mientras los británicos competían y maniobraban, los estadounidenses vieron una oportunidad. La estrategia americana de lady Franklin había topado con un muro político en el Congreso, en el que abrió brecha el magnate y armador Henry Grinnell ofreciendo financiación y dos bergantines, el *Advance* y el *Rescue*. El Gobierno del presidente Taylor dio luz verde a la expedición y asignó al teniente de navío Edwin De Haven para comandarla. Su médico y científico era el doctor Elisha Kent Kane, un oficial de marina flaco y de corta estatura cuyo arrojo le había permitido sobreponerse a la fragilidad de un corazón reumático y a la notoriedad por su matrimonio con una joven que se comunicaba con los espíritus. Se trataba de Margaret Fox, una de las tres célebres «Hermanas Fox» de Rochester, Nueva York, que desencadenaron una fiebre espiritista por todo el país al asegurar que se comunicaban con los muertos mediante golpes que daban en las paredes y las mesas. Si bien Kane

creía que aquellas sesiones no eran más que trucos de salón, había sido incapaz de resistirse al encanto de Margaret.

La Marina de Estados Unidos ordenó a De Haven navegar a través del estrecho de Lancaster hasta el canal de Wellington y posteriormente poner rumbo al oeste hasta el cabo Walker. A Franklin le habían pedido que siguiera esa misma ruta. Si De Haven alcanzaba el cabo sin dar con los marineros británicos desaparecidos, y la ruta más al oeste estaba bloqueada, entonces debía seguir la travesía hasta los estrechos de Jones y de Smith. Ambos se encuentran más al noreste, en dirección contraria al punto en el que fueron abandonados el *Erebus* y el *Terror*. El Gobierno estadounidense no iba a asumir un riesgo económico y político tan elevado con el único fin de satisfacer la petición de una viuda preocupada. Los capitanes sentían curiosidad por la posibilidad de hallar aguas navegables más cerca del Polo Norte, y la búsqueda de Franklin les permitía dar un giro humanitario a una misión mucho más importante: un intento tardío de encontrar el mítico mar polar abierto. Los estadounidenses, como los británicos, estaban convencidos de que el mar estaría más templado en lo alto del mundo. En sus instrucciones a De Haven, el secretario de la Marina William Ballard Preston explicó:

> Esta opinión parece sustentarse en el hecho de que se han avistado aves y otros animales que migraban sobre el hielo desde la desembocadura del río Mackenzie y las costas circundantes hacia el norte. Esas torpes criaturas buscan seguramente de manera instintiva un clima más benigno en esa dirección y en los confines de un mar que parece más abierto.

Preston ordenó de forma explícita a De Haven que no buscara a sir John y a sus hombres más al sur, a lo largo de la costa de Estados Unidos, hacia donde se habían dirigido los supervivientes bajo el mando de Francis Crozier. El secretario de Marina escribió:

> Se ha rastreado prácticamente todo el frente continental ártico y no se han hallado vestigios de los barcos desaparecidos. Es inútil que se desplacen hasta allí y que vuelvan a examinar lugares en los que ya se han llevado a cabo búsquedas. Así pues, concentrarán su atención en las rutas ya indicadas.

La sucesión de veranos fríos no se detuvo, como se esperaba, y una densa capa de hielo frenó las expediciones en diversos puntos. Pero a mediados de agosto llegó a oídos de William Penny que los hombres del *Assistance*, comandados por el capitán de la Royal Navy Erasmus Ommanney, habían hallado rastros de la expedición Franklin en el cabo de Riley, en la punta suroccidental de la isla de Devon. Se trata de un lugar encarado hacia la entrada meridional del canal de Wellington, y Penny dio por sentado que los tripulantes del *Erebus* y el *Terror* se habrían detenido allí en su retirada. Los rastreadores que caminaban a lo largo de la costa encontraron una botella, recortes de periódico, casquillos de rifle y otros objetos varios kilómetros al norte del cabo de Riley, en la punta de Bowden. Los interpretaron como prueba de que algunos hombres de Franklin, tal vez una partida de caza, habían acampado allí. Limitado por el mar helado, Penny se unió a los barcos estadounidenses *Advance* y *Rescue*, y a Ross, que viajaba a bordo del *Felix*. Ross sentía un profundo desprecio por Penny. Austin, el oficial de la Royal Navy de mayor rango de todos los congregados, no tenía demasiado tiempo para ninguno de los dos, y tampoco ellos lo tenían para él.

Desconfiados, en ocasiones abiertamente hostiles unos con otros, los líderes de las expediciones acercaron sus naves en la costa noroccidental de la isla de Beechey. Allí convinieron en que los estadounidenses, bajo el mando de De Haven, intentarían seguir el rastro de los hombres de Franklin poniendo rumbo al norte a lo largo de la costa este del canal de Wellington. Penny se dirigió hacia el este. Comandando a un grupo de sus oficiales, el ballenero encontró la primera prueba inequívoca de que la expedición Franklin había sufrido problemas graves: descubrieron las desgastadas lápidas de

madera, clavadas en el hielo perpetuo, sobre las tumbas de John Torrington, John Hartnell y William Braine en la isla de Beechey. Austin llegó a la conclusión de que la expedición debía de haber pasado su primer invierno en las inmediaciones y de que «había suficientes pruebas circunstanciales para demostrar que su partida había sido algo precipitada». Si bien Penny y su grupo rastrearon la zona en busca de algún documento escrito, no hallaron ninguno. Era una mala señal, pero a la vez un importante hallazgo, aunque el ballenero no tardaría en tener que pelear para defenderse ante la Junta de Investigaciones del Almirantazgo, con toda la tensión y las insinuaciones propias de un juicio criminal.

A regañadientes, Snow emprendió el camino de regreso ese mismo mes de agosto, lleno de resentimiento también él. Una vez que el *Prince Albert* se acercó a la zona en la que su visión le había indicado que buscara el *Erebus* y el *Terror*, Snow se armó de valor y pidió a Forsyth que se detuvieran. Solicitó permiso para llevarse una barca con la que explorar la península de Boothia. También deseaba contar con un pequeño grupo de hombres de la tripulación. Estos se habían ofrecido voluntarios en una reunión celebrada en cubierta, a pesar de los riesgos evidentes. El capitán vaciló antes de negarse de plano, y enseguida pusieron rumbo a Inglaterra.

Los problemas aguardaban a los mandos británicos de la primera búsqueda a gran escala de la expedición Franklin cuando llegaron a puerto en 1851. Tras resistir el embate de la opinión pública todo el tiempo que pudo, el Almirantazgo había acabado gastando un montón de dinero de las arcas del Estado. Para aplacar a los escépticos necesitaban exhibir algo importante. Habían descubierto tres tumbas, sí, pero no habían encontrado a un solo marinero desaparecido ni barcos ni documentos escritos con información sobre su paradero. No eran las noticias que deseaban oír los altos

mandos. Los rumores insistentes sobre una masacre no ayudaban. Alguien tenía que pasarlo mal, pero la Royal Navy pensaba sacudirse tantas culpas como pudiera. Como ballenero, Penny ya llevaba una diana en la espalda, así que el Almirantazgo apuntó contra él primero.

Las cartas enviadas cuando los barcos aún no habían culminado la travesía de regreso les proporcionaron abundante munición. Un Comité Ártico nombrado especialmente dirigió la investigación, presidida por el contralmirante William Bowles. Oficial de carrera de la Royal Navy, de pobladas cejas blancas y patillas anchas que, como dos hachas, enmarcaban unos labios fruncidos, los méritos bélicos de Bowles no eran dignos de mención. Pero no importaba. Sus contactos con el Partido Conservador eran excelentes, lo que le aseguraba un ascenso inminente a almirante de la flota. La comisión de investigación que presidía, formada por cinco hombres, estaba dominada por tres excomandantes de navío que habían participado en expediciones árticas, tres luminarias del panteón polar de la Royal Navy: George Back, Frederick Beechey y William Parry. El tema principal planteado a tan augusta junta derivaba de la discusión suscitada en el Ártico superior el 11 de agosto de 1851, día en que Penny y Austin se encontraban a bordo de sus respectivos barcos en la bahía de Assistance, en la isla de Cornwallis. Pero lady Franklin sospechaba que lo que el Almirantazgo quería en realidad era resarcirse. Entre otras cosas, ella no se fiaba de Back y creía que el comité se había confabulado contra Penny, el miembro más vulnerable de su equipo.

Penny y sir John Ross habían pasado el invierno en la bahía de Assistance, sitiados por la banquisa. El 24 de febrero de 1851, un día soleado y sin viento, hizo tanto frío que el mercurio del termómetro se solidificó al alcanzar los 40 grados bajo cero. A finales del verano se abrieron canales de agua en el hielo, lo que permitió un encuentro con Austin. Juntos debatieron si debían subir hacia el

canal de Wellington e intentar buscar el rastro de Franklin en algunas de las rutas opcionales que el Almirantazgo había puesto por escrito en sus instrucciones. Sir John se había dirigido hacia allí con el *Erebus* y el *Terror* en su circunnavegación de la isla de Cornwallis, antes de detenerse a pasar el invierno en la isla de Beechey. Pero los barcos ya se hallaban demasiado al sur, si no hundidos y posados en el lecho marino, cuando Austin y Penny discutían sobre adónde debían ir a buscarlos. En circunstancias normales, un oficial de la Royal Navy de Su Majestad no se habría rebajado a debatir con un capitán ballenero. Aquella operación naval, sin embargo, distaba mucho de ser normal.

—Ha sido una especie de divagación de la que no he sacado nada en claro —resolló Austin, indignado, tras una conversación con Penny y Ross.

Mientras el comandante naval insistía en que trataba de ser educado y atento, «me sentía profundamente a disgusto. Cómo pude mantenerme como oficial y caballero en aquellas circunstancias es algo que ignoro».

La disputa se mantuvo candente durante todo el día, se desplegó a través de cartas enviadas de un barco a otro, en acaloradas discusiones cara a cara, e incluso con un grito desde la proa en un momento en que Austin espetó a Penny, cuando el ballenero pasaba por debajo montado en una barca: «Suba por el canal de Wellington y favorecerá la causa». En una carta, Penny reflejaba su preocupación por el riesgo de chocar contra las duras formaciones de hielo que iban a la deriva y avanzaban a gran velocidad movidas por las fuertes corrientes del norte. El viento estaba a punto de cerrar del todo la ventana de la búsqueda, y a Penny no le entusiasmaba la idea de que le guillotinara la cabeza si se asomaba más tiempo del debido. Advertía de «el ritmo pavoroso de las mareas (que avanzaban a no menos de seis nudos) a través de los estrechos que dividen el canal, peligrosas incluso para las barcas, y

mucho más para las embarcaciones grandes, a menos que se encuentren libres de hielo, algo que, según su aspecto presente, no parece que vaya a ser el caso esta temporada».

Austin creía que las búsquedas de sus equipos de rastreo, que se habían desplazado al este y al sur, demostraban que no tenía sentido probar más al norte. Él no lo sabía, pero los supervivientes de la expedición Franklin ya se habían desplazado hacia el sur. Si su búsqueda no había servido para encontrar a hombres con vida, al menos podría haber arrojado algo de luz sobre lo ocurrido mediante el descubrimiento de pruebas. Más tarde, ya en Inglaterra, sometido a ataques desde todos los frentes, Penny insistía en que él se había mostrado dispuesto a navegar hacia el norte por el canal de Wellington y que había solicitado un vapor a Austin, solo que se le había negado. El Comité Ártico concluyó que Penny había alterado su relato después de «descubrir la decepción de todos» a su regreso a Inglaterra y lo culpó de no haber permanecido dos semanas más para, como mínimo, medir las condiciones del hielo en el canal. La Junta convino en que tanto Penny como Austin tenían justificación plena, según las órdenes del Almirantazgo, para evitar el riesgo de quedar atrapados otro invierno. Pero el informe final de la investigación, en el que no se escatimaban elogios al «celo, energía, intrepidez y perseverancia» de quienes habían participado en la búsqueda, no sirvió para aplacar la creciente frustración pública ante una de las instituciones más respetadas del país. En palabras de un culto comentarista del *Athenaeum*, el desprecio demostrado por Austin hacia Penny, que merecía halagos por haber encontrado las tumbas de algunos miembros de la tripulación de Franklin en la isla de Beechey, constituía un ejemplo desafortunado del esnobismo naval británico.

El capitán de la Royal Navy rehusó aceptar informaciones y consejos del capitán de una expedición «mercantil», a pesar de que esta navegaba, como él mismo, a las órdenes del Almirantazgo, y se enzarzó con él, con gran coste

> para la nación, en una tarea humana muy frecuente. Sir John Franklin y sus aguerridos compañeros podrían yacer enterrados bajo un denso manto de hielo, y ser desdeñados e ignorados los anhelos de un generoso país por encontrar a unos hijos largo tiempo desaparecidos, cualquier cosa menos que un antiguo comandante de un ballenero les mostrara el camino hacia el rescate.

El comité también investigó la espantosa afirmación de Adam Beck según la cual los inuits habían asesinado a los tripulantes del *Erebus* y el *Terror*. La procedencia de la historia no la hacía demasiado fiable, y los miembros de la expedición habían perdido un tiempo considerable intentando aclarar los aspectos más básicos. A continuación querían intentarlo los expertos. Según testificó Ross, a pesar de las dudas iniciales, estaba convencido de que Beck estaba siendo totalmente honesto. Había sido «educado en el cristianismo por misioneros», explicó Ross al comité, y entendía bien las gravísimas consecuencias de mentir bajo juramento.

«Debo añadir, no obstante, que la clase de personas a la que pertenece pierden totalmente la cordura cuando se embriagan.»

Ross no dijo nada más. No hizo falta. ¿Qué eran acaso los salvajes, sino unos borrachos embusteros? Aun así, Ross se mantuvo desafiante ante el duro interrogatorio en relación con las acciones de Beck y las suyas propias. A medida que los miembros del consejo indagaban más sobre el «misterioso asesinato» de la expedición Franklin, el almirante Bowles quería asegurarse de que a Ross y a los demás buscadores no se les hubiera pasado nada por alto, tal vez alguna nota que proporcionara un relato más revelador del destino de la expedición Franklin. Durante un interrogatorio, el presidente se centró en un montículo erigido con latas en la isla de Beechey. Parecía el lugar perfecto para guardar una o más notas sobre la situación del grupo. Pero todas las latas estaban vacías. Bowles sospechaba que los expedicionarios habían cometido un error y habían pasado por alto pistas importantes. Ross, quien

también estaba a punto de convertirse en contralmirante, aseguró a los miembros del comité que toda la zona se había rastreado con atención. Era posible, pero no probable, que se les hubiera escapado algo, reconoció durante el interrogatorio. Su propia experiencia lo confirmaba.

«Hay una lata que contiene los versos de un poema que dejé en un monte de Puerto Leopoldo, y aunque desde entonces han pasado por allí cien hombres, nunca lo han encontrado, y ahí sigue. Casi todas las tripulaciones del *Investigator* y el *Enterprise* han estado allí, y nunca lo han encontrado.»

Ross veía una pista importante en el hecho de que fueran tan pocos, lo que «consideraba una prueba de que sir John Franklin había renunciado a toda esperanza de seguir avanzando, había decidido regresar a casa y se había perdido». Para las muchas personas deseosas de ver que había surgido algo positivo de aquella búsqueda, Ross enviaba un rayo de esperanza.

> Creo que se perdió al quedar atrapado en el hielo, como le ocurrió a sir John Ross. Ese es uno de los motivos por los que considero verosímil la historia de Adam Beck. Yo había acordado con sir John Franklin antes de su partida que, si avanzaba, debía dejar notas informando de adónde se dirigía, además de efectuar depósitos [de provisiones y suministros]. No solicité que el Gobierno proveyera esos depósitos, sino que el mismo sir John Franklin los preparara a partir de sus propios recursos, como había hecho yo.
>
> Le dije: «Lo más probable es que sea yo quien acuda en su busca si no aparece, así que debemos entender que hará depósitos en la isla de Cornwallis y en la isla de Melville. Que dejará constancia de cuáles son sus intenciones. Si no deja nada, concluiré que está de regreso y que considera que no sería de ninguna utilidad dejar avisos».

Pero en aquella sala de vistas había un problema que se estaba obviando: las pistas falsas obstaculizaban la investigación sobre la expedición desaparecida. Muchas pistas falsas. Cada vez que aumentaban las expectativas de un rescate, solo para disiparse a continuación, se incrementaba el sufrimiento de los angustiados

familiares. El nombre de Ross se vinculaba a una decepción reciente, muy dolorosa, de la que no se habló durante la vista, a pesar de que había llegado a la prensa, o tal vez precisamente por eso: a bordo de la goleta *Felix* llevaba dos palomas mensajeras donadas por una tal señorita Dunlop de Annanhill, cerca de Ayr, en Escocia. En el otoño de 1851, cuando el hielo dejó atrapado el barco de Ross en la bahía de Assistance, Ross sacó las palomas de sus jaulas para fijar unos mensajes a sus patas y soltarlas.

Se suponía que aquellas aves debían salir volando e ir al encuentro de gente —con suerte, marineros de algún ballenero más al este, o los hombres del destacamento de la Compañía de la Bahía de Hudson, más al sur—. Pero aquellas dos palomas volaron en círculo sobre una vasta y desolada extensión de hielo y regresaron al *Felix*. Tras varios intentos, advirtieron que era imposible convencer a los pájaros de que volaran hacia los balleneros del estrecho de Davis. Al ver que asustarlos con disparos de rifle no funcionaba, Ross optó por improvisar. Los metió en una pequeña caja de papel colgada de dos grandes globos llenos de gas que medían 1,8 x 2,4 metros y los hizo flotar por el aire. Idearon un mecanismo retardado para que se abriera una trampilla que liberase a los mensajeros del aire veinticuatro horas después. El invento fue alejándose, en dirección sur, hasta que desapareció del alcance del catalejo.

Al cabo de dos semanas, los periódicos escoceses informaron de que una de las palomas había viajado unos 3.200 kilómetros sobre el Atlántico Norte y había ido a posarse cerca de su palomar, en Ayr. Otros decían que habían vuelto las dos aves mensajeras. Una de las noticias más descabelladas, aparecida en el *Dundee Advertiser*, incluía a un pistolero con buena puntería que disparaba a las patas de aquellas palomas. Todo aquello inspiró a los redactores de titulares de prensa: «Últimas noticias de sir John Ross: extraordinario vuelo de palomas mensajeras», o «Las portadoras de cartas de John Ross». Sin embargo, nadie había sido capaz de

presentar nota alguna que demostrara que las palomas mensajeras de Ross habían llegado a Escocia ni a ningún otro lugar más allá del gélido y mortífero Ártico superior. Lo más probable es que las aves murieran congeladas allí, bien atrapadas en aquella caja a la deriva, sostenida por los globos, bien al posarse sobre el hielo o la tundra helada, donde la falta de alimento no les habría permitido llegar muy lejos.

Pero tampoco importaba. Como cualquier cosa que tuviera que ver con el circo cada vez más extravagante que rodeaba la tragedia de Franklin, de lento desarrollo, la gente siempre tenía ganas de más. El público ya se dedicaba a observar el cielo con la esperanza de recibir mensajes del *Erebus* y el *Terror* llegados por el cielo. Pocos días después de los primeros avistamientos, cuando se divisó una paloma pasajera en las jarcias de un barco en Dundee, hubo gente que intentó atraparla. El pájaro salió volando hacia la estación de tren seguido por una multitud entusiasmada. Finalmente se impusieron las voces más sensatas, entre ellas la de un experto que escribió en el *Manchester Guardian* descartando la idea de que las palomas de Ross hubieran podido recorrer aquella distancia, algo que consideraba «la torpe invención de un bromista deseoso de practicar con la credulidad del público».

En pocas palabras, aquella era la obra de un bromista chalado. No era el primero que rodeaba la expedición Franklin y sus hombres. Ni sería el último. Y esa era precisamente la clase de la imbecilidad pública que el Almirantazgo y sus respetados exploradores polares no querían que se asociara con su buen nombre. Así que fueron a por Ross durante la investigación y mantuvieron con él una disputa desagradable sobre algo más tangible: William Parry, que había llegado hasta la mitad del archipiélago Ártico y había demostrado cómo sobrevivir a un invierno mortal, preguntó a Ross qué sabía sobre un pedazo de madera y hojalata que Adam Beck aseguraba haber encontrado y recogido en la costa. El intérprete juró que lo

había hallado cerca del lugar en el que se creía que Franklin y sus hombres habían pasado su primer invierno.

—El pedazo de madera medía cuatro pies y nueve pulgadas [un metro y medio] de largo con una base de tres por cuatro pulgadas [siete por diez centímetros] de ancho —respondió Ross—. Habían cortado con sierra la parte superior, donde tenía un fragmento de hojalata. Yo lo vi. Lo transportaba Adam Beck cuando la hojalata se soltó y se hundió en la capa de nieve, que en ese momento era muy espesa. Después de eso ya no la encontraron. El hombre ha jurado que en la pieza de hojalata se leía «Septiembre de 1846».

—¿He entendido bien? ¿Dice usted que vio la placa de hojalata? —preguntó Beechey.

—Sí, vi que la llevaba con mi catalejo. Yo estaba a unos cuatrocientos metros de distancia. Aquello ocurrió en la costa noreste de la bahía de Union. Consideré que se trataba de un indicador de meridiano. Había un montículo de piedras del que había caído.

La señal de hojalata no se encontró nunca, aunque varias personas la buscaron en la nieve. Una vez más, se ponía en duda la credibilidad de Ross. En el error que había supuesto el fin de su carrera en 1819, había visto un espejismo de montañas que bloqueaban el paso del estrecho de Lancaster. ¿No estaría imaginando entonces un mensaje en un pedazo de metal dejado por miembros de la desaparecida expedición Franklin? Si el explorador y su intérprete habían visto realmente la inscripción «Septiembre de 1846» en una señal en el Ártico superior, habían dado con una pista asombrosa: marcaba el mes en que el *Erebus* y el *Terror* habían quedado atrapados, un hecho del que no se tendría constancia cierta hasta el descubrimiento de la nota de punta Victoria, que se produjo ocho años después de que Ross testificara. Fuera verdad o no, aquella pista se les había escapado de las manos y quedaría oculta en el Ártico, como había ocurrido con muchas otras.

Ross no contribuía a reparar su propia credibilidad dañada. Se mostraba algo confuso respecto a una cuestión importante relacionada con su intérprete: en un primer momento, Ross no creyó la historia de Beck sobre la matanza porque Carl Petersen la había cuestionado. Pero Ross se jactaba de ser el único oficial de la Royal Navy que entendía danés y creía que aquello le daba una ventaja única a la hora de discernir quién decía la verdad, si Petersen o Beck. Sospechaba que Petersen era el mentiroso y cambió de opinión sobre la supuesta masacre ante un más que escéptico Comité Ártico. Este recibió con más agrado el testimonio del capitán Horatio Austin, quien tenía una opinión muy negativa de Beck y no le gustaba que el inuit tomara sus propias decisiones y actuara al margen de la cadena de mando. La primera pregunta que el presidente formuló a Austin, durante el tercer día de vistas, tenía que ver con sus quejas sobre Beck y su relato de la matanza, quejas que Austin había dejado por escrito el mismo día en que se produjo la discusión en el canal de Wellington.

—¿Mantiene la misma opinión sobre esa historia? —quiso saber Bowles.

—Absolutamente —respondió Austin—. Considero que todo se examinó con detalle y que todos los presentes convinieron en que la conducta de Adam Beck era de lo más deshonrosa.

—¿A qué circunstancias alude que no se hayan detallado ya en referencia a Adam Beck?

—Desde entonces todo se ha confirmado por la conducta de Adam Beck.

—¿A qué se refiere?

—Me refiero a su demora, y a lo que ocurrió cuando estuvo en tierra, algo de lo que el capitán Ommanney puede dar mejor cuenta que yo; a su conducta cuando se encontraba con sir John Ross. Era un hombre en quien no podía depositarse la más mínima confianza debido a su comportamiento irregular y, en mi opinión, a su

embriaguez. Creo que representaba la peor descripción de un salvaje civilizado que vi jamás.

Desacreditar el testimonio de un inuit no requería demasiados argumentos. Los prejuicios raciales hacia los pueblos indígenas hacían que el desprecio por todo lo que decían y pensaban fuera casi automático para muchos europeos convencidos de su superioridad moral e intelectual. Además, desconfiaban de la tradición de los inuits, que recordaban su historia contándola y no plasmándola en libros. Para gente que depositaba una inmensa fe en la palabra escrita, que los pueblos indígenas recordaran el pasado de memoria convertía sus explicaciones en cuentos y leyendas, entretenidas tal vez, pero indignas del tiempo de expertos con formación. Los errores, los malos entendidos y las contradicciones, los defectos inevitables de cualquier relato contado una y otra vez a lo largo de años, incluso de generaciones, convertían las historias de los inuits en algo más dudoso aún para un público que no estaba dispuesto a entresacar la verdad de la niebla de la memoria y el embellecimiento, o que no sabía cómo hacerlo.

Además, comparadas con muchas de las cosas que pasaban por noticias sobre la expedición Franklin en Europa, las historias de los inuits revelaban bastante cautela. El misterio alimentaba pistas falsas, consejos paranormales y bromas de mal gusto que crecían como setas en suelo húmedo. En Spitsbergen, unos cazadores advirtieron que había renos con las orejas melladas. Un experto alemán se puso en contacto con el Almirantazgo para sugerir que podía tratarse de mensajes enviados por Franklin en forma de caribús salvajes, dado que otros exploradores habían intentado enviar notas fijadas al cuello de zorros árticos. Se pensó que unas botellas misteriosas que aparecieron flotando en el Ártico ruso contendrían informes del *Erebus* y el *Terror*, pero resultaron estar vacías. De un tamaño similar al de las botellas de refresco, eran redondeadas, de cristal oscuro, y tras ser sometidas al análisis del

Almirantazgo, se descubrió que eran de origen extranjero. Los expertos llegaron a la conclusión de que eran idénticas a las boyas de las redes de pesca que se usaban en Noruega, justo lo que eran.

Los errores nacidos de la esperanza resultaban comprensibles. Pero la locura desatada por la expedición Franklin iba mucho más allá. En una carta publicada en el *Dundee Advertiser* se explicaba que el capitán de un ballenero, de nombre J. Robb, había pasado el invierno en el estrecho de Lancaster a bordo del *Flora*. Siguiendo una pista inuit, una decena de miembros de su tripulación encontraron los cuerpos de cuatro hombres, «congelados como témpanos». Uno llevaba el nombre «H. Carr» tatuado en un brazo. La impactante noticia llegó a varios periódicos, e incluso a la Cámara de los Comunes, donde varios parlamentarios gritaron «¡Sí! ¡Sí!» ante las voces que aseguraban que se efectuaría una investigación exhaustiva. El resultado: «La autoridad aduanera, tras llevar a cabo una investigación, informa de que todo ha resultado ser una invención: no existe ningún barco en Hull con el nombre de *Flora*».

Las alucinaciones árticas abundaban. La tripulación del buque inglés *Renovation* informó al Almirantazgo del avistamiento de dos barcos de tres palos y velas cuadras sobre un iceberg, en Grand Banks, frente a Terranova. Uno de los dos estaba erguido; el otro, de costado. El capitán, Edward Coward, se hallaba enfermo en su camarote en ese momento, pero sus hombres observaron las naves atrapadas con un catalejo durante casi tres cuartos de hora. Dado que no captaron la menor señal de vida, no se aproximaron más, al parecer por temor a que hubiera fantasmas a bordo. Un titular publicado en el rotativo canadiense *Kingston Whig Standard* declaraba: «Capitán Coward: ¡Qué nombre más apropiado!».* El Almirantazgo volvió a investigar, en unas pesquisas de tres meses en las que participaron el Foreign Office, el Ministerio de las Colonias, la Guardia Costera, personal consular en Venice y navieras británicas y de Terranova, y aduaneros de Inglaterra, Irlanda y Canadá. Pero

todo resultó en vano. La aparición de los buques fantasma no llegó a explicarse nunca.

La búsqueda de la expedición Franklin podría haber concluido con los exámenes contrastados del Comité Ártico y conclusiones alcanzadas desde la comodidad y el resguardo de las oficinas del Almirantazgo. Hacía ya seis años que el *Erebus* y el *Terror* habían zarpado, con provisiones para unos tres años. Se habían gastado grandes sumas de dinero, público y privado, y embarcaciones y trineos habían rastreado miles de kilómetros en el archipiélago Ártico y habían encontrado pocos rastros útiles. La última partida de búsqueda solo había descubierto unas tumbas y un fragmento de madera de olmo inglés que, según pensaban, procedía de una de las naves de Franklin, lo cual solo sirvió para generar más dolor y discusiones. Pero al mirar al futuro, el comité servía a un propósito importante: pedía a testigos y otros expertos que indicaran por escrito si creían que podía seguir con vida alguno de los hombres de Franklin y, en caso afirmativo, la mejor manera de continuar buscándolos. La visión fríamente racional de Scoresby resultaba persuasiva.

> Que sir John Franklin o una parte de sus asociados *pueda* sobrevivir todavía es una posición que no puede rebatirse. De ahí que sí exista, por tanto, *cierto grado de probabilidad*, sea cual sea ese grado. A mí me parece que esa probabilidad tiene que ver, o viene avalada, por una serie de consideraciones.
>
> Sir John Ross estuvo ausente y no se supo nada de él durante *cuatro años* y algunos meses (aunque nunca a una distancia de las posiciones frecuentadas por balleneros superior a 250 millas [400 kilómetros]) y regresó con prácticamente toda su tripulación sana y salva.

Dado que el *Erebus* y el *Terror* transportaban «una cantidad de recursos y suministros incomparablemente mayor», según Scoresby, «podrían vivir aún». A partir de ahí, la razón lo abandonaba,

derrotada por la fe y el orgullo. Los inuits vivían en zonas igualmente frías y desoladas durante toda su vida. «¿Por qué no podían hacerlo entonces unos británicos curtidos y emprendedores sustentados desde las alturas por el arrojo moral y la esperanza cristiana que preservaron al propio Franklin, a Richardson, a Back y a otros cuando les fallaron los poderes corrientes de la vida a unos hombres experimentados en adversidades similares, en viajes canadienses? ¿Por qué no podrían seguir ellos con vida entre la desolación de las soledades del Ártico y el naufragio de las esperanzas de los tímidos y los vacilantes? Scoresby defendía que la única posibilidad racional de que una catástrofe hubiera borrado del mapa a todos los hombres de la expedición era un temporal tan violento que hubiera hecho volcar los dos barcos cerca del límite entre el hielo y el mar. A lo largo de todas las décadas de viajes al Ártico realizados por miles de balleneros, nunca dos barcos habían naufragado con toda la tripulación a bordo, añadía. Para él no tenía sentido que las naves de Franklin, «entre las más resistentes enviadas jamás a los mares árticos, hubieran quedado aniquiladas hasta el punto de no dejar ni rastro».

Por su parte, Austin y Ommanney consideraban imposible que algún miembro de la expedición Franklin siguiera con vida. Pero el consenso entre otros veteranos del polo proporcionaba algo de esperanza, aunque débil, de que alguien podría necesitar un rescate. El Comité Ártico recomendaba otra misión, con algunas advertencias. El Almirantazgo no podía estar contento. El costo para su presupuesto y su prestigio era cada vez mayor. Algunos de los exploradores más respetados del país insistían en realizar otro gran intento que tuviera en cuenta mejoras significativas en las ropas de los marineros, antes de que la Royal Navy enviara a más hombres al frío extremo.

Francis McClintock, que servía a las órdenes de Austin, escribió con profusión de detalles sobre la cuestión de la vestimenta y los

equipos, y adjuntó dibujos muy precisos de tiendas de campaña mejoradas, listas de instrumentos con el cálculo de sus respectivos pesos, así como raciones diarias de comida, incluido un cuarto de pinta de ron para que los hombres se enfrentaran mejor al frío de la mañana. El irlandés, al que describían como «bajo, delgado pero fibroso y [con un] cuerpo musculoso, apto para resistir el cansancio y los contratiempos continuados», había pasado más tiempo que la mayoría con los inuits, y ayudaba a los exploradores pioneros en sus viajes de larga distancia por tierra. Desarrolló el sistema con el que media docena de marineros, dirigidos por un oficial, tiraban de trineos con la ayuda de velas en caso de vientos favorables. Con veinte grupos de trineos desplegados en la primavera de 1851, los hombres de McClintock cubrieron gran parte de la distancia por tierra, unos 1.220 kilómetros, en siete semanas. Su experiencia en los polos y su extraordinaria energía, así como la idéntica determinación de un oficial a las órdenes de McClintock, serían la clave para encontrar las primeras pruebas sólidas de lo que había ocurrido a sir John y a sus hombres.

McClintock sugería que los rastreadores fueran ataviados con pieles en lugar de los habituales jerséis de lana de los marineros. Aquellas prendas se confeccionarían a bordo tras adquirir en grandes cantidades pieles de foca curtidas a los inuits. Firme partidario de viajar ligero de equipaje, McClintock creía que el conjunto ideal consistía en: «1 camisa de franela o camisola de lana de Guernsey, 1 calzón largo, 1 jersey de sarga azul, 1 pantalón, 1 cinturón, 1 par de calcetines de estambre, 1 par de botas de tela, bufanda de lana, peluca galesa [gorra de lana que cubría las orejas y el cuello], 1 gorro impermeable, mitones, cubrecara, chaqueta o jubón de piel de foca (este último preferible por ser más largo, abultar y pesar menos, y por ser más ligero y resistente al viento, la nieve y la humedad)».

A. R. Bradford, médico del *Resolute* y segundo de a bordo en las partidas de búsqueda occidentales, proporcionó el análisis más detallado posible de la ropa que se usaba, así como de los defectos de los equipos. A través de las respuestas del médico a los miembros del comité, resulta fácil percibir el dolor y la incomodidad que los hombres de Franklin debieron sufrir, sensaciones que empeoraban a medida que pasaba el tiempo y la ropa y las botas se iban desintegrando. Las prendas de exterior «no estaban en absoluto adaptadas a las exigencias de una expedición por el Ártico —escribió—, y menos en la estación más fría, cuando los vientos gélidos, que transportaban una nieve muy fina, penetraban en cualquier prenda de tejido mínimamente abierto, como la lana y el paño». Bradford se había pasado a los pantalones de piel de foca, pero prefería que estos y las zamarras fueran del territorio de la bahía de Hudson, pues la nieve fina en suspensión no se pegaba a su superficie lisa. En su opinión, la piel de foca de los inuits no era tan buena, pues creía que resultaba demasiado ajustada para las tripulaciones británicas cuando la compraban ya confeccionada.

> La ropa no debe apretar nunca en el clima ártico, pues todo impedimento a la circulación en cualquier miembro se traduce en una congelación rápida del mismo. La única objeción a la piel de foca es que la nieve en suspensión, que es muy fina, se aloja bajo el pelo, y ni con un cepillado exhaustivo se elimina por completo. La consecuencia es que, cuando el hombre se ha metido en su saco y entra en calor, esa nieve fina se derrite y se genera una gran acumulación de humedad, y los sacos quedan empapados cuando los hombres se encuentran en su interior, o se congelan pocos minutos después de salir de ellos, y entonces ya no hay manera de secar esa humedad de los artículos hasta bien avanzada la estación.

Bradford quería que la Royal Navy renunciara a las botas de lona, que se entregaban junto con vendas para pies de tela de manta, y las sustituyera por las botas de piel de foca de los inuits. Le parecían apropiadas tanto para el clima seco como para el húmedo. Las de

lona se mojaban y se congelaban hasta calar los pies de los pobres hombres que intentaban caminar sobre lo que debían sentir como agujas en la piel llagada y quizá congelada.

«Las botas de lona requerían largo tiempo para poder extraer el hielo de su interior, que había que rascar con un cuchillo. Algunas veces se congelaban hasta tal punto que los hombres debían meterlas en sus sacos de dormir, entre las piernas, durante una o dos horas para descongelarlas, y solo entonces podían ponérselas.»

John Richardson, el amigo íntimo de Franklin y médico de sus expediciones anteriores, sugería reemplazar los zapatos de invierno confeccionados con lona por otros de piel curtida y suave. «Deberían tener la forma de los mocasines canadienses y contar con espacio suficiente para que cupieran tres calcetines de lana gruesa», recomendaba. Scoresby añadía otra idea más radical para mejorar los viajes sobre la nieve y el hielo: fijarse más en los habitantes locales y hacer más uso de perros para tirar de los trineos, tal como había hecho Penny con grandes resultados.

En su informe final, el comité no descartaba por completo la explicación de la masacre ofrecida por Beck. Pero aconsejaba que, si los altos mandos del Almirantazgo llegaban a la conclusión de que hacía falta ampliar las investigaciones, debían desvincular estas de otra nueva búsqueda. Ya se había desperdiciado un tiempo valioso. Los expertos recomendaban llevar a cabo otra búsqueda del *Erebus* y el *Terror* en el verano de 1852, que debía incluir un esfuerzo por encontrar la señal de hojalata que, según Ross, Beck había dejado caer en la nieve. Pero las siguientes expediciones que partieran en busca de Franklin y sus hombres deberían concentrarse en la parte superior de canal de Wellington, «intentando en la medida de lo posible ir más allá del punto alcanzado por Penny en el paso del Noroeste», proponía el informe final del comité.

Tras la exposición de todos los argumentos y acusaciones, tras un estudio serio y consejos ponderados, la comunidad de

exploradores estaba decidida a continuar buscando en el sitio equivocado.

7

BARCOS FANTASMA

Los exploradores polares que sabían a lo que se enfrentaban Franklin y sus hombres daban por sentado que estos habían quedado atrapados en algún punto del paso del Noroeste. Pero la Royal Navy no había renunciado a la posibilidad de que hubieran alcanzado el Ártico occidental, donde sir John había esperado poder iniciar el camino de regreso a casa por Rusia. Al *Enterprise* y al *Investigator* se les encomendó la misión de rastrear esa zona de búsqueda, y tuvieron que emprender una larga travesía alrededor del cabo de Hornos, en el extremo meridional de Sudamérica, y a lo largo de la costa hasta el estrecho de Bering. Lady Jane Franklin mantenía viva la búsqueda en las áreas más orientales, donde era más probable que se encontraran los supervivientes. En esa ocasión escogió a un métis,* William Kennedy, para dirigirla. Kennedy tenía solo cinco años cuando conoció a Franklin, a la sazón explorador novel en su primera expedición terrestre al Ártico. El encuentro había tenido lugar en Cumberland House, el destacamento de comercio de pieles de la Compañía de la Bahía de Hudson en la isla de Pine, en el río Saskatchewan. Alexander, el padre de William, era el intermediario principal. Durante las largas noches de invierno, Franklin enseñaba al niño, quinto hijo de un matrimonio formado por

una cree y un escocés, a leer y escribir. Animado a continuar aprendiendo, William fue a la escuela en las islas Orcadas escocesas. Siguió los pasos de su padre en el comercio de pieles, pero dejó la Compañía de la Bahía de Hudson el mismo año en que Franklin zarpó con el *Erebus* y el *Terror* en busca del paso del Noroeste. Kennedy se negaba a vender alcohol a los pueblos indígenas, pues sabía que destruía sus vidas y con frecuencia acababa con ellas.

Lady Franklin le ofreció el mando del *Prince Albert* por recomendación de A. K. Isbister, sobrino de Kennedy, activista de los métis y antiguo comerciante de pieles. Más de un siglo después, la conexión entre Isbister, Kennedy y Cumberland House, donde habían vivido los dos hombres, proporcionaría otra afortunada confluencia, clave para la búsqueda moderna de la expedición Franklin. William Kennedy, con el beneplácito de lady Franklin, entrevistó y escogió personalmente a los miembros de la tripulación de su queche, casi todos curtidos escoceses oriundos de las islas Shetland, siempre azotadas por el viento. La expedición llevaba siete palomas mensajeras marcadas con una tinta especial, en otro intento de enviar por aire noticias desde el Ártico, ya fueran buenas o malas. Sophy explicaba el método con unas instrucciones muy detalladas: «Una cruz en el pecho (con tinta roja o negra, en función del color del ave) ha de usarse *solo* en caso de buenas noticias, lo que no implica necesariamente el hallazgo individual de sir Franklin sano y salvo, sino que se ha encontrado la expedición».

El avistamiento de una paloma especial, escogida a tal propósito, significaría que llegaban noticias especialmente buenas: «El ave *Lady Ross* ha de enviarse solo si se da la circunstancia feliz del rescate *individual* de sir John y si este se encuentra sano y salvo. Además, como garantía de que se ha enviado deliberadamente y no se ha escapado, debe llevar grabada la cruz negra sobre el pecho, así como el número 7».

Siguiendo los consejos del mundo de los espíritus, lady Franklin había convencido a los expertos polares y había dado instrucciones a Kennedy para que centrara la búsqueda en el sur, y no a través del canal de Wellington. Kennedy estaba igual de convencido que ella sobre la veracidad de los mensajes del más allá. Kennedy era amigo del capitán William Coppin y había pasado tres días con él en Derry durante los meses en que se planificó la expedición de 1851. Para asegurarse, había asistido a tres sesiones para entrar en contacto con el espíritu de Weesy. Había oído los nombres de aquellos cuatro lugares, incluido el del estrecho de Victoria, que aún no se había descubierto, así como la localización del *Erebus* y el *Terror* en punta Victoria, revelada en la aparición original, dos años antes. Coppin incluso vio zarpar el *Prince Albert* desde Aberdeen.

Kennedy decretó que su barco sería un espacio libre de alcohol, más allá de una pequeña cantidad de ron con fines medicinales. Camino del Ártico, la tripulación compró a los inuits seis perros de trineo, botas de piel de foca y otras prendas de abrigo. La expedición cubrió unos durísimos 1.770 kilómetros por tierra, en condiciones tan extremas que a menudo resultaba imposible incluso encender hogueras, lo que obligaba a sus miembros a alimentarse de perdices nivales crudas y congeladas. En el estrecho de Peel, donde debería haber virado hacia el sur rumbo al polo norte magnético, tal como le había ordenado lady Franklin, Kennedy se confundió. Así como un espejismo ártico había engañado a John Ross años atrás en el estrecho de Lancaster, Kennedy vio una masa de tierra que no existía entre las islas de Somerset y del Príncipe de Gales. Convencido de que no había ruta navegable, puso rumbo al oeste, donde la densidad del hielo y el azote de una ventisca imposibilitaron la búsqueda de una salida. Durante el temporal, el aire, la tierra y el mar se fundían en un borrón opaco. Y tan cerca del polo norte magnético, las brújulas no eran de gran ayuda.

> En nuestro caso, la ruta la marcaba casi por completo el viento, cuya dirección estaba indicada por una cinta que llevábamos atada en la muñeca. En los últimos días, el tiempo había sido extremadamente frío, y ese día todavía más, y todos sufríamos una grave ceguera causada por la nieve; era dolorosísima y la agravaban las agudas partículas de hielo en suspensión que se nos clavaban en los ojos, disparadas por el viento en contra.

Continuaron avanzando, seguidos durante un tramo por un lobo hambriento. Uno de los perros se desmayó y tardó veinticinco minutos en recobrar el resuello. Tras varias jornadas decepcionantes durante las cuales sobrevivieron a base de pemmikan y nieve para ahorrar agua y combustible, Kennedy vio signos de escorbuto y ordenó la retirada. A pesar de que se encontraban muy cerca de dar con el rastro de los desaparecidos, Kennedy se detuvo en seco.

El Almirantazgo, por su parte, mantenía la idea de que el canal de Wellington era el lugar en el que había que buscar, mucho más al norte de donde los hombres de Franklin habían abandonado los barcos. Para llevar a cabo la siguiente expedición al lugar equivocado, la Royal Navy escogió a sir Edward Belcher, un capataz duro nacido en Halifax, Nueva Escocia, que se había trasladado de niño a Inglaterra con su familia. A los trece años se alistó voluntario en la Marina y posteriormente sirvió a las órdenes de Beechey en el Ártico occidental. Como había adquirido fama de dureza excesiva, el Almirantazgo no le concedió ningún mando en varios años. Pero en 1852 le encargaron ponerse al frente de cinco barcos para ir en busca de sir John y sus hombres. Belcher no se disculpaba por exigir el máximo a sus hombres. En el Ártico había tanto que perder que no podían conformarse con menos.

«Los hombres que mandan deben preocuparse por las vidas cuyo cuidado les ha sido encomendado.» Así lo veía él. «Y los hombres buenos no siguen a locos descerebrados.»

El buque *Resolute* y su asistente, el *Intrepid*, pusieron rumbo al oeste y, a través del estrecho de Barrow, llegaron a la isla de

Melville. Su principal logro fue encontrar a los hombres varados, hambrientos y medio enloquecidos del *Investigator*, lo que quedaba del empeño que la Marina había llevado a cabo en 1850 para dar con la expedición Franklin. Habían pasado meses enteros navegando hacia el Ártico occidental junto con el *Enterprise*, a través del cabo de Hornos primero y después hacia el noroeste cruzando el Pacífico hasta lo que actualmente es Hawái, desde donde habían puesto rumbo al noreste para llegar al estrecho de Bering. Otro despliegue costoso y arriesgado de dos buques de la Royal Navy con escasa recompensa.

El capitán del *Investigator*, Robert McClure, descubrió el estrecho del Príncipe de Gales entre las islas de Banks y Victoria, pero estuvo a punto de perderlo todo en la apuesta. Durante una tormenta, un témpano inmenso chocó contra el *Investigator* y lo devolvió al estrecho. La presión ejercida fue tan intensa que rompió las amarras de 23 centímetros de grosor como si fueran hilos y arrancó seis anclas para hielo. La tripulación pensó que aquello era el fin y, desafiando las órdenes, asaltó las bodegas en busca de licor para aplacar el dolor. La tormenta pasó y el *Investigator* seguía a flote, por lo que McClure decidió continuar navegando. Pero estuvo a punto de sucumbir de nuevo, y fue entonces cuando decidió buscar un puerto seguro. Frente al estrecho de M'Clure, escogió un punto al que llamó bahía de la Misericordia para pasar el invierno de 1851. Como comentó sarcásticamente tiempo después Alexander Armstrong, oficial médico del barco: «Habría sido misericordia que no nos dejara entrar ahí».

Embarrancado en un bajío, el barco no tardó en quedar atrapado por el hielo. Durante tres inviernos de tortura en la bahía de la Misericordia, las temperaturas llegaban a los 53 grados bajo cero, y en ocasiones obligaban a 66 hombres que vivían con dos terceras partes de sus raciones a pasar sin agua: las provisiones se congelaban. Cuando el aire, finalmente, superó apenas la

temperatura de congelación, en junio de 1852, los marineros aguardaron pendientes de que el hielo se rompiera. Pero por el contrario, cerró aún más su cerco, aumentando su grosor en 7 centímetros sobre el del mes anterior y pasando a los 2,6 metros. A medida que los lamentos de sus hombres se fundían con el igualmente quejumbroso crujido de los grandes travesaños aplastados por el hielo, McClure ordenó a los tripulantes que abandonaran el *Investigator* en más de una ocasión, solo para desdecirse y renovar sus esperanzas de que el Ártico se apiadara de ellos y los liberara.

Cuando Belcher llegó al archipiélago con sus cinco barcos, envió a Henry Kellett, con su *Resolute* y su asistente de vapor, el *Intrepid*, hacia el oeste, rumbo a la isla de Melville. Belcher prosiguió hacia el norte por el canal de Wellington con el *Assistance* y el vapor de apoyo *Pioneer*, mientras que el *HMS North Star* quedaba anclado frente a la isla de Beechey como nave-depósito. En una travesía de 22 días en trineo por la isla de Melville, el teniente George Mecham se detuvo en Winter Harbor, donde William Parry y su tripulación habían luchado por sobrevivir décadas antes. Allí encontró el registro de procedimientos que había guardado McClure, con la descripción de cómo había quedado su expedición varada en la bahía de la Misericordia. También aseguraba que McClure había descubierto el tramo final del paso del Noroeste, que había visto pero por el que no había transitado porque el hielo lo bloqueaba. Dado que el año estaba ya muy avanzado para intentar un rescate, el teniente Bedford Pim encabezó una misión con dos trineos a principios de la primavera de 1853. El mayor de los dos se rompió, y Pim prosiguió con otros dos hombres en un trineo tirado por perros. Tras 28 días en los que recorrieron casi 260 kilómetros, atacados por un frío despiadado, lograron dar con el *Investigator* cuando McClure y sus hombres, hambrientos, desorientados, muy mermados en sus

condiciones físicas, estaban a punto de abandonar el barco. El rescate los dejó sin palabras.

«Nuestros corazones estaban tan exaltados que nuestras lenguas eran incapaces de hablar», recordaría McClure, agradecido de haber escapado por los pelos con sus hombres de la misma catástrofe que se había abatido sobre Franklin y su tripulación.

Una vez que entraron en calor y comieron, McClure decidió que quería recorrer el último tramo del paso del Noroeste. Cuatro hombres habían muerto, algunos supervivientes habían perdido la vista y otros no podían caminar. Todos tenían escorbuto. Aun así, McClure repetía a Kellett que no había motivo para renunciar. Kellett, no obstante, se salió con la suya, el *Investigator* fue abandonado y todos sus tripulantes pasaron a los barcos de la expedición de Belcher. Una vez allí, siguieron adelante, pero no tardaron en quedar encallados en varios puntos. Decidido a mantener la moral lo más alta posible, Kellett pidió a todos los que podían que pasaran tiempo en el exterior y jugando. Sobre el hielo, a 26 grados bajo cero, los marineros bateaban pelotas y corrían entre base y base, en una versión del críquet considerada precursora del béisbol. Las carreras constantes los mantenían calientes y les daban menos tiempo para pensar en sus desgracias. Kellett, además, los ponía a trabajar «nivelando la nieve de la cubierta», lo que proporcionaba una superficie recta en un barco escorado varios grados a babor y contribuía a conservar el calor en las cubiertas interiores.

El médico del barco, el doctor William T. Domville, organizaba cursos, el primero de ellos de química. La tripulación escogió una versión abreviada de *La fierecilla domada*, de Shakespeare, como primera obra teatral del invierno. Los oficiales representaron una popular farsa en un acto, *Los dos Bonnycastle*. La obra se abre con una escena en la que un caballero que pasea por un parque le quita el reloj a un hombre que, según cree, se lo ha quitado a él, aunque no tarda en descubrir que en realidad lo tenía en el tocador de su

casa. Así, la víctima es en realidad el malhechor. Todo ello requería de grandes preparativos a bordo del *Resolute*: ajustar ropas, adaptar lámparas, retocar escenas... El señor Dean, el carpintero del barco, pasó varios días fabricando flautines, una guitarra y un elemento de atrezo muy importante: una pierna de carnero hecha de madera y lona.

Pero no todos eran buenos ratos en el Ártico superior. Un oficial llamado Sainsbury, rescatado del *Investigator*, se sentía cada vez más débil. Él y todos los demás sabían que iba a morir. Demacrado, el marinero aguantó hasta medianoche y finalmente se rindió sin ofrecer resistencia. Dos días después, Kellett ofició un servicio triste, inmerso en la niebla y el frío de noviembre. Algunos miembros de la tripulación introdujeron a Sainsbury en un sudario de tela basta, lo cosieron y lo trasladaron a unos doscientos metros del barco, hasta un rectángulo recortado en el hielo, y dejaron que las aguas del Ártico se llevaran su cuerpo. El recuerdo del funeral de Sainsbury en un mar cubierto de hielo quedó grabado en la memoria de George McDougall, capitán del *Resolute*.

> Nunca olvidaré esa escena en el hielo, cuando el cuerpo, metido en la lona cosida, rodeado de pesos, fue arrojado por la estrecha abertura y desapareció de nuestra vista. Al cabo de una hora, la naturaleza ya había colocado su lápida de hielo sobre la tumba de nuestro compañero fallecido.

Las cosas empeoraron aún más. Las tormentas azotaban los barcos. El hielo aumentaba su grosor. Morían más hombres.

En la primavera de 1853, el Almirantazgo envió el *Breadalbane*, un viejo buque mercante reconvertido en transporte naval junto con el vapor *Phoenix*. Su misión era llevar suministros a la expedición Belcher con la esperanza de que esta hubiera avanzado lo bastante para mantener viva la búsqueda de Franklin. El *Breadalbane*, una bricbarca de tres palos, transportaba ropa, carbón y alimentos, y ancló en el hielo, frente a la isla de Beechey. Belcher tenía órdenes

de hacer que el barco de los suministros regresara enseguida, antes de que el hielo lo dejara atrapado, y enviar a Gran Bretaña a todos los enfermos junto con noticias de la misión. La mayor parte del cargamento ya se había trasladado a tierra cuando, poco después de la medianoche del domingo 21 de agosto de 1853, las cuadernas de la bricbarca, que no se habían reforzado de forma conveniente para el Ártico, como en el caso de los buques de la Royal Navy destinados a las misiones de descubrimiento, empezaron a crujir y a gemir: la nave aullaba de dolor. El hielo que arañaba el casco estaba a punto de romperla.

El *Phoenix* empezó a remolcarla en cuanto pudo, con delicadeza, y hacia las tres de la madrugada el tándem flotante que huía de aquella lámina helada cada vez más extensa estaba ya a medio camino entre la isla de Beechey y el cabo de Riley, en la isla de Devon. Todo parecía estar bajo control, por lo que William Fawckner, agente del Gobierno que iba a bordo del *Breadalbane*, se retiró a su camarote. Intentaba conciliar el sueño cuando la presión del hielo contra el casco hizo que se abriera la puerta del camarote sobre las 4.10 de la madrugada.

«Los botes salvavidas», pensó.

«¡Saquemos al menos los botes salvavidas antes de que se hunda!» Fawckner se vistió deprisa, salió a cubierta en zapatillas y constató que la tripulación hacía lo posible por bajar los botes para que al menos se mantuvieran enteros. Pero estos eran como cáscaras de nuez en un cascanueces. El hielo, al comprimirse, los partía al instante. Fawckner se dirigió a la proa y envió una señal de emergencia.

> Me adelanté para avisar al *Phoenix*, para que los hombres salvaran los botes, y mientras lo hacía, las cuerdas que nos mantenían anclados se partieron, y una fuerte dentellada alcanzó el barco, y todas las maderas crujieron, y el barco se estremeció de una punta a la otra. Eché un vistazo a la bodega y vi que las cuadernas empezaban a ceder.

Más abajo, los hombres de Fawckner no eran conscientes de que el fin del buque estaba próximo. Él regresó a su camarote y sacó el baúl de viaje, una maleta de cuero «y rugí como un toro a todos los que seguían en sus camastros para que se levantaran y salvaran la vida». Cuando Fawckner llegó arriba, los hombres que ya estaban sobre el hielo le gritaron que saltara. El *Breadalbane* se iba a pique. Arrojó el baúl por la borda y se lanzó de un salto. En el descenso hacia el hielo cuarteado, perdió las zapatillas. Al cabo de cinco minutos, el barco «empezó a chasquear como harían los fósforos». Pero entonces la destrucción se detuvo de repente, y Fawckner y algunos más regresaron a la bricbarca para rescatar otras pertenencias. Él aprovechó para medir el agua que entraba en la bodega: tenía un metro y medio de profundidad.

Mientras «sondeaba, una embestida mayor que la anterior alcanzó la proa por estribor y el hielo llegó hasta el castillo». Todo el mundo abandonó el barco con las pocas ropas que pudieron rescatar.

> El barco empezó a hundirse deprisa, y desde que el bauprés alcanzó el hielo hasta que los topes de los mástiles desaparecieron de nuestra vista no transcurrió más de un minuto y medio. Qué manera más triste y menos ceremoniosa de vernos despojados de nuestro barco. Desde que recibió la primera embestida hasta su desaparición pasaron apenas quince minutos.

Todo el mundo logró bajar al hielo antes del naufragio. No murió nadie, pero otras tripulaciones sí sufrieron bajas, y apenas se habían encontrado rastros de sir John Franklin y sus hombres. Finalmente, Belcher decidió minimizar sus propias pérdidas. En el verano de 1854 ordenó que se abandonaran todos los barcos. Todos tendrían que volver a casa en el *North Star*, que continuaba a la espera en la isla de Beechey. En esa ocasión Kellett, entre otros, era el que defendía que siguieran la ruta. McClintock, que iba al mando del

Intrepid, la gabarra de Kellett, viajó seis días en trineo para discutir con Belcher. Analizaron el tema durante dos días hasta que, según Belcher, «ya era prácticamente inimaginable que no se hubieran revisado todos los aspectos del caso». Pero el terco comandante no cedió y envió su orden final por escrito:

> Este *abandono* se sale en gran medida de lo corriente. Si pudiéramos salvar aunque solo fuera el *Intrepid*, ya sería algo; pero su distancia respecto a la costa impide todo movimiento antes del 22 de agosto, y esa fecha resulta ya demasiado tardía para iniciar operaciones en la isla de Beechey. ¡No! Deben venir todos. ¡No solo los voluntarios!

Una última partida de trineos enviada para trasladar provisiones del *Investigator* a tierra informó en abril de 1854 de que el barco seguía atrapado en el hielo, algo escorado a estribor en un ángulo de 10 grados. Acabaría hundiéndose.

A principios de mes, después del naufragio del *Investigator*, Kellett y su tripulación empezaron a prepararse a conciencia para dejar el *Resolute* y abandonarlo también. Se trataba de un procedimiento rutinario que se aprendía en la instrucción de la Royal Navy, el que seguramente habrían seguido los hombres del *Erebus* y el *Terror* hacía casi seis años cuando bajaron a tierra. Los marineros enrollaban los cabos, elevaban los botes y los fijaban, guardaban las botavaras, recogían las gavias, alzaban el timón y colocaban bien cualquier cosa que, bajo cubierta, pudiera moverse o desprenderse. A medida que los grupos completaban sus tareas, los hombres emprendían la caminata de cinco días para llegar a la isla de Beechey hasta que, varias jornadas después, ya solo quedaban el capitán y algunos hombres. A los que estaban demasiado enfermos para caminar los cargaban —a uno en un camastro, a otro en una especie de palanquín improvisado—. Kellett ordenó que los marineros no llevaran más de trece kilos de peso en ropa y objetos de primera necesidad. A los oficiales les permitió llevar hasta veinte.

Después de ver a Kellett quemar las señales secretas del *Resolute*, McDougall tuvo que decidir qué efectos personales debía llevar consigo y cuáles iba a dejar en el Ártico.

> Había mil y una cosas que habríamos deseado salvar, como los recuerdos de aquellos a los que queríamos y respetábamos, si no hubiéramos tenido limitación de peso. Pero veinte kilos es demasiado poco para permitirse lujos. Así que, con gran pena, nos vimos obligados a prescindir de lo ornamental y a escoger lo más útil pero menos romántico en forma de camisas, pantalones y demás.

Para cumplir con todos los pasos obligatorios antes de abandonar un buque de la Royal Navy, los marineros del *Resolute* enarbolaron el pabellón con la letra D en lo alto de palo mayor, y mostraron la enseña y el pendón rojo. Se hacía así para asegurar, en palabras del capitán, que «en caso de que se viera obligado a sucumbir a su antagonista de hielo, pudiera irse a pique bajo las olas, como habían hecho otros aguerridos predecesores, con la enseña izada». La triste cuenta atrás la marcaba el tañido de la campana, que resonaba hora tras hora en la extensión helada. El humo salía de la chimenea de las cocinas: los libros de señales ardían en el fuego y quedaban reducidos a cenizas.

Los carpinteros sellaron con tablones la claraboya del comedor, haciendo de la escotilla principal el último punto de entrada y salida entre el mundo exterior y el mundo bajo cubierta. Solo la mitad de esta permanecía abierta. Después de que el capitán y unos pocos hombres cenaran en el comedor en penumbra, Kellett inspeccionó las bodegas inferiores. Luego brindó con una copa de vino por su buque y los hombres que lo tripulaban. Los últimos de a bordo apuraron sus copas y el comandante ordenó que todos subieran a cubierta. Un carpintero selló la escotilla a las siete de la tarde del sábado 13 de mayo de 1854. Los últimos hombres se despidieron del *Resolute* y se alejaron en cuatro trineos.

Encajado en una gran banquisa, el *Resolute* se movía lentamente a la deriva mientras Kellett y los demás se dirigían a su encuentro con el *North Star*. Cuando Belcher llevó a su expedición de regreso a casa, el Almirantazgo mostró su disgusto con aquella decisión. La Royal Navy lo sometió a un consejo de guerra. Belcher intentó intimidar a los testigos, pero varias voces respetadas se manifestaron en su contra. No solo cuestionaron su buen juicio como comandante de la Royal Navy, sino que lo acusaron de mostrarse borracho con frecuencia en alta mar, incapaz de tomar decisiones sensatas aunque quisiera. Con una estrategia de defensa errática, Belcher sacó a colación las propias instrucciones del Almirantazgo, insistiendo en que había ordenado que se abandonaran los cuatro buques con la libertad de maniobra que le había otorgado el mando naval. Belcher se negaba a convertirse en cabeza de turco de los altos mandos, con lo que, en la práctica, traspasaba a estos las acusaciones. Ante el tribunal que lo juzgaba, declaró:

> Llevo casi 43 años en el servicio naval de mi país, 36 años como oficial de carrera, y creo que durante poco menos de 20 años se me han encomendado misiones más importantes y pocas personas de mi rango han ejercitado un poder mayor.
>
> Después de la aprobación de mi soberana y de los lores comisionados del Almirantazgo, lo que más valoro es la honorable aprobación de mis hermanos de profesión. Celoso de mi honor, y acusadamente sensible a la más remota sombra de culpa, pongo con total confianza en sus manos este carácter que, durante un largo y difícil servicio en todo tipo de climas y en las regiones más remotas de la Tierra no se ha manchado, confío, por la obediencia a los deseos y las órdenes de mis lores comisionados del Almirantazgo.

Belcher fue absuelto, pero no exonerado. El Ártico había echado a perder otra reputación. A McClure y a sus hombres les fue mejor. Se llevaron la compensación de 10.000 libras esterlinas que ofrecía el Parlamento británico a quien encontrara el paso del Noroeste, aunque posteriormente lady Franklin defendería que lo había encontrado sir John. A pesar de la declaración oficial de misión

exitosa, la Royal Navy aún tendría que pasar por más humillaciones. Como habían anticipado Kellett y McClintock, la banquisa se abrió y el *Resolute* quedó liberado. Los vientos y las corrientes árticas lo llevaron hacia la bahía de Baffin. James Buddington, capitán ballenero estadounidense que había zarpado de Nueva Inglaterra a bordo de la bricbarca *George Henry*, ordenó que su tripulación la rodeara en septiembre de 1855. Tras pasar unos quince meses sobreviviendo solo, como un barco fantasma que avanzaba hacia un lugar seguro sin la ayuda de nadie, los estadounidenses lo encontraron en bastante buen estado. El *Illustrated London* informó:

> Los cabos estaban duros y tensos como cadenas. Las jarcias estaban rígidas y crujían al tacto. Los depósitos de las bodegas habían estallado; los hierros estaban oxidados; la pintura, descolorida por efecto del agua de sentina, y el palo mayor y el mastelero se habían partido; pero el casco había llegado intacto, y el barco no estaba dañado en ninguna parte vital. Había tal vez tres o cuatro pies [un metro] de agua en la bodega, pero ni una sola fuga.

Buddington remolcó la nave hasta New London, Connecticut. El Almirantazgo envió su agradecimiento y renunció a ejercer sus derechos de soberanía sobre el barco y le permitió conservar el *Resolute*. Si lo prefería, Buddington podía dejar que el cónsul británico en Boston lo vendiera, en cuyo caso su tripulación y él podían quedarse con el dinero de la transacción. Lady Franklin pidió que pusiesen la embarcación a su disposición para ir una vez más en busca de su esposo. El Congreso estadounidense, sin embargo, votó a favor de reparar el *Resolute* y devolverlo entero a Gran Bretaña. Por su destreza y el valor demostrado, Buddington y sus marineros se embolsaron 40.000 dólares del Congreso, algo más de 850.000 euros actuales.

El gesto alegró tanto a la reina Victoria que se desplazó hasta Cowes Harbour, en la isla de Wight, para recibir al *Resolute* cuando Henry Hartstene, capitán de la Marina estadounidense, hizo entrega

del buque el 16 de diciembre de 1856. Los británicos quedaron gratamente impresionados con la exquisita labor de restauración que habían llevado a cabo los trabajadores del astillero de Brooklyn. No solo habían logrado conservar todos los elementos a bordo, «incluso los libros de la biblioteca del capitán, los cuadros de su camarote y algunos instrumentos musicales que pertenecían a otros oficiales», sino que confeccionaron nuevas banderas británicas para sustituir las que se habían deteriorado en el Ártico.

—Señor, le doy las gracias —dijo la reina a Hartstene después de que este le trasladara un mensaje de buena voluntad del pueblo americano.

Años más tarde, cuando el *Resolute* fue desmantelado, la reina Victoria devolvió el favor y en 1880 obsequió al presidente Rutherford B. Hayes con un escritorio fabricado con sus cuadernas de roble. Con pocas excepciones, todos los presidentes de Estados Unidos lo han usado desde entonces, ya sea en el estudio de la residencia privada o en el despacho oval. Solo Lyndon Johnson, Richard Nixon y Gerald Ford evitaron sentarse frente a ese labrado pedazo de historia del Ártico y de la Marina Real británica. Franklin Roosevelt pidió que remodelaran el mueble para incorporarle un panel frontal con el sello presidencial que ocultara la prótesis que llevaba por la poliomielitis. Murió antes de ver la pieza terminada, pero Harry Truman ordenó que se acabara. El escritorio Resolute se convirtió en un icono cuando John Jr., hijo del presidente John Fitzgerald Kennedy, abrió aquel panel frontal y se dedicó a observar a un fotógrafo mientras su padre trabajaba.

Por su parte, la bricbarca *Breadalbane* bien podría haberse perdido en las profundidades no cartografiadas del Ártico superior. No era más que un barco de suministros, un sacrificio desafortunado de la marina mercante, abandonado a su lenta disolución en el lecho marino. Pero un explorador, médico e inventor, un aventurero del siglo XX cortado por el mismo patrón que los hombres que la habían

tripulado con la esperanza de ayudar a salvar a otros como ellos, descubrió los restos del barco hundido.

Ese momento inesperado supondría el primer gran punto de inflexión en la búsqueda moderna del *Erebus* y el *Terror*.

8

LA ENSENADA DEL HAMBRE

Dos caminos se cruzaron en el vacío del invierno y rompieron al fin el silencio obstinado que rodeaba la desaparición de la expedición Franklin. El histórico punto de inflexión se produjo en 1854, cuando el médico y comerciante de pieles John Rae tuvo un encuentro fortuito, en medio de la nada, con un cazador inuit. Lady Franklin llevaba meses intentando persuadir a Rae para que buscara donde algunas voces disidentes y las que provenían del más allá la habían convencido de que podían hallarse el *Erebus* y el *Terror*. El comerciante de la Compañía de la Bahía de Hudson, veterano explorador del Ártico, era un hombre difícil de convencer. Durante la visita que lady Franklin realizó a Escocia en 1849 con Sophy para hablar con balleneros y con William Scoresby, Rae buscaba a su marido en el Ártico en compañía de John Richardson. Jane visitó a la madre de Rae, y mientras compartían un licor de cereza le transmitió algunas de sus ideas sobre el paradero de sir John. Ese mismo año, después de que Rae regresara con las manos vacías, intentó convencerlo para que volviera, esta vez a la zona situada al sur de la isla del Rey Guillermo.

«Ignoro si considera que la desembocadura del río Great Fish debería explorarse», escribió a Rae, insinuándole claramente una

línea de acción. Pero en lo concerniente a la búsqueda de Franklin, la Compañía de la Bahía de Hudson recibía instrucciones del Almirantazgo y exigía a Rae que hiciera lo mismo.

«Lady Franklin también dice que en Inglaterra se está extendiendo la opinión de que la expedición desaparecida hace tanto tiempo se halla atrapada en el hielo en algún punto en dirección al polo magnético, o hacia el río Back, y buscar en las inmediaciones de esos lugares fue el objeto principal de la pequeña expedición dirigida por el capitán Forsyth», escribió Rae a Richardson, médico como él y amigo de Franklin, en abril de 1851.

«Sin duda procede que se examinen esas dos zonas, pero tengo pocas esperanzas de hallar en ese lugar algún rastro de los hombres a los que buscamos.»

Rae estaba convencido de que si el *Erebus* y el *Terror* no se encontraban hacia el noroeste, entre el cabo Walker y el cabo Bathurst, era probable que estuvieran en la isla de Melville. Se trata de una región muy extensa, por la que Franklin y sus hombres podrían haber pasado solo si el Ártico les hubiera permitido seguir la ruta especificada por el Almirantazgo en sus órdenes. Pero Rae tendría que tragarse sus palabras. En cualquier caso, antes de enfrentarse a las pruebas que le demostrarían que estaba equivocado, descubrió otras que sugerían que estaba en lo cierto. El comerciante de pieles se hallaba mucho más al este del punto al que Jane esperaba que llegara cuando, a finales del verano de 1851, se encontró con dos fragmentos de madera en la bahía de Parker, unos ochenta kilómetros al este de Cambridge Bay, en la isla Victoria. La costa en la que encontró los restos está frente al extremo occidental del golfo de la Reina Maud, cerca de la punta del estrecho de Victoria. Era posible que las corrientes y el hielo hubieran llevado hasta allí fragmentos del *Erebus* y el *Terror*. Menos de tres años antes, los hombres de Franklin habían abandonado los barcos a unos

240 kilómetros al noreste, en el otro extremo del estrecho de Victoria.

Las maderas que encontró Rae debían proceder de al menos un buque de la Royal Navy. La primera era redonda, con una base cuadrada, de un metro ochenta de largo, y parecía el extremo inferior de un asta de bandera. Tenía grabadas unas iniciales que parecían ser «S.C.». La prueba de que el objeto era propiedad de la Armada británica la aportaba una cuerda blanca enrollada y clavada a la madera con dos tachuelas de cobre. Una flecha ancha estampada sobre las tachuelas y un hilo de lana rojo a lo largo de la cuerda indicaban que pertenecía al Gobierno. A ochocientos metros de allí, Rae descubrió el segundo fragmento de madera flotando en el agua, junto a la orilla. Tenía poco más de un metro de longitud y era de roble. Rae pensó que probablemente se trataba de los restos del soporte convertido en torno, y que en algún momento habría encajado en un cierre o plancha de hierro. El Almirantazgo consultó a varios expertos, entre ellos marineros duchos en navegación polar, que no pudieron decir de manera concluyente de qué barco provenía.

John Rae era el viajero *qalunaaq* más experimentado y exitoso del Ártico, y obtuvo los mayores elogios de la Royal Geographical Society por su travesía de 1851. Al condecorarlo con la Medalla de Oro del Fundador, se reconocía que «había zarpado con la única compañía de dos hombres y, disponiendo para su cobijo solo de casas de nieve, cuya construcción enseñó a sus acompañantes, cubrió una distancia de 1.700 kilómetros en 39 días, es decir, 43 kilómetros al día incluyendo las paradas, una hazaña que no se ha igualado hasta hoy en los viajes por el Ártico». Rae había aprendido de los inuits cómo recorrer largas distancias en el Ártico y regresar con vida. Pero a él le encantaba la vida al aire libre desde que era niño, cuando exploraba los páramos de Escocia, navegaba en barquitas de vela y aprendía a manejar el rifle. Buen tirador cuando

llegó a las zonas más despobladas de Canadá, en una ocasión hirió a un lobo de una manada que se disponía a comérselo y todos los lobos salieron pitando.

A sus cuarenta años, Rae, el reconocido maestro de la exploración ártica, quería más. Estaba deseoso de emprender una cuarta y última expedición para cartografiar los que creía que eran los últimos quinientos o seiscientos kilómetros de la costa ártica de América del Norte. Pero el Almirantazgo ya no necesitaba seguir financiando la misión en tiempos de paz que John Barrow y sus exploraciones árticas le habían proporcionado tras la victoria de la Royal Navy en las guerras napoleónicas. Casi cuatro décadas de paz en Europa concluyeron en octubre de 1853 con el estallido de la guerra de Crimea entre las potencias aliadas y Rusia. Semanas antes, Rae había zarpado de la ensenada de Chesterfield, en la costa occidental de la bahía de Hudson, para emprender una misión cartográfica que la Compañía de la Bahía de Hudson financiaba a petición suya. La travesía llevaría a Rae a la zona exacta hacia la que habían partido los supervivientes de la expedición Franklin hacía cinco años. Era el mismo lugar en el que las voces discrepantes y las visiones espectrales habían dicho que debían concentrar la búsqueda los rastreadores. En cualquier caso, Rae no esperaba dar con nada útil allí.

«No menciono a los navegantes perdidos —escribió en una carta publicada en *The Times* el 27 de noviembre de 1852—, dado que no existe la menor esperanza de hallar rastro de ellos en el lugar al que me dirijo.»

Barrow, aún muy implicado en su proyecto ártico, proporcionó a Rae lo que el explorador denominaba «un bote de Halkett muy valioso para la labor de mi equipo», para su exploración final. Pero un error en el servicio de transporte de equipaje de los trenes entre Londres y Liverpool hizo que la lancha portátil no le llegara antes de que zarpara su vapor. Aquello tampoco afectó mucho a sus planes.

Realizaría gran parte de la agotadora travesía con un pequeño grupo de hombres tirando de unos pesados trineos sobre la nieve y el hielo. La meta de Rae era llegar al río Cástor y Pólux, a unos ochocientos kilómetros al noreste de la ensenada de Chantrey, donde lo que actualmente se conoce como río Back desemboca en el océano Ártico.

A finales de agosto de 1853, Rae y siete de sus hombres, entre ellos un cazador cree, métis, y un intérprete inuit, cargaron un bote pequeño con alimentos y suministros y se dirigieron hacia el norte en busca de la desembocadura del río Back. Durante once días remaron por peligrosas corrientes y rápidos, y descendieron por cascadas, entre ellas una de casi ocho metros de altura, pero se vieron bloqueados por un terreno que parecía totalmente cubierto de rocas y piedras durante kilómetros. Rae consideró que no era imposible arrastrar una barca sobre aquel largo obstáculo, pero se trataba de una misión demasiado dura y la estación ya estaba demasiado avanzada. Así que los hombres se dirigieron a la bahía de Repulse, que formaba parte de la bahía de Hudson, para pasar allí el invierno. Para aprovisionarse, mataron 109 caribús, un buey almizclero, 53 perdices nivales y una foca. También pescaron 54 salmones. Rae abatió él mismo el buey almizclero y 21 de aquellos caribús.

Gracias a las presas cobradas, sobrevivieron en buenas condiciones a un invierno muy frío y tormentoso. El último día de marzo de 1854, Rae se llevó consigo a cuatro hombres y al intérprete, William Ouligbuck, para recorrer por tierra la costa oeste de la península de Boothia. Su idea era terminar la misión que John Ross y su sobrino James habían empezado durante sus años infernales atrapados en la banquisa un cuarto de siglo antes. El equipo de Rae llevaba 390 kilos de provisiones para una expedición de 65 días. Cada hombre tiraba de un trineo. El de Rae pesaba 50 kilos, mientras que los demás debían arrastrar más de 70 kilos. El

inuit se enfrentaba a los mismos riesgos y dificultades que Rae, pero su paga era considerablemente menor: un salario anual de veinte libras, el equivalente a 290 euros actuales. Ouligbuck no tardó en cansarse e intentó escapar, lo que resultó providencial para la búsqueda de la expedición Franklin.

Rae desconfiaba de su intérprete. Creía que Ouligbuck era malhumorado, y lo tachaba de «ladrón incorregible» y «uno de los peores granujas aún con vida». Pero el intérprete preferido de Rae, el padre de William, no había podido acompañarlo. Conocido como Ouligbuck sin más, murió en 1852. Fue una gran pérdida. El viejo inuit había entregado muchos años de lealtad a los exploradores de la compañía de pieles a los que ayudaba, ya desde los primeros tiempos de Franklin en el Ártico. Este era capitán cuando conoció a Ouligbuck en 1824, cuando un destacamento de la Compañía de la Bahía de Hudson encargó al inuit que acompañara a Franklin en su segunda expedición por tierra a la costa norte siguiendo el curso del río Mackenzie. En aquella época, el viejo Ouligbuck no hablaba inglés, pero acompañaba al intérprete inuit Tattannoeuk como cazador en el viaje y recibía un salario de cincuenta pieles de castor al año.

En el delta del Mackenzie, el grupo se dividió y Ouligbuck se dirigió al este con John Richardson, el médico y amigo que se convertiría en un importante aliado de lady Franklin cuando esta presionara por las misiones de rescate. El inuit fue subiendo peldaños y pasó de cazar focas y quitar las malas hierbas en el huerto de nabos del destacamento de la Compañía de la Bahía de Hudson a convertirse en un hábil intérprete. Su capacidad para ganarse la confianza de otros inuits contribuyó a que aquella compañía dedicada al comercio de pieles creara nuevos contactos comerciales. Su hijo no resultó ser tan fiable, o tan valioso, para Rae. Al menos no de manera directa. Tras el intento de fuga de

William, un encuentro casual con un cazador inuit en medio de la nada cambió para siempre el curso de la búsqueda de Franklin.

A medida que el grupo de trineos de Rae avanzaba hacia el norte, ellos se vieron azotados por las tempestades de invierno procedentes del oeste y se abrían paso trabajosamente hundiéndose en la nieve hasta los tobillos, por lo que avanzaban poco más de un kilómetro y medio por hora. Exhaustos, los hombres levantaron una pequeña casa de nieve, tomaron un poco de té y pemmikan helado, y descansaron unas horas. Cuando se ponían de nuevo en marcha, los alcanzó otra ventisca, más intensa aún, que lo cubrió todo de otro manto espeso de nieve que dificultó aún más la marcha. Para cuando llegaron a Pelly Belly (la aldea de Kugaaruk en la actualidad), en el golfo de Boothia, Rae iba tan retrasado respecto a sus previsiones que renunció a llegar al río Cástor y Pólux, y optó por ir en busca del polo magnético, aunque no tardó en tener que abandonar también esa idea tras constatar que el terreno hacia el norte era montañoso. De modo que el grupo se dirigió al sur y, al cabo de dos días de lento avance, Rae descubrió huellas recientes en la nieve. Dio por sentado que eran de inuits y envió a William Ouligbuck y a otro hombre tras las personas que las habían dejado. Once horas después regresaron acompañados de diecisiete inuits, entre los que se contaban cinco mujeres. Rae recordaba a algunos de su estancia en la bahía de Repulse cinco años atrás.

> La mayoría de los hombres no habían visto nunca a «blancos» y se mostraron de lo más atrevidos y fastidiosos, no nos proporcionaban ninguna información digna de crédito, y ninguno de ellos aceptó acompañarnos uno o dos días, por más que les prometí compensarlos generosamente. Al parecer había una fuerte oposición a que viajáramos por el país rumbo al oeste.
>
> Al descubrir que pretendían confundir al intérprete y desorientarnos, decliné comprarles más que un pedazo pequeño de carne de foca y los despaché, no sin cierta dificultad pues se quedaron merodeando con la esperanza de robarnos algo y, a pesar de nuestra vigilancia, consiguieron sustraer algunas libras de galletas y grasa de uno de los trineos.

El día siguiente amaneció despejado. Con tan buen tiempo, Rae despertó a los hombres y reanudaron la travesía a las tres de la madrugada. Mientras guardaban la carne de foca que había comprado Rae, Ouligbuck trató de huir. Intentó ir al encuentro de los inuits a los que el explorador había echado, pero le «dieron alcance tras una dura persecución de cuatro o cinco millas [unos siete u ocho kilómetros]».

«Estaba muy asustado cuando lo atrapamos, y lloraba como un niño, pero expresó su disposición a regresar y alegó estar enfermo como excusa de su conducta. Creo que era cierto que no se sentía bien, seguramente por haber comido demasiada carne de foca hervida, un alimento que le habían dado en las cabañas de nieve de los nativos.»

La excusa del intérprete inuit no parecía explicar del todo su súbito comportamiento errático. Estaba asustado, no enfermo, tan aterrorizado por el lugar que Rae pretendía visitar que, a pesar de tratarse de un hombre hecho y derecho, no paraba de llorar. Y el motivo era demasiado delicado para comentarlo con los *qalunaaq*. Había que respetar a los espíritus. Faltaba mucho para que la infatigable labor de un historiador inuit revelara lo que Ouligbuck pensaba en realidad ese día, y por qué. Rae se dio por satisfecho con lo que oyó y pidió a sus hombres que aligeraran algo la carga del trineo del intérprete con la esperanza de que el arduo viaje le resultara más fácil.

El grupo apenas había tenido tiempo de emprender la marcha cuando se tropezó con un cazador inuit. Este se mostró más relajado, se diría que con ganas de responder a las preguntas de Rae. Su conversación estaba a punto de sacar a la luz otras siniestras verdades sobre espantosos sufrimientos y muertes que pronto estremecerían a toda una nación a la espera de noticias.

Rae apuntó el nombre del hombre con otra grafía, seguramente una versión fonética, pero la historia lo ha fijado como In-nook-poo-zhee-jook. Iba montado en un trineo tirado por perros y cargado con carne de buey almizclero o de caribú, cuando Rae y sus hombres aparecieron a primera hora de la mañana del 21 de abril de 1854. El cazador entendió que el explorador era inteligente y estaba dispuesto a hablar libremente con extraños aunque hasta ese momento no hubiese conocido a ningún *qalunaaq*. El inuit también tenía una memoria extraordinaria para detalles precisos, algo que volvería a manifestarse en entrevistas posteriores con los visitantes que, años después, acudieron en su busca. Rae se dio cuenta de que llevaba en la cabeza una cinta dorada, que evidentemente no pertenecía a su vestimenta tradicional. Se trataba de parte de un uniforme de la Royal Navy, seguramente el de algún oficial. Rae preguntó al cazador de dónde lo había sacado, y él respondió «de donde estaban los hombres blancos muertos, aunque él mismo nunca había estado allí, no conocía el lugar y no podía ir tan lejos, dando a entender que se encontraba a gran distancia». En sus apuntes improvisados, Rae escribió que el inuit suponía que estaba a unos diez o doce días de viaje hacia el oeste, más allá de dos grandes ríos, pero que no conocía el sitio.

Y entonces empezó a contar una historia truculenta: en la primavera de 1850, dos años después de que los marineros del *Erebus* y el *Terror* abandonaran sus barcos, unas familias inuits que cazaban focas en la costa norte de la isla del Rey Guillermo vieron a cerca de cuarenta *qalunaaq* que caminaban hacia el sur por el hielo. Los viajeros estaban muy delgados y todos menos uno arrastraban una barca y trineos con cuerdas. El inuit describió al que iba al mando: era alto, corpulento y de mediana edad. Ninguno hablaba inuktitut, pero, mediante gestos, consiguieron entender que uno o varios barcos habían quedado atrapados en el hielo. Sin apenas

provisiones, compraron una foca pequeña, o un pedazo de foca, y a continuación montaron tiendas de campaña para descansar.

Aquella misma primavera, antes de que se rompiera la banquisa, los inuits descubrieron los cadáveres de unos treinta hombres blancos. Las tumbas de otros se hallaban en tierra firme, y había cinco más enterrados en una isla cercana. Era aproximadamente «a un día de viaje en dirección noroeste de la desembocadura de un arroyo grande, que no puede ser otro que el río Great Fish de Back (que los esquimales llaman Oot-koo-hi-ca-lik), pues su descripción, así como la de la costa baja del área de punta de Ogle e isla de Montreal, coincide exactamente con la de sir George Back», refería Rae.

El escenario de aquella mortandad masiva se conocería más adelante como la ensenada del Hambre. Se halla cerca de la punta de Richardson, que está aproximadamente a unos treinta kilómetros al suroeste de Gjoa Haven, frente al extremo oriental del estrecho de Simpson. El cementerio que los inuits ubicaban en el sur estaba en la isla de Montreal, frente a la costa occidental de la ensenada de Chantrey, no lejos de la desembocadura del que hoy se conoce como río Back. Rae escribió a la sede central de la empresa en Londres:

> Algunos cuerpos se encontraban en el interior de una o varias tiendas; otros estaban debajo de la barca, que habían volcado para formar un refugio, y algunos estaban esparcidos en distintas direcciones. De los vistos en la isla, se supone que uno era el de un oficial (jefe), pues llevaba un telescopio en bandolera y tenía el arma de doble cañón debajo de él.
>
> A juzgar por la mutilación de muchos de los cuerpos y el contenido de las cacerolas, resulta evidente que nuestros desgraciados compatriotas se vieron empujados a una última y temible alternativa como medio para mantenerse con vida. Unos pocos desdichados debieron de sobrevivir hasta el regreso de las aves silvestres (pongamos a finales de mayo) pues se oyeron disparos y en las inmediaciones de la escena del desafortunado suceso se hallaron huesos y plumas de ganso recientes.

Rae llegó a la conclusión de que los supervivientes de la moribunda expedición Franklin disponían de armamento suficiente y habrían podido cazar para comer de haber estado en las condiciones físicas y mentales para hacerlo.

> Al parecer contaban con abundante munición, pues los nativos la amontonaron en el suelo junto a los barriles o cajones que la contenían, y se han encontrado balas y pólvora por debajo de las marcas de agua, dejadas seguramente en el hielo, cerca de la playa, antes de que comenzara el deshielo primaveral.
>
> Debían de contar con un gran número de telescopios, armas (varias de doble cañón), relojes, brújulas, etcétera, que en todos los casos parecían estar estropeados; yo mismo vi fragmentos de esos objetos en manos de los nativos y compré todos los que pude, así como varios cubiertos de plata, una condecoración al mérito en forma de estrella y una placa pequeña del mismo material en la que aparecía grabado el nombre de sir John Franklin K.O.H.*

Rae sabía que aquella siniestra historia, sobre todo la afirmación de que los marineros de la Marina Real de Su Majestad habían recurrido al canibalismo, causaría una tormenta cuando, inevitablemente, llegara a los periódicos, razón por la cual intentó recabar pruebas consistentes. Hizo una oferta a In-nook-poo-zhee-jook: «Le compré el cordel dorado de la gorra y le dije que si él o sus compañeros tenían otras cosas, me las trajeran a nuestro campamento de invierno, en la bahía de Repulse, donde les pagaríamos generosamente por ellas».

Además de la placa de plata, entre las reliquias que llevó de vuelta a Londres se hallaba la Estrella de la Orden de Caballería de Hanover de sir John Franklin. Los cubiertos de plata tenían inscripciones o, al menos en un caso, estaban marcadas con algún instrumento puntiagudo con la intención de dejar constancia de las iniciales de otros oficiales del *Erebus* y el *Terror*, entre ellos el segundo de a bordo Crozier, Gore, el oficial médico Goodsir y sus asistentes Peddie y McDonald. Además, entre los objetos había dos fragmentos de un reloj de oro en el que aparecía grabado el nombre

de James Reid, piloto de hielo del *Erebus*, así como varias monedas, el cuchillo y el bisturí del médico, una caja con una brújula de bolsillo, parte de un instrumento óptico y un pequeño estuche de plata para lapiceros.

Aquellas historias y aquellos objetos «demuestran más allá de toda duda que, si no todos, una parte de los entonces supervivientes del desgraciado y largamente perdido grupo a las órdenes de John Franklin había ido al encuentro de un destino en extremo melancólico y espantoso», dejó escrito Rae en una carta al secretario de la compañía, fechada el 1 de septiembre de 1854.

El lugar en el que se decía que tantos hombres de Franklin habían muerto se hallaba muy lejos, al oeste. Rae no llegó a hablar con nadie que hubiera estado allí ni que hubiera visto con sus propios ojos lo que describían sus relatos. Los inuits aseguraban haberlos oído de otros que vivían al oeste y que habían visto a unos hombres que avanzaban por el hielo. Rae no tenía duda de que decían la verdad, así que decidió anticipar su regreso a Londres para informar a sus superiores, que a su vez transmitieron la información al Almirantazgo. Se había dirigido al suroeste en busca del final de la bahía de Hudson y había descartado desviarse para intentar dar con el que habría sido el mayor descubrimiento en el misterio de la expedición Franklin.

«La información era demasiado vaga para actuar en consecuencia, y menos a esas alturas del año, en que todo está cubierto de nieve», explicaba en sus notas.

Las pruebas de un desastre sin paliativos, entre las que tal vez hubiera cuadernos de bitácora, diarios de los moribundos y otros registros escritos, quedarían allí, a expensas de los carroñeros y de los embates de la naturaleza durante unos años más. Lo que Rae entendió como respuestas concluyentes solo logró suscitar más preguntas, dudas y nuevas teorías en lo que se había convertido en

toda una industria artesanal dedicada a resolver un misterio que, cuanto más se tiraba de los hilos, más se enredaba.

Mucho antes de que Rae regresara a Londres e informara de su convencimiento de que los últimos hombres del *Erebus* y el *Terror* estaban muertos, la vida de lady Franklin ya había empezado a desmoronarse. El Almirantazgo la informó por carta el 12 de enero de 1854 de que pensaba suprimir de los libros de la Royal Navy los nombres de todos los hombres que habían participado en la expedición Franklin. El anuncio aparecería en el boletín oficial que se publicaría junto con otros anuncios oficiales el 31 de marzo, tres semanas antes de que Rae se topara con su demoledor descubrimiento. A Jane se la declaraba oficialmente viuda. Se sentía tan destrozada como indignada. Tardó una semana en salir de su asombro, recuperar la bravura y escribir una respuesta airada. En ella declaraba que el anuncio de la muerte de los marineros era «presuntuosa a ojos de Dios, así como será considerada indecorosa, por no decir indecente (deben perdonarme por expresar la verdad tal como la siento), a ojos de los hombres».

Lady Franklin, de manera educada, decía a la Marina que se metiera la pensión de viudedad por donde le cupiera. No pensaba ponérselo fácil al Almirantazgo y aceptar dinero por la muerte de su esposo sin una prueba incontrovertible de que había perdido la vida. Jane halló nueva fortaleza en ese desafío, una transformación que su hijastra Eleanor describió así: «Cambió el luto estricto que llevaba desde hacía años por los verdes y los rosas en cuanto publicaron la noticia en el boletín del Almirantazgo», que convertía la información en algo público, oficial y definitivo.

«No he indagado sobre qué harán las esposas de otros oficiales, considerando que he tenido el privilegio de juzgar por mí misma, e incluso si todas las personas de mi entorno o del entorno de los barcos se vistieran con los hábitos de la desesperación, a mí me

traería sin cuidado...», explicó Jane a la angustiada hermana de sir John.

«Estaría actuando con gran falsedad y burda hipocresía si vistiera de luto cuando aún no he perdido toda esperanza, y mucho menos lo haría en el mes y el día que más conviene a las finanzas del Almirantazgo.»

Tras un tormentoso viaje de regreso a través del Atlántico, Rae llegó a Londres a finales de octubre de 1854 y se fue directo al Almirantazgo. Informó brevemente al mando naval de las malas noticias y envió un informe más completo a la compañía para la que trabajaba. El Almirantazgo publicó en *The Times* el relato que él había enviado en julio y en el que se incluían bocetos de las piezas que había comprado a los inuits. El periódico revelaba así al público británico la espantosa historia del canibalismo y las muertes lentas y dolorosas de decenas de hombres, lo que causó una indignación que se prolongó meses. Charles Dickens la encabezó con una diatriba en dos partes aparecida en el *Household Words*.

Dickens no solamente condenaba las acusaciones de canibalismo como una afrenta al honor de sus compatriotas y a su elevada moral cristiana, sino que también consideraba que el testimonio de los inuits no era más que «las fábulas enloquecidas de una manada de salvajes». Airado, Dickens señalaba con dedo acusador a los portadores de las malas noticias, personas que, según demostraría la historia, decían la verdad. Como uno de los misántropos de sus novelas, un detective de butaca decidido a conseguir que los hechos estuvieran al servicio de sus prejuicios, el escritor exponía los pocos hechos referidos por los inuits que convenían a sus propósitos. Los cuerpos mutilados que estos habían descrito podían explicarse sin duda por los estragos del escorbuto o las incursiones de osos, lobos o zorros carroñeros, insistía Dickens. Más revelador le resultaba el cuerpo sin vida de quien parecía un oficial, el hombre corpulento del telescopio en bandolera tumbado boca abajo sobre un rifle de cañón

doble. Para Dickens se trataba de una prueba muy consistente de que los hombres de Franklin habían sido asesinados. En aquella larga perorata publicada en el *Household Words* en diciembre de 1854, escribió:

> Por último, ningún hombre puede, apelando a la razón, afirmar que esos tristes vestigios del gallardo grupo de Franklin no fueron atrapados y asesinados por los propios esquimales. Resulta imposible formarse un juicio sobre el carácter de cualquier raza de salvajes a partir del comportamiento diferencial respecto al hombre blanco mientras este es fuerte. Tal error se ha cometido reiteradamente; y en el momento en que el hombre blanco ha aparecido bajo el nuevo aspecto de ser más débil que el salvaje, el salvaje ha cambiado y se ha lanzado sobre él.
>
> Hay personas pías que, de acuerdo con sus prácticas y con una extraña incongruencia, atribuyen todo tipo de depravaciones innatas a los nacidos en el seno de la civilización, y a todos los salvajes nacidos en los bosques y las selvas, todas las virtudes innatas. Nosotros creemos que todos los salvajes son en su fuero interno codiciosos, traicioneros y crueles; y seguimos sin saber qué conocimientos tiene el hombre blanco —perdido, sin techo, sin barco, aparentemente olvidado por su raza, sin duda asediado por el hambre, débil, helado, indefenso, moribundo— de la amabilidad inherente a la naturaleza de los esquimales.

Mientras Dickens azuzaba la indignación pública, Rae descubrió que había una recompensa de 10.000 libras esterlinas, el equivalente a 770.000 euros de hoy, esperando a quien la Junta del Almirantazgo dictara que había sido el primero en determinar la suerte de la expedición Franklin. Rae se hallaba inmerso en un litigio por su salario en la Compañía de la Bahía de Hudson, que le retenía el bono por haber pasado el invierno en el Ártico. La Junta quería ver si el Gobierno le pagaría aquella recompensa. Vincular ambas cosas (una de ellas producto de su servicio a la empresa, y la otra, una gran muestra de agradecimiento de su país) era, para Rae, «algo totalmente incomprensible». De modo que no tardó en solicitar la recompensa.

Tras valorar las pruebas, el Almirantazgo decretó que Rae debía cobrar el dinero a principios de 1856. Lady Franklin, que por entonces se encontraba gravemente enferma, escribió una durísima carta de protesta tres meses después, cuando se había restablecido parcialmente. Se quejaba de que no se hubieran encontrado cadáveres ni documentos que demostraran más allá de toda duda el relato de los inuits sobre las muertes en masa. Jane insistía en que las decisiones de la Junta del Almirantazgo eran prematuras. Además, criticaba una misión de seguimiento enviada hacía un año para comprobar la veracidad de la información de Rae. Encabezada por James Anderson y James Green una vez que Rae declinó dirigirla, la expedición había descendido por el río Back hasta la ensenada de Chantrey y la isla de Montreal. Se trató de una operación apresurada en la que no participaba ningún intérprete digno de tal nombre y que no contaba con suministros para pasar el invierno.

Superaron ochenta y tres rápidos en canoas de abedul, que también servían como escudos contra el viento helado de las noches aunque las barcas estuvieran muy desgastadas. El invierno se acercaba deprisa y los hombres no pudieron pasar más de nueve días buscando pruebas que avalaran el informe de Rae. La banquisa dificultaba el avance por la ensenada. Uno de los remeros afirmaría años después que había visto sobre el hielo los mástiles de un barco parcialmente sumergido, más al norte, pero que no dijo nada porque quería llegar al sur antes de que el hielo los atrapara a él y a los demás hombres. La expedición regresó sin nada, salvo por algunos fragmentos de madera y metal, entre ellos uno en el que había grabado el nombre de un miembro de la tripulación del *Erebus*: «Mr. Stanley». Lady Franklin estaba escandalizada. Culpaba al Almirantazgo por anteponer los costes a las vidas de quienes formaban parte de la Royal Navy cuando el informe de Rae había dejado claro que hacía falta investigar más. El 12 de abril de 1856,

ocho años después de que el *Erebus* y el *Terror* se rindieran al mar helado, escribió:

> Solo un sentimiento reinaba en el país ante aquella triste circunstancia. Ninguna cantidad debía escatimarse para culminar una expedición final, pues se consideraba que, tras seis largos años de fracaso y decepción, la pista que habíamos pedido y por la que habíamos rezado estaba al fin en nuestras manos, y que el honor y el prestigio de Inglaterra dependían de aferrarse a ella y seguirla hasta que llevara a la resolución del misterio.
>
> Señores, me estremezco al recordar el dolor y la triste decepción que he sentido, y que muchos otros han sentido conmigo, al constatar que la respuesta a ese generoso entusiasmo en la mente del público, y el único resultado de sus deliberaciones, no ha sido más que una expedición con canoas de abedul por el río Great Fish, encargada a la Compañía de la Bahía de Hudson pero sin contar con el menor recurso de la Marina.

Lady Jane suplicaba al Almirantazgo que no archivara el informe sobre sir John y sus hombres.

> Les solicito que, antes de apagar la luz que se ha mantenido encendida en ese rincón oscuro del mundo al que hemos sido guiados por el dedo de Dios, convoquen, como han resuelto en otras ocasiones, a esos oficiales del Ártico y obtengan su juicio individual y colectivo ante esta emergencia.

Jane concluía que, si el Almirantazgo se negaba a enviar una última misión de búsqueda, debía cuando menos ayudarla a organizar una expedición privada para localizar a su esposo, cuya muerte ya admitía, y al resto de la tripulación.

> Mi capacidad económica, desde que se han resuelto los asuntos relativos al patrimonio de mi difunto esposo, da para costear el amplio equipo de la goleta *Isabella*, que en la actualidad permanece en el muelle a la espera de posible destino, lo que me supone un gasto considerable; y a menos que mis fondos independientes se agoten, lo que no preveo, no solicitaré siquiera a sus Señorías el pago de la pensión ordinaria como viuda de un contralmirante que, según presumo, me corresponde. Mi petición a sus Señorías se limitará a dicha asistencia, dado que es del todo independiente del dinero y, ciertamente, según me han asegurado las más altas autoridades, no ha de serme negada.

Científicos de prestigio y miembros del panteón polar, entre ellos Frederick Beechey, Collinson y Ross, se pusieron de parte de lady Franklin. Treinta y seis firmaron una petición redactada a toda prisa y enviada al primer ministro, el vizconde Palmerston, en la que se incluían los nombres de dieciochos dignatarios más que no pudieron firmar por no encontrarse en Londres. En ella se instaba al Gobierno a enviar una expedición más de búsqueda del *Erebus* y el *Terror* para «resolver un misterio que ha despertado la compasión del mundo civilizado».

«A pesar de que la mayoría de la gente ha llegado a la conclusión de que no puede haber supervivientes de la expedición Franklin, hay hombres eminentes en nuestro propio país y en América que sostienen una opinión contraria», manifestaban en la petición. Se citaba al doctor Elisha Kent Kane, el médico y explorador estadounidense que había llegado más al norte en busca del *Erebus* y el *Terror*. En fecha reciente había recibido la máxima distinción de la Royal Geographical Society. «Debería poder explorarse toda la zona con perros —la mayor bendición de los viajes árticos—; y debemos recordar que Rae contó con esos animales en la bahía de Repulse y, de no haber sido por su regreso (a Londres), en un solo mes podría haber resuelto el misterio», sugería Kane a su patrocinador, Henry Grinnell, impaciente por ir hasta donde no había llegado Rae.

Los peticionarios insistían en que solo un buque de guerra de la Royal Navy sería capaz de alcanzar los escenarios de las muertes descritos por los inuits. El riesgo para ese barco sería bajo, porque otro ya había «pasado por Cambridge Bay, a menos de 150 millas [241 kilómetros] de la desembocadura del río Back, y había regresado a casa intacto; su comandante ha expresado la convicción de que el paso en cuestión está siempre abierto y los barcos pueden navegar por él sin dificultad en una misma temporada».

En una carta de súplica en la que solicitaba al primer ministro que aprobara la petición, lady Franklin defendía que el país debía ese último esfuerzo a los marineros que, citando a John Richardson, amigo y médico de sir John, habían «forjado el último enlace del paso del Noroeste con sus vidas». Sugería, además, que el primer ministro ordenara que fuera el *Resolute*, que tan amablemente habían reparado los americanos y que estaba listo para servir en el Ártico, el que llevara a cabo la misión.

> Sin duda, en tal caso pediría a esos hombres que lleven a cabo una búsqueda exhaustiva para encontrar a algún posible superviviente, y que busquen y reúnan los huesos de los muertos, y que sus restos sean desenterrados y sus objetos arrebatados de las manos de los esquimales y, sobre todo, que sus últimas palabras escritas, tan valiosas para sus desolados familiares y amigos, se salven de la destrucción.
>
> Una misión tan sagrada es digna de un gobierno que no ha negado nada a sus heroicos soldados y navegantes en otros campos de batalla, y sin duda será aprobada por nuestra graciosa Reina, quien no descuida a ninguno de Sus leales súbditos, que sufren y mueren por el honor de su país. Esa última y fatigosa búsqueda es todo lo que persigo en nombre del primer y único mártir del descubrimiento ártico en tiempos modernos, y no es mi intención solicitar nada más.

La petición fue rechazada. El Almirantazgo consideró que el asunto estaba cerrado. Ni siquiera se molestó en responder a la apasionada carta que lady Franklin escribió en abril. El Gobierno declaró con hondo pesar que no había posibilidades de salvar vidas, y que por tanto no había motivos para exponer a más hombres a un peligro potencialmente mortal. Ante los miembros de la Royal Society, lord Wrottesley, su ofendido presidente, declaró:

> No es extraordinario que aquellos que están dispuestos a crearse una baja opinión del valor de la investigación científica alberguen también dudas sobre lo adecuado de poner en peligro vidas humanas en su nombre.

Elevando la apuesta, afirmó:

> Durante las últimas discusiones sobre la conveniencia de organizar otra expedición polar, algunos parecían suponer que la bien fundada anticipación de contribuciones valiosas a la ciencia física y geográfica no sería en sí misma suficiente para justificar que se pongan en peligro las vidas de hombres gallardos, ni siquiera las de aquellos más impacientes y dispuestos a entregar las suyas, deseosos de emular tales distinciones sin importarles el riesgo.

Aun así, lady Franklin se negó a admitir la derrota. Vapuleada tras años de luchar con hombres poderosos que no contemplaban siquiera la posibilidad de estar equivocados, se sentía agotada, casi tanto como su economía. En ocasiones la debilidad se apoderaba de ella, su estado de ánimo se resentía, le flaqueaba la salud. Debía de resultarle tentador soltar amarras de sus pérdidas y llevar una vida más sencilla, una vida de viuda de héroe desaparecido. Sin embargo, Jane había llegado demasiado lejos para rendirse entonces. Una vez más, se armó de valor y plantó cara. Pasó por encima de unos hombres demasiado temerosos para asumir todo lo que suponían que podía salir mal, entre otras cosas las sacudidas políticas que podían producirse si se perdían más marineros. Arriesgando el resto de la fortuna familiar y su propia reputación, lady Franklin puso en marcha la expedición responsable de encontrar el único registro escrito de lo que ocurrió a su esposo y sus barcos.

«Permiso concedido —telegrafió Jane a Francis McClintock en Dublín el 23 de abril de 1857, poco después de que este lo solicitara a la Royal Navy—. El *Fox* es mío; la reparación comenzará de inmediato.»

Lady Franklin adquirió el barco, propiedad de sir Richard Sutton, maestro de perros de caza que llegó a ser subsecretario de Estado. Antes de su muerte, acontecida en 1856, había navegado a bordo del *Fox* en una única travesía a Noruega. Jane lo compró por 2.000 libras, más de 150.000 euros de hoy. Se creía que la expedición, incluyendo las mejoras que había que introducir en el velero,

acabaría costando más de ocho veces esa cantidad. Parte del capital lo obtuvo de donaciones, que iban desde el chelín hasta las 500 libras que entregó Allen Young, el capitán de la expedición. Había amasado una pequeña fortuna como marinero mercante y se había ofrecido voluntario para ir en busca de sir John y sus hombres. A lady Franklin aún le faltaban unas 7.000 libras cuando McClintock ya estaba casi listo para zarpar. Jane lo liberó de toda responsabilidad y de futuros gastos firmando un acuerdo de exención.

Con sus 177 toneladas de peso, el *Fox* era más pequeño y más ligero que el *Erebus* y el *Terror*, y más adecuado que estos para la exploración polar según la definición que Scoresby había dejado escrita hacía más de medio siglo: «La clase de embarcación mejor adaptada para el descubrimiento de los mares polares parece ser la que está entre las cien y doscientas toneladas de carga. [...] Son más fuertes, se manejan con mayor facilidad, corren menor peligro de verse aplastadas por el hielo y resultan menos caras». Con la urgencia de dejar listo el *Fox* para zarpar el 1 de julio de 1857, en los astilleros de Aberdeen hicieron todo lo que podían para adaptarlo a las duras condiciones de las travesías árticas. Los obreros retiraron los cortinajes de terciopelo del velero. Redujeron las claraboyas y las dimensiones de los corredores para conservar el calor, que habría de provenir de unas estufas más pequeñas que sustituyeron a una caldera grande, pues había que hacer sitio para una tripulación compuesta por veinticinco hombres.

«El interior se había equipado siguiendo estrictos criterios económicos en todos los sentidos, y los oficiales se apiñaban en unos camarotes tan pequeños que parecían ratoneras a fin de dejar espacio para provisiones y pertrechos. Nuestro comedor, para cinco personas, medía ocho pies cuadrados [menos de un metro cuadrado]», escribió McClintock en su diario.

Aun así, no le costó encontrar hombres dispuestos a unirse a la búsqueda de algún posible superviviente de la expedición Franklin o

de sus restos, sus documentos o cualquier objeto importante con el que pudieran dar.

> Las expediciones de esta naturaleza son siempre populares entre los marineros, y han sido innumerables las solicitudes que he recibido, pero aún más abundantes las ofertas de «servir en cualquier puesto» que me han llegado de todos los rincones del país, de gentes de todas clases, muchas de las cuales no han estado nunca en el mar.

El *Fox* fue reforzado con pesadas planchas y cuadernas, y «el ligero propulsor de latón, reemplazado por otro mucho más grande, de hierro». Esa fue, de hecho, la salvación en varias ocasiones en que la banquisa rodeó la embarcación, y el *Fox* consiguió librarse de ella gracias al vapor, como ocurrió el 19 de agosto de 1857 en la bahía de Melville: «Vientos sostenidos del S.E. amontonan el hielo; cielo oscuro y nieve; todo adquiere un aspecto invernal y amenazador; nos vemos encerrados y el timón y la hélice no sirven». Cuando el tiempo mejoró, la tripulación trabajó durante trece horas para «sacar el barco de la pequeña ensenada de hielo, llevarlo a un espacio mayor de agua y, al hacerlo, avanzar una milla o milla y media [entre 1,6 y 2,4 kilómetros]». McClintock destacaba que aun así sus avances eran más lentos que los que había logrado sir James Clark Ross con el *Enterprise* en 1848, cuando algunos de los hombres de Franklin todavía estaban vivos.

El último día de junio, lady Franklin y Sophy subieron al *Fox* para despedirse de la expedición. «Al ver lo agitada que se mostraba al abandonar el barco —refirió McClintock—, me propuse, sin éxito, reprimir el entusiasmo de mi tripulación, que se desahogó con tres sentidos hurras.»

A petición de McClintock, Jane se había sentado a redactar instrucciones para el comandante de su expedición la víspera de su partida. No se atrevió a influir en su juicio pues estaba segura de que ya habían acordado lo que debían hacer. De todos modos sí

consideró oportuno recordarle que, si no encontraban supervivientes, entonces su mayor esperanza era «recuperar los documentos de incalculable valor de la expedición, tanto los públicos como los privados, así como los efectos personales de mi querido esposo y sus compañeros». Finalmente le pedía que buscara cualquier prueba de que habían sido sir John y sus hombres, y no John Rae, los que habían encontrado el último tramo del paso del Noroeste.

«Estoy segura de que harán ustedes todo lo humanamente posible para conseguir esos objetos; mi único temor es que empeñen demasiado en el intento; así que déjeme decirle cuánto más valiosa que cualquiera de esas cosas es para mí la preservación de las vidas de la cuadrilla de héroes que son sus compañeros y seguidores.»

McClintock pensaba concentrar su búsqueda en la isla del Rey Guillermo y en la zona costera situada entre los ríos Coppermine y Back. La información que Rae había recabado de los inuits hacía que el rastreo por esta resultara esencial. Las revelaciones paranormales habían incluido aquella en la lista. Rae había descubierto recientemente el estrecho que lleva su nombre, que demostraba que lo que hasta entonces se conocía como Tierra del Rey Guillermo era en realidad una isla. Aquello había tenido lugar unos cuatro años después de que William Snow asegurase que la había visto separada de tierra firme durante su ensoñación en Nueva York. Si alguien se lo hubiera preguntado a los inuits, no habría cabido la menor duda: lo que John Ross y exploradores posteriores habían llamado Tierra del Rey Guillermo, los inuit lo conocían como Qikiqtaq, que significa «isla».

Las cosas no empezaron con buen pie para la expedición McClintock. El ciclo ártico volvía a tender al frío extremo. Nadie recordaba que el mar se hallara en un estado de congelación tan avanzado a finales del verano en la entrada oriental del archipiélago.

Los balleneros se habían ido sin intentar siquiera penetrar en la masa compacta de hielo. McClintock lanzó el *Fox* hacia delante con la esperanza de que el propulsor de vapor lo hiciera avanzar, pero el hielo no tardó en dejarlo atrapado. El velero pasó 250 días bloqueado, a la deriva con la banquisa a través de la bahía de Baffin y dentro del estrecho de Davis, un viaje agónico de más de 1.910 kilómetros constreñido por unos grilletes helados. McClintock envió una carta a lady Franklin refiriendo las malas noticias y los aspectos positivos de la situación:

> Es verdad que se ha perdido un año, un desgraciado año, pero supone un gran consuelo saber que tenemos más de un motivo para esperar que a partir de ahora tendremos éxito, pues nos encontramos desde muy temprano en el campo de operaciones y dispuestos a aprovechar la ventaja.

Finalmente, el Domingo de Pascua de 1858, el Ártico liberó el *Fox*. Agotados física y emocionalmente tras aquel invierno de tormentos, los hombres estaban impacientes por ponerse a trabajar en la búsqueda de cualquier vestigio de la expedición Franklin. La buena noticia era que McClintock había adquirido unos perros en Groenlandia para que tiraran de trineos, lo que permitiría a los rastreadores dividirse, cubrir una mayor porción de terreno y hablar con tantos inuits como se encontraran para obtener pistas. McClintock contaba con otra ventaja: para estar seguro de disponer de un intérprete experimentado, había telegrafiado a Copenhague para contratar los servicios de Carl Petersen, el oficial danés que tan bien había trabajado con Penny y Kane.

McClintock recorrió en trineo tirado por perros el extremo meridional de la isla del Rey Guillermo, realizando mediciones magnéticas por el camino, mientras su segundo de a bordo, el teniente William Hobson, exploraba el extremo norte. Poco después de llegar a la costa este de la isla del Rey Guillermo procedente de la isla de Matty, situada junto a la península de Boothia, McClintock se

topó con treinta o cuarenta inuits netsilingmiut que vivían en lo que él describió como una «aldea de nieve». Escribió:

> No creo que ninguno de ellos hubiera visto nunca a hombres blancos vivos hasta ese momento, pero no había duda de que nos consideraban amigos. Nos detuvimos a cierta distancia y montamos la tienda de campaña para impedir que nos robaran pequeños artículos mientras nos dedicábamos al trueque con ellos.

El capitán adquirió objetos que según los inuits procedían de un naufragio ocurrido a cinco días de viaje de allí: una jornada remontando la ensenada y cuatro más por tierra hasta la costa oeste de la isla del Rey Guillermo, donde «añadieron que ya poco quedaba accesible a los restos del barco hundido, pues sus compatriotas se lo habían llevado casi todo». Los inuits les aseguraron que el barco no tenía mástiles, y se rieron ante la pregunta y cuchichearon entre ellos acerca de un fuego. «Había habido *muchos libros*, dijeron, pero todos llevaban mucho tiempo destruidos por las condiciones atmosféricas. El hielo había arrastrado el barco hasta la costa en otoño.»

Aunque McClintock estaba impaciente por «alejarse de aquellos ladronzuelos simpáticos y ruidosos», estos no dejaban de darle palmaditas en el pecho y de repetir en lengua inuktitut: «Somos amigos». También le vendieron seis piezas de plata con las insignias o las iniciales grabadas de Franklin, Crozier, el teniente James Fairholme (veterano de la guerra de Siria en 1840 que durante un tiempo breve fue cautivo de los árabes que capturaron un barco negrero en el que servía) y el doctor Alexander McDonald, médico adjunto del *Terror*. Los inuits también les ofrecieron arcos y flechas que habían confeccionado a partir de lo que McClintock denominaba «madera inglesa», así como botones de uniformes y otras prendas de ropa, cucharas y tenedores de plata. Por cada uno pagó cuatro agujas de coser. Cuando ya tenía todos los objetos en su poder,

McClintock intercambió algunos de los cachorros de sus trineos por alimentos: carne de foca, grasa, ciervo congelado y piezas de salmón secado y congelado.

Los inuits informaron a McClintock de que no habían visitado aún el barco naufragado que él buscó durante el invierno anterior, y señalaron a un niño y a una anciana que habían sido los últimos en verlo. «Petersen interrogó a fondo a la mujer, que parecía dispuesta a aportar toda la información en su poder.» La última vez que habían visto el barco fue en el invierno de 1857-1858, le contó a Petersen, es decir, diez años después de que el *Erebus* y el *Terror* fueran abandonados al hielo.

«Dijo que muchos de los hombres blancos caían por el camino mientras se dirigían al Gran Río; que a algunos los enterraban y a otros, no; que ellos no habían sido testigos presenciales, pero habían descubierto los cadáveres durante el invierno siguiente.»

McClintock no tardaría en descubrir por qué, cuando siguió el camino de Hobson y vio las asombrosas notas que había encontrado el teniente en punta Victoria, en las que los supervivientes, entre ellos Crozier y Fitzjames, describían someramente la muerte de Franklin, el largo cautiverio de los barcos en aquel mar de hielo y la decisión de abandonarlos para intentar llegar al río Great Fish. McClintock y Hobson examinaron la barca grande y pesada amarrada a un trineo, que apuntaba hacia el mar, varada en la costa septentrional de la isla del Rey Guillermo, en el punto en el que habían tocado tierra los tripulantes del *Erebus* y el *Terror*.

«El peso total de la barca y el trineo podía ser de unos 600 kilos, lo que supone una carga pesada para siete hombres fuertes y sanos», estimaba McClintock.

Los restos de los dos esqueletos hallados en su interior correspondían, suponía McClintock, «a una persona delgada y joven en un caso, y a un hombre corpulento de mediana edad en el otro». Este último podía haber sido un oficial, aventuraba el capitán, pero

era imposible determinarlo con seguridad porque «unos animales grandes y fuertes, probablemente lobos, habían destruido gran parte de ese esqueleto». En las inmediaciones se encontraron fragmentos de unas zapatillas elegantes, bordadas con un dibujo de rombos diminutos con topos en el medio.

> Las líneas eran blancas, con ribete negro; los espacios interiores, blancos, rojos y amarillos. Originalmente habían sido de unos 30 centímetros, forradas con piel de becerro con su pelo, y los bordes rematados con una cinta roja de seda. Además de esas zapatillas había también un par de botines pequeños, resistentes, de caza. El otro esqueleto se hallaba en mejor estado, y envuelto en ropas y pieles. Estaba atravesado en la barca, tendido bajo el banco de popa. Junto a él había cinco relojes y también dos armas de doble cañón: cada una tenía un cañón cargado y listo para disparar. En ambos casos, la boca del cañón, contra el costado de la barca, apuntaba hacia arriba.

McClintock se fijó en que no estaban los cráneos de los esqueletos, salvo por la mandíbula inferior, que sí seguía en su lugar. La dirección en que apuntaba la barca acabó de convencerle de que seguramente se dirigían hacia los barcos varados en la orilla. Era probable que los dos hombres no hubieran podido seguir el ritmo y se hubieran quedado allí hasta que regresaran los demás con nuevas provisiones. Si McClintock estaba en lo cierto, habrían muerto mientras esperaban.

Los restos mortales de aquellos dos hombres no recibieron sepultura hasta veinte años después de que los encontrara McClintock, cuando volvió a descubrirlos el teniente del ejército estadounidense Frederick Schwatka.

Entre los objetos hallados había media docena de libros pequeños, en su mayoría obras cristianas como *Christian Melodies*. La excepción era *El vicario de Wakefield*. El lector de una Biblia de pequeñas dimensiones había subrayado versículos enteros y había tomado notas en los márgenes. También había pañuelos de seda y «una cantidad asombrosa de prendas de vestir», junto con varios

pares de botas, toallas, jabón, una esponja, un cepillo de dientes y peines, así como guantes de piel que a modo de dedal usaban los fabricantes de velas de barco, vainas de bayoneta recortadas para proteger cuchillos, algo de tabaco guardado en una lata, hilo, clavos, sierras y muchos cubiertos y platos, que en ocho casos llevaban la insignia de la familia de sir John. Las únicas provisiones eran té y unos dieciocho kilos de chocolate.

McClintock resumió el batiburrillo de cosas que recogieron los tripulantes a la fuga del *Erebus* y el *Terror* como «en síntesis, una cantidad de artículos realmente asombrosa en su variedad, pero de una naturaleza que, en su mayoría, los modernos viajeros de trineo por estas regiones considerarían una mera acumulación de peso inútil, de escasa utilidad y tendente más bien a agotar las fuerzas de los tripulantes de los trineos».

Más al sur, hacia donde se habían dirigido al menos algunos de los supervivientes de la expedición Franklin siguiendo la línea de la costa oeste de la isla del Rey Guillermo, McClintock iba caminando por un repecho de grava poco después de medianoche cuando divisó un esqueleto de un blanco reluciente, parcialmente expuesto, con jirones de ropa asomando entre la nieve. La víctima, que yacía boca abajo, era un joven de constitución delgada que parecía más alto de lo normal, o esa fue la impresión de McClintock. El muerto vestía una chaqueta azul con las mangas acuchilladas y ribetes trenzados bajo un tabardo de paño grueso con botones sencillos. Llevaba el pañuelo al cuello con un nudo holgado, lo que indicó a McClintock que debía de ser un sobrecargo o el asistente de algún oficial.

«Parece que este pobre hombre escogió el repecho desnudo para fatigarse algo menos en su avance y cayó de cara en la posición en que lo hemos encontrado —concluía McClintock, que recordaba lo que le había dicho la anciana inuit—: Cayeron y murieron mientras caminaban.»

En la isla del Rey Guillermo, los exploradores también se encontraron con inuits que les dijeron que habían visto dos barcos: «Uno de ellos lo vieron hundirse en aguas profundas, y de él no obtuvieron nada, circunstancia de la que se lamentaban muchísimo; pero el otro se vio arrastrado a la orilla por el hielo, donde suponen que aún sigue, aunque muy dañado».

Llamaban Oot-loo-lik a la zona en la que el segundo barco, gran fuente de madera para sus familias, había encontrado su final. McClintock lo transcribió tal como lo oía, pero en su versión moderna es Ugjulik, que significa «tiene focas barbudas». Él creía que los inuits se referían a la costa oeste de la isla del Rey Guillermo, pero en realidad le hablaban de la punta oriental de lo que los *qalunaaq* llamaban golfo de la Reina Maud.

Los inuits habían hablado con McClintock semanas antes y no le habían dicho nada del naufragio de un barco en la orilla. El capitán creía que le estaban ocultando información, y no empezaron a hablar hasta que los sometieron a un intenso interrogatorio, cuando a un joven se le escapó una información fascinante: «También nos dijo que encontraron el cadáver de un hombre a bordo del barco: que debió de haber sido un hombre muy corpulento y que tenía los dientes largos: eso era todo lo que recordaba de lo que le habían contado, pues en aquella época era muy niño». Los inuits «nos dijeron que había sido en otoño, es decir, en agosto o septiembre, del año en que se destruyeron los barcos; que todos los hombres blancos se habían ido al "río grande" llevándose consigo una o más barcas, y que el invierno siguiente encontraron allí sus huesos».

McClintock compró los dos perros de las dos familias y un cuchillo de caza, y siguió avanzando. Después de dos meses y medio viajando en trineo, regresó al *Fox*, donde encontró a Hobson afectado gravemente por el escorbuto. La expedición ya había perdido a tres hombres mientras efectuaba el mayor descubrimiento de aquella larga e infructuosa búsqueda del *Erebus* y el *Terror* o de

alguno de sus supervivientes, por lo que el capitán decidió que había llegado la hora de regresar a casa e informar a su patrocinador y al país entero. Cuando el *Fox* llegó a Inglaterra, lady Franklin se encontraba en los Pirineos por prescripción médica, relajándose de la tensión causada por la espera de noticias sobre su esposo. En un telegrama urgente enviado a través del cónsul británico a Bayona, se le informaba: «Éxito regreso del *Fox*. Cartas importantes para lady Franclin [sic]», que la esperaban en la localidad balnearia y fluvial de Bagnères-de-Bigorre. En la más importante, McClintock la informaba con frialdad de que no cabía duda de que su esposo estaba muerto, aunque intentaba suavizar el golpe con una posdata en la que añadía que Franklin no había sufrido durante mucho tiempo y que había fallecido con razones para confiar en el éxito de su misión. «No puedo dejar de compartir con usted lo primero que me vino a la mente al leer sus anotaciones [dejadas en punta Victoria] —le escribió—. Que a sir John Franklin no lo perseguían ni la falta de éxito ni la premonición del mal.»

Jane regresó apresuradamente a Inglaterra, donde los periódicos la proclamaron heroína. Bajo el titular «La expedición de la buena viuda», el *News of the World* declaraba:

> Desde el principio de los tiempos, se ha considerado que una mujer bondadosa es lo mejor que puede encontrarse en este mundo. [...] No se trata de un cumplido trivial, pues el mundo tiene ante él en la actualidad a una mujer viva que lo merece, una mujer que hay que observar, admirar y ante la que hay que inclinarse con todo el respeto y devoción de que puede ser depositario un ser humano. Tenemos a una lady Franklin a la que ensalzar.

Otros periódicos se dedicaban a atacar al Gobierno, al que culpaban por haberse equivocado durante todos los años de búsqueda. La Royal Geographical Society premió la infatigable campaña de Jane con la Medalla de Oro del Fundador, convirtiéndola así en la primera mujer en recibirla. Pero lo que más satisfacción le

procuró fue la defensa de su esposo que hicieron las personas más importantes del mundo de las exploraciones. Entre los motivos aportados por la sociedad para la concesión del premio se destacaba que con él pretendían «dejar constancia del hecho de que su expedición había sido la primera en descubrir el paso del Noroeste».

El mundo volvió poco después a concentrarse en la guerra, en esa ocasión en Estados Unidos, donde los horrores de la contienda civil alcanzaban nuevas cotas.

En 1865, cuando las columnas de humo aún no se habían apagado del todo, fue asesinado el presidente Abraham Lincoln, cuyo imponente legado entró en contacto, al menos por un momento, con el de Franklin. En abril, una carroza tirada por seis caballos llevó el ataúd de Lincoln hasta el Ayuntamiento de Nueva York, donde fue depositado bajo la cúpula sobre un catafalco cubierto de terciopelo negro. Miles de personas, desde dignatarios a repartidores de periódicos, desfilaron para presentarle sus respetos. Justo antes de que se cerrara el féretro y diera inicio el funeral del presidente, el capitán William Parker Snow entregó al general John A. Dix, comandante del distrito militar de Nueva York, lo que el hombre que había partido en busca de Franklin aseguraba que eran objetos de la expedición, para que los enterrara junto a Lincoln. Entre ellos se encontraba la página desgastada de un libro de oraciones. La primera palabra legible era «Mártir».

La expedición Franklin fue desvaneciéndose gradualmente en la historia, pero jamás en la mente de lady Franklin. Todavía buscando respuestas, Jane acabó por emprender su propia travesía al Ártico.

Una reseña breve aparecida en *The Times* reavivó la determinación de lady Franklin de viajar al norte, a pesar de que la expedición de McClintock había demostrado que sir John llevaba mucho tiempo muerto.

«Tras una ausencia de cinco años, el doctor Hall, explorador del Ártico, llegó a New Bedford [Massachusetts] ayer procedente de la bahía Repulse —se leía en uno de los párrafos—. Descubrió los esqueletos de varios miembros del grupo de sir John en la Tierra del Rey Guillermo, y trae consigo numerosos vestigios de la expedición Franklin.»

El sucinto artículo llenó de angustia a Jane: aun cuando todos los integrantes de la expedición Franklin hubieran muerto, podían seguir hablando y respondiendo a muchas cuestiones sin resolver a través de sus escritos. Envió un telegrama a Henry Grinnell, patrocinador de Charles Hall, para preguntarle si el explorador estadounidense había recuperado algún documento, ya fueran diarios, cartas o incluso manuscritos para libros.

«Ninguno», respondió el financiero.

Lady Franklin tenía que hablar personalmente con Hall. Llegó a ofrecerse a pagar los gastos de su viaje a Inglaterra. Jane pretendía persuadir a Hall para que regresara a la isla del Rey Guillermo en busca de documentos, pero bajo la supervisión de un oficial británico. A Hall no le gustaba la idea de servir a las órdenes de un extranjero, pero respondió a la esposa de Franklin que lo consideraría. La invitó a visitarlo en Estados Unidos mientras ella aguardaba el apoyo del Gobierno a su propuesta de viaje al Polo Norte.

«Habiendo fracasado en mi último intento de conseguir que un oficial experimentado en travesías árticas lo interrogue personalmente, nos inclinamos a creer que debemos viajar a Estados Unidos», le escribió Jane.

Sophy y ella partieron a principios de 1870, acompañadas por una doncella llamada Chevalier y un mayordomo, Lawrence, rumbo a la Costa Oeste a través del canal de Panamá. El doctor David Walker, médico irlandés que viajaba en el *Fox*, se había unido al ejército estadounidense y se encontraba destinado en San Francisco, donde

dio la bienvenida a las mujeres y sus criados a un país que intentaba volver a ponerse en pie menos de cinco años después del fin de la guerra de Secesión, en plena Reconstrucción. Apenas tres años antes, el Imperio ruso había vendido Alaska a Estados Unidos por 7,2 millones de dólares. El médico se ofreció a organizarles un viaje a Sitka, Alaska, a bordo del *Newbern*, un vapor de unos sesenta metros de eslora que transportaba tropas y suministros. Con la esperanza de que los documentos de la expedición Franklin hubieran acabado en poder de los rusos y pudieran encontrarse aún en aquel territorio recientemente convertido en parte de Estados Unidos, Jane aceptó con entusiasmo la oportunidad de visitar una zona del Ártico que su esposo había visto por primera vez hacía casi cuarenta y cuatro años, antes de su boda. Lady Franklin tenía setenta y ocho años y aún mantenía su espíritu viajero. A pesar de la tendencia del barco a agitarse con el oleaje, las mujeres y sus criados llegaron a Alaska sin incidentes. No obstante, salvo por la compra de algunos recuerdos —entre ellos algo que Sophy describió como «una cuchara de hueso con un mango decorado y unos mocasines bastante elegantes»—, se fueron de allí con las manos vacías.

Hasta el final de sus días, lady Franklin siguió intentando recuperar las palabras perdidas de su esposo. A principios de 1875, ya frágil de salud a sus ochenta y tres años, recordó a los balleneros una vez más que ofrecía una recompensa de 2.000 libras a quien encontrara documentos del *Erebus* o el *Terror*. La prensa estadounidense se hizo eco de la noticia, que llegó a aparecer incluso en el *New York Herald*. Su editor, James Gordon Bennett Jr., cooperó con Jane para financiar una expedición al Ártico a cargo de Allen Young en busca de los documentos de la expedición Franklin. Young, que había servido a las órdenes de McClintock a bordo del *Fox*, zarpó con el *Pandora*, una bombarda de la Royal Navy reconvertido, pero la gran extensión de hielo en el estrecho de Peel

lo bloqueó y le obligó a dar media vuelta. Cuando regresó a Inglaterra, lady Jane Franklin ya había muerto.

TERCERA PARTE

EL DESCUBRIMIENTO

9

UN DETECTIVE INUIT

Abres la puerta, das un paso al frente, abandonas la temperatura agradable, te adentras en el crepúsculo invernal del mediodía y... ¡zas! El Ártico superior te golpea con fuerza. Ya no hay radiadores ni calderas de diésel que te reconforten. Si el sol sale, no se eleva lo bastante para que llegues a notarlo. La pálida esfera, con su halo de cristales de hielo en suspensión, parece una burla. Tu cuerpo es tu única fuente de calor, apenas un frágil capullo de aire atrapado bajo una parka gruesa rellena del tan preciado plumón de ganso blanco huterita con capucha ribeteada de piel de coyote. El viento nunca deja de encontrar resquicios o huecos en esa precaria protección. Se clava constantemente en cualquier pedazo de carne desprotegida: los lóbulos de las orejas, las yemas de los dedos, la punta de la nariz que asoma por encima de la bufanda enrollada.

A 39 grados bajo cero en un día de principios de febrero, en Gjoa Haven (con una entumecedora sensación térmica de 56 grados bajo cero por efecto del viento aullador), el aire seco del Ártico es tu peor enemigo. En cuestión de minutos puede amenazar tu vida. La oficina meteorológica ha emitido un aviso por frío extremo, y para que aquí salten las alarmas tiene que hacer *mucho frío*. La alerta afecta a todo el que se aventure al exterior, aunque solo sea durante unos

minutos, e insta a prestar atención a síntomas como la falta de aire, irregularidades en el ritmo cardíaco o dolores en el pecho, así como al cambio de color de la piel y el entumecimiento o hinchazón de los músculos. En la quietud del Ártico, son alarmas estridentes: «Vuelvan al interior de los edificios. Escapen de un frío que puede matarlos».

Como un depredador hambriento que se alimenta de células de la epidermis, el viento frío detecta cualquier pedazo de piel desprotegida y ataca. El ataque aumenta con el transcurso de los segundos, y pasa del picor al entumecimiento, y de ahí a una sensación de ardor. Al principio no hay dolor, no hay señales corporales de malestar que nos informen de que la congelación profunda nos inflige un daño grave. Pero de pronto tenemos la piel tan fría que la notamos caliente.

Las viejas heridas, olvidadas largo tiempo atrás, vuelven a doler.

En poco más de cuatro minutos, el aire ártico puede hacer que la piel expuesta pase del sonrosado a mostrar manchas de una palidez blanquecina, que se hiela rápidamente y adopta un amarillo grisáceo a medida que los fluidos corporales empiezan a congelarse y en las células se forman cristales de hielo. Para entonces, esas células ya han empezado a morir a gran velocidad. Ya es demasiado tarde. Llegados a este punto, calentar la piel solo sirve para que salgan ampollas rojas, hinchadas. Las partes sometidas a congelación se hinchan como globos de un rojo oscuro. Las ampollas, muy dolorosas, acaban por desinflarse, pero si se instala la última etapa de la congelación, la piel dañada se endurece y se ennegrece tanto que parece alquitrán. Sin tratamiento urgente, puede producirse una infección. Lo que ha comenzado como un estremecimiento ya es gangrena: el frío ha ganado. La mayor esperanza es probablemente la amputación.

Sin embargo, en esos primeros pasos por el exterior, la sensación es insuperable. El corazón late con fuerza con la emoción de estar

en el Ártico, con el entusiasmo que nace de un silencio cristalino, la pura belleza y el frescor vigorizante de un aire que, si quisiera, podría quitarte la vida. Así que caminas y te sientes abrigado y a gusto, como si no hubiera un lugar mejor en todo el planeta. A cada paso, y con tantas capas de protección térmica, empiezas a sudar. Pronto la bufanda que te cubre la cara y el borde de la gorra de lana, que te has bajado al máximo, parecen rígidos como la madera y están cubiertos de escarcha y unos carámbanos diminutos. Se van formando con cada respiración porque el aire caliente que sale de tus pulmones se congela al instante y convierte las cejas en esculturas de hielo. La larga noche polar ha terminado, pero el sol solo consigue elevarse sobre el horizonte unas seis horas al día. Apenas. Emite un pálido resplandor amarillento y describe una ligera parábola que cruza el cielo sin variar su posición desde que sale hasta que se pone. A media tarde vuelve a hundirse, arrastrando consigo una cortina de oscuridad glacial. La oscilación entre la temperatura máxima y la mínima es de apenas unos grados. Hay días en que el mercurio no se mueve en absoluto. Sea de día o de noche, haya salido el sol o no, la diferencia es escasa: hace un frío atroz.

El viento que esta mañana sacudía las paredes se ha convertido por la noche en una brisa que sopla del noroeste, suficiente para que plumas de cristales de nieve bailen sobre el hielo como volutas de arena flotando sobre el desierto. El viento es misericordiosamente suave, y aun así te golpea el pecho con fuerza. La primera bocanada de aire, inspirado sin cautela, destroza los nervios de las encías y envía pulsos por los dientes superiores que se sienten como las sacudidas por una moderada corriente eléctrica. Los pelos de la nariz se congelan al instante, y el aire frío invade los pulmones calientes, que se detienen en un *shock* a mitad de la respiración. Las lágrimas se espesan. Es toda una proeza conseguir que los párpados no se cierren congelados.

He aquí una pista de lo que es el invierno en Gjoa Haven, una aldea de la costa sur de la isla del Rey Guillermo en la que viven unas trescientas personas. Se trata del único asentamiento en la isla que ocupa el sexagésimo primer lugar entre las más grandes del mundo. La mayoría de los que viven aquí son inuits que saben hacer frente al frío. Llevan siglos plantándole cara, desde mucho antes de que los exploradores occidentales llegaran navegando a un mundo que veían como desierto y amenazador. En uno de los entornos más hostiles del planeta, adaptarse es sobrevivir. Para los seres humanos no ha sido fácil. Nosotros, y las comodidades modernas que anhelamos, no estamos hechos para este lugar. Aquí es constante la lucha para impedir que cualquier cosa deje de funcionar, incluido nuestro cuerpo.

Todos los días, los coches y los camiones aguardan vacíos durante horas, con los motores al ralentí, para que no se calen cuando alguien sale a cubrir una corta distancia, pues la mayoría de la gente no se atreve a mucho más con esos vehículos. No hay carreteras que unan Gjoa Haven con cualquier otro punto. Casi todos los residentes recorren a pie la aldea por caminos de grava cubiertos de nieve o se mueven en motos de nieve. Cubiertos con capas de lana, nailon, pieles y parkas de plumón, se deslizan en silencio sobre sus botas *kamiik* de piel de foca cosidas a mano o avanzan pisando fuerte con pesadas botas de astronauta con suelas de goma tan flexibles como neumáticos congelados. A cada paso, la nieve compactada por el viento cruje y chirría, como si caminaran sobre planchas de poliuretano resbaladizo. Aun así, los ojos de los que pasan parecen sonreír al mirar desde un túnel cónico de capuchas bien sujetas a la cabeza. Los inuits no solo han aprendido a vivir con ese frío letal; también han aprendido a quererlo.

Ese afecto por nuestros extremos septentrionales del mundo es algo que la mayoría de los visitantes deben aprender. Muchos se rinden y dejan de intentarlo. No solo les afecta el frío, sino las

semanas de oscuridad constante, con destellos de crepúsculo, y la corrosiva sensación de aislamiento. En un primer momento, el Ártico superior entusiasma, pero no tarda en cansar al recién llegado. Gente que necesita a los demás para prosperar, incluso para sobrevivir, puede súbitamente mostrarse hostil a otras personas, invitando al fracaso, cortejando la muerte. Los inuits han sabido siempre que el Ártico exige colaboración y respeto, no solo entre la gente, sino con el entorno que sustenta a los seres humanos y con el mundo de los espíritus que puede destruirlos. Pocos buscadores de la expedición Franklin habían aprendido esa lección en el siglo XIX. Otros repitieron sus errores incluso hasta en el XXI. Pero entonces las líneas de destino convergieron, se impuso una potente alianza de conocimiento tradicional inuit y ciencia moderna, y el Ártico ya no pudo seguir ocultando uno de sus secretos mejor guardados.

Louie Kamookak nació en la tundra de una madre a la que unos misioneros habían bautizado con el nombre de Mary. Ella quería que su hijo se criara fuerte y llegara a ser un buen cazador. Cuando Louie dejó de gatear y se puso en pie, erguido sobre la tierra, su padre inuit se fijó en que había algo distinto en él: George estaba seguro de que Louie caminaba como un *qalunaaq*. Los genes irlandeses, heredados de un legendario comerciante de pieles, tal vez explicaran el fenómeno. Pero había algo más especial aún que le habían transmitido sus antepasados inuits. Su bisabuelo era un chamán muy respetado, un *angakkuq*, que había tenido un papel importante en la educación del explorador noruego Roald Amundsen sobre la cultura inuit y la configuración del terreno durante su histórico primer tránsito por el paso del Noroeste en los primeros años del siglo XX.

El muchacho era también el bisnieto de una cuentacuentos de renombre llamada Hummahuk. En una fotografía algo arrugada, ella aparece como anciana feliz sentada en el suelo junto a su familia. Le brillan los ojos. Las líneas oscuras de los tatuajes le recorren las mejillas, como bigotes de gato. Otras marcas más gruesas se alternan en la barbilla y la frente. Son una forma antigua de arte corporal que los arqueólogos han encontrado en restos momificados de inuits de siglos de antigüedad. En la época de Hummahuk, los tatuajes faciales se realizaban con unos instrumentos muy rudimentarios. A las mujeres netsilingmiut las tatuaban con un pinchazo inicial producido por una larga aguja metálica. Después usaban otra de menor tamaño, de madera, con la que introducían en el orificio el hollín de algún recipiente de cocina o lámpara de aceite. Por último presionaban con los dedos para sellarlo. Otra técnica, que según se dice era más común, exigía que la inuit resistiera una especie de cosido facial en el que, con una aguja, un hilo extraído de los tendones de los caribús teñidos con hollín se pasaba por la piel que se iba cosiendo una y otra vez, como si se tratara de una muñeca bordada por manos de costurera. A las niñas solían tatuarles la barbilla cuando alcanzaban la pubertad, y se añadían más marcas en el momento del matrimonio. Estas tenían también una finalidad espiritual: mostrar que era buena cuando su alma entrara en la siguiente vida.

Hummahuk sabía lo que muchos habían olvidado largo tiempo atrás: una historia bien contada es eterna. Generaciones de oyentes la respetaban como narradora, pues cautivaba con sus relatos de la tradición inuit y la historia oral. Louie Kamookak oía de niño sus cuentos mágicos, tumbado en su tienda de piel de caribú, a la luz tenue, oscilante, de un *qulliq* de jabón de sastre, una lámpara de grasa de foca. Ella ayudaba a un niño a estar a la altura de su herencia como chamán moderno, con las ventajas de un cuentacuentos sabio, un oído siempre atento a los espíritus y el

impulso de buscar respuestas en el pasado. Una noche en que Hummahuk yacía moribunda y el resto de la familia de Louie se hallaba lejos cazando caribús, Louie oyó que su bisabuela hablaba en voz baja del cálido sentimiento de un día en que era niña y se tropezó con unos objetos metálicos muy raros esparcidos por el suelo. Aquella historia atrapó a Louie y ya no lo abandonó.

El muchacho creció hasta convertirse en un hombre de cara redonda y aspecto osuno, con la voz de barítono grave y cautivadora de un cuentacuentos nato. Tiene las manos anchas y curtidas de quien se ha pasado la vida en una tierra dura e implacable. A la grisácea luz crepuscular de la tarde ártica, sus ojos centellean, como iluminados por una luz interior. Cálidos y acogedores, parecen ponerse de pronto a la defensiva. Según la tradición inuit, cuando una familia extensa da la bienvenida a un recién nacido, sus mayores suelen recurrir a la naturaleza en busca de los rasgos que esperan que adopte el pequeño. En el caso de Louie, a su familia Kamookak debió de venirle a la mente un oso polar: poderoso pero sigiloso, incluso esquivo. Con cautela, tantea al recién llegado, se asegura de que cualquier conocimiento que decida compartir estará seguro. Y se guarda para sí sus emociones con el mismo celo.

En las historias de Hummahuk, el niño aprendió a captar la esencia de la gente y los acontecimientos que hoy siguen dando forma a las tierras árticas de su pueblo. Kamookak las ha mantenido toda su vida, aun cuando su búsqueda amenazara con matarlo. Su exhaustiva labor de recogida de historias orales inuits ha demostrado un punto crucial que el mundo exterior ha tardado más de un siglo en aceptar sin cuestionarlo: los netsilingmiut sabían lo que le ocurrió a la expedición Franklin. La verdad permaneció perdida durante generaciones en la niebla cultural que se extendía entre los *qalunaaq* y los inuits, tan densa como los bancos de neblina fría que en los días cálidos se levantan de un mar helado. Recurrir a traductores, cuya propia precisión y fidelidad eran cuestionables, no hacía sino

enturbiar más las cosas. Durante décadas, a los forasteros se les dio fatal diferenciar las informaciones fiables de las que no lo eran. En algunos casos, los que parecían encuentros con supervivientes que intentaban desesperadamente llegar a tierra firme eran en realidad descripciones de los hombres que iban en su busca. Muchos tratarían de desenredar las pistas falsas de los hechos fehacientes. Pero nadie trabajó más que Louie Kamookak para lograrlo, nadie pasó más tiempo escuchando a los mayores, sonsacándoles más detalles, cotejando nombres locales con nombres extranjeros, identificando localizaciones a partir de descripciones vagas.

«Soy como un detective», me dijo, y se le iluminaron los ojos con un destello místico.

El abuelo de Kamookak era otro gran chamán que ayudó a Knud Rasmussen —el antropólogo danés nacido en Groenlandia que llevó a cabo uno de los primeros y más respetados estudios sobre los inuits— a entender una cultura profundamente arraigada en el mundo de los espíritus. Rasmussen, el primer europeo en atravesar el Ártico en un trineo tirado por perros, hablaba un dialecto inuit y viajaba con dos cazadores inuits. Partió de Groenlandia en 1921 con una manada de doce perros con los que recorrió unos 32.000 kilómetros hasta la localidad de Nome, en Alaska. Rasmussen pasó más de tres años viviendo de la tierra, en la que estuvo a punto de morir, para trazar los orígenes y el desarrollo de los inuits, su cultura y una espiritualidad nacida de uno de los lugares más crueles de la Tierra. Descubrió que las muertes masivas no eran exclusivas de la expedición Franklin. También los inuits habían sufrido horrores similares.

Los mayores hablaban de los ukjulingmiut, el Pueblo de la Gran Foca Barbuda, un grupo de inuits que pasaba los veranos en la isla del Rey Guillermo y la península de Adelaida. Cuando el hielo cubría el golfo de la Reina Maud, se trasladaban allí para cazar focas. Hubo un invierno tan severo, con ventiscas y temporales constantes que

llegaban desde el otro lado del golfo, que su sufrimiento se volvió legendario y se contaba generación tras generación como advertencia de lo que podía ocurrir cuando los espíritus se enfadaban y la caza fallaba. En otro tiempo numerosos, los ukjulingmiut estuvieron a punto de ser borrados del mapa por la hambruna: «Algunos murieron congelados, otros de hambre, y los cuerpos de los fallecidos se los comieron los que quedaron con vida; de hecho mataron a muchos para que sirvieran de alimento, pues aquellas pobres personas habían perdido el juicio casi por completo por culpa de los sufrimientos de aquel invierno», escribió Rasmussen. Los pocos supervivientes huyeron hacia el sur y llegaron al río Back, el mismo lugar que los hombres de Franklin trataron de alcanzar cuando él murió y ellos abandonaron el *Erebus* y el *Terror* en medio del hielo.

En su relato de diez volúmenes sobre la quinta expedición Thule, Rasmussen escribió que los netsilingmiut sobrevivían porque pasaban la mayor parte de su vida en grupos familiares pequeños y realizaban unos sacrificios extremadamente duros. Sus grupos de caza podían llegar a componerse de decenas de personas, hasta que regresaba el invierno, cuando la inevitable escasez de alimentos volvía a dispersarlos. Sobrevivir con lo poco que el Ártico concedía a regañadientes no dejaba espacio para las complicaciones propias de los grupos sociales de mayor tamaño, de modo que no contaban con asentamientos permanentes, clanes rígidos, jefes institucionalizados ni gobiernos formales. En invierno, cuando el grosor del mar helado alcanzaba más de dos metros y las temperaturas descendían hasta los 40 grados bajo cero o aún más, se refugiaban en sus iglús. El verano les otorgaba más libertad para moverse con sus refugios de piel de animal para seguir a sus presas preferidas, sobre todo focas, caribús, bueyes almizcleros y osos polares. También existen pruebas de que les atraían los restos arrastrados por las corrientes, pedazos de madera, hierro u otros objetos transportados por forasteros en

grandes embarcaciones. Los inuits les daban forma para convertirlos en herramientas o armas de caza. Aquellos restos no eran fáciles de encontrar en el corazón oriental de su territorio, así que la llegada de exploradores *qalunaaq* y los barcos naufragados que dejaban atrás eran un imán que atraía a los netsilingmiut a las costas occidentales de la isla del Rey Guillermo, donde los inuits presenciaron el intento de escapar de los supervivientes moribundos de la expedición Franklin. Cuando la supervivencia no les dejó más alternativa, ellos también recurrieron al canibalismo, como los inuits.

Los *qalunaaq* seguían considerando que los inuits eran salvajes a los que había que civilizar. Pero los netsilingmiut ya contaban con un código social antiguo, un sistema de valores que constituye su fuente de fortaleza individual y comunitaria en un entorno en el que nadie puede permanecer completamente solo y sobrevivir mucho tiempo. Lo llaman *Quajimajatuqangit*, y comprende ocho principios básicos orientativos: respetar y cuidar a los demás; tomar las decisiones de forma consensuada; mantener un liderazgo y compromiso para servir al bien común; ser abiertos, hospitalarios e inclusivos; trabajar juntos por un objetivo común; solucionar los problemas mediante la innovación, el ingenio y el respeto; y cuidar la tierra, los animales y el entorno. El octavo elemento, conocido como *Pilimmaksarniq*, insta a las personas a desarrollar la capacidad de adquirir habilidades y conocimientos.

Vivir constantemente al límite llevaba a menudo a tener que tomar decisiones difíciles. El infanticidio debía ser el más difícil de soportar. Como otros grupos inuits, los netsilingmiut mataban a menudo a sus recién nacidos o los dejaban morir. Solía tratarse de niñas. La decisión, por lo general, la tomaban los padres, poco después del alumbramiento, pero correspondía a las madres ocuparse de todos los preparativos. Normalmente era el Ártico el que consumaba el asesinato. En invierno, el bebé podía dejarse junto al corto y estrecho túnel de la entrada de un iglú, donde moría

congelado en poco tiempo. En verano, la madre podía cavar una tumba poco profunda en el hielo perpetuo y dejar ahí al recién nacido para que muriera de una muerte algo más lenta, que en todo caso duraba apenas unas horas. O también podía asfixiarlo cubriéndole la cara con el pelo o la piel de algún animal. El infanticidio escandaliza a la mentalidad moderna, pero durante siglos, en el Ártico, era una necesidad de la vida: algunos debían morir para que otros vivieran. Rasmussen escribió:

> Esos asesinatos de niñas recién nacidas no se cometen en absoluto como resultado de una crueldad mental, ni porque subestimen la importancia de las mujeres en la comunidad; son muy conscientes de que son indispensables. Cuando ocurre, es solo porque la lucha por la existencia resulta muy dura, porque la experiencia de generaciones enseña que el proveedor individual no puede alimentar más que a los miembros de la familia estrictamente imprescindibles.

Cuando Rasmussen llevó a cabo su censo de netsilingmiut en 1923, refirió una población total de 259 individuos, el 42 por ciento de los cuales eran mujeres. Para realizar un estudio detallado sobre el infanticidio, el antropólogo danés visitó un asentamiento en el lago Malerualik, en la costa sur de la isla del Rey Guillermo. Allí visitó todas las tiendas y «pregunté a todas las mujeres cuántos hijos habían tenido y de cuántas niñas se habían desprendido», y anotó que habían matado a 38 niñas de un total de 96 nacimientos. Un chamán llamado Samik proporcionó a Rasmussen un ejemplo para explicar que el hambre obligaba a aquellos horribles sacrificios, decisiones pensadas para evitar a las pequeñas un sufrimiento prolongado al tiempo que aumentaban las probabilidades de supervivencia de la madre. Citándolo, Rasmussen escribió:

> Una vez, cuando había hambruna, Nagtok dio a luz a un bebé, mientras la gente de su entorno veía que estaba muriéndose de hambre. ¿Qué hacía ahí ese niño? ¿Cómo iba a vivir, cuando su madre, que debía procurarle la vida,

estaba seca y hambrienta? Así que lo estranguló y dejó que se congelara, y después se lo comió.

En un lugar de gran sufrimiento, que pone a prueba constantemente los límites de lo que puede soportar un ser humano, los espíritus son fuente de fortaleza y de gran temor a un tiempo. Los inuits confían en chamanes y en espíritus colaboradores para que intercedan ante las fuerzas malignas que castigan con fuertes tormentas, cacerías fallidas, largas hambrunas y otras calamidades muy frecuentes en la isla del Rey Guillermo. Cuando Rasmussen llegó a la costa sureste, estaba tan cerca del polo norte magnético que la brújula no le servía. Una ventisca cegadora lo dejó aún más desorientado. Su trineo se movía poco y a menudo se adelantaba a los perros, que «avanzaban tímidamente por el hielo, temerosos de salir volando. En la cara, los ojos, la boca y el pelo se incrustaba una nieve tan fina que apenas veíamos. De tanto en tanto debíamos echarnos en el suelo y escarbar en la nieve para ver dónde se encontraba el camino».

Los perros, finalmente, olisquearon un campamento de iglús que Rasmussen y su guía llevaban días buscando. El antropólogo estaba deseoso de empezar a crear su gran colección de amuletos, una tarea delicada dadas las circunstancias pues pretendía asegurarse de que «cuando me hubiera ido, no me acusaran de las desgracias que pudieran caer sobre el asentamiento». Para persuadir a la gente de que le vendieran los talismanes que los protegían de los malos espíritus, iba casa por casa, aceptaba la hospitalidad de los inuits, tomaba «tanta comida como me daban, consistente en salmón congelado, entrañas de caribú y carne de foca». Su idea era establecer lazos de confianza sin revelar otros motivos. A continuación sacaba las baratijas: «Relucientes agujas de coser, extraídas de los paquetes para que se vieran más imponentes así agrupadas; había cuchillos, limas, dedales, clavos, tabaco, cerillas...

Todas esas bagatelas que a nosotros nos resultan tan naturales pero que son de gran valor para gentes sin contacto con la civilización».

Aquella noche, Rasmussen empezó a camelarse al hombre más anciano del grupo, un chamán cuyo rostro brillaba por la grasa de foca que se había aplicado para la ocasión. La conversación viró a la religión, y Rasmussen intentó impresionar al anciano con sus conocimientos sobre el poder de los amuletos. Cuando, más tarde, una muchedumbre se presentó con varias pieles para comerciar con ellas, el antropólogo citó lo que llamaba el oráculo local para convencerlos de que entregar sus amuletos no los dejaría indefensos.

«Insistí tanto como pude en que, en opinión de su propio chamán, el dueño no se veía privado de la protección del amuleto ni siquiera si lo perdía: su poder quedaba vinculado mágicamente a la persona que lo llevaba desde la infancia.»

A la mañana siguiente llegó una niña llamada Kuseq con un bolso pequeño confeccionado con piel de animal. Entre su contenido mohoso destacaba el pico de un cisne negro, que, según explicó tímidamente la pequeña, conservaba «para que el primer hijo que tenga sea niño». También poseía la cabeza de una perdiz nival atada a una pata, que llevaba para asegurarse de que su futuro hijo corriera deprisa y no se cansara fácilmente al cazar caribús. Y un diente de oso para garantizarle buen comer y buenas digestiones, y una piel de armiño, con el cráneo unido a la cabeza, para que le transmitiera fuerza y habilidad. Otro amuleto era una platija pequeña, que se suponía que protegía a la niña contra los peligros de encontrarse con tribus desconocidas. Rasmussen se llevó todos esos y algunos más. Con astucia consiguió lo que quería. Pero lo cierto es que había convencido a unos inuits vulnerables, en lo más profundo de un invierno amenazador, para que le entregaran los amuletos que les daban esperanza contra el malvado Ártico. Y, más

que cualquier otro hombre blanco que llevara regalos, él lo sabía muy bien. Escribió:

> La religión de este pueblo se basa en la lucha constante contra el mal, los espíritus invisibles que interfieren en su vida diaria de maneras muy variadas, pero sobre todo mediante enfermedades y malas cacerías. Para protegerse contra esos peligros solo cuentan con sus amuletos en combinación con sus tabúes y sus fórmulas mágicas.

Louie Kamookak nació algo más de una generación después de que Rasmussen visitara la isla del Rey Guillermo. La vida de los inuits seguía siendo muy dura cuando Mary dio a luz al segundo de sus diez hijos el 26 de agosto de 1959 en una tienda plantada en la ventosa tundra de Boothia. La supervivencia nunca estaba garantizada. El primer marido de Mary había muerto, y ahora, durante el parto para alumbrar una nueva vida, ella ponía en peligro la suya. Tras volver a casarse, se desplazó desde la isla del Rey Guillermo hasta Boothia para visitar a su madre. Louie nació ese verano en un campamento de caza de focas cercano a la bahía de Spence, que en la actualidad se conoce como Taloyoak. Aquel fue un mal año para la caza. Escaseaban los caribús, lo que implicaba que los padres del recién nacido tenían dificultades para alimentarse ellos mismos cuando él vino al mundo. El bebé era una boca más. Su madre estaba demasiado enferma para darle el pecho, así que Louie empezó su vida sorbiendo caldo de carne de caribú. Para sobrevivir necesitó una fortaleza especial, una fuerza de voluntad a la que habría de recurrir una y otra vez. ¿Qué nombre le iría a un niño tan resuelto, que aullaba contra la indiferencia del Ártico?

A veces, a las madres les llegaba el nombre de su bebé en sueños, cuando se lo susurraban sus antepasados. Otras veces contaban con la ayuda de los mayores, como Hummahuk, que conocían las maneras antiguas de modelar los destinos de los recién

nacidos. Para que aquel «cantante» empezara la vida con buen pie, frotó al bebé con la piel de una gavia. Y por si pudiera darse el caso de que al crecer fuera un hombre enclenque, hundió una piedra grande y pesada en la placenta. Hummahuk tendría luego algo que decir en la elección del nombre del bebé. Pero a finales de la década de 1950 los del sur presionaban a los inuits para que renunciaran a sus tradiciones. Los misioneros que viajaban por el Ártico canadiense los reclamaban para un dios cristiano. El padre Henry, sacerdote católico, bautizó al recién nacido y sugirió que lo llamaran Louie. Sus padres obedecieron. Escogieron el segundo nombre, Qayuttinuaq, por un pariente de la madre, un chamán que escribía canciones para las danzas de tambores. De hecho, fue él quien pidió que así fuera. Al convertir al niño en su tocayo, expresaba un deseo: que el pequeño, al crecer, llegara a ser al menos tan bueno como él y, de ser posible, mejor. Los funcionarios del Gobierno que decidían el destino de los inuits desde el sur no importaban; para ellos el niño sería un número, no un nombre.

A las autoridades blancas —médicos, enfermeras, maestros, administradores y la Real Policía Montada de Canadá del sur— les costaba pronunciar y recordar sus nombres. La Policía Montada sugería como solución el control de las huellas dactilares. Se estimó que era algo demasiado complicado, además de desconcertante para los inuits, que se preguntarían qué habían hecho mal para que en la policía les mojaran los dedos con tinta oscura y se los presionaran contra un papel en blanco. Siguiendo el ejemplo militar, un funcionario sanitario de Pangnirtung, en la isla de Baffin, decidió en 1935 que la entrega de chapas de perro constituía una respuesta más adecuada. Seis años después, las autoridades federales canadienses oficializaron la decisión: todos los inuits debían estar registrados, y a cada uno de ellos se le asignaría un número de cuatro dígitos. Este, conocido como «número esquimal» o, abreviadamente, «número e», se grababa en unos discos de fibra

prensada del tamaño de monedas de 25 centavos, conocidos como «chapas de identificación de esquimales». Para que a los inuits no les pasara por alto la gran importancia de aquellos números, las chapas llevaban también impreso el escudo de armas canadiense, con su león coronado sobre otro león y un unicornio que sostenían lanzas, sobre una guirnalda de rosas, cardos, tréboles y lirios. A cada inuit le correspondía una, así como una cadena barata para que la llevaran siempre al cuello o en la muñeca.

Los inuits debían portar aquellas chapas identificativas solo cuando entraban en contacto con oficiales blancos como los médicos y las enfermeras que acudían una vez al año a bordo de un barco medicalizado para controlar la tuberculosis y otras enfermedades. La madre mostraba su chapa y ponía una sobre cada uno de sus hijos para que los *qalunaaq* pudieran dirigirse a ellos por el número. Para los miles que vivieron en ese sistema durante unas tres décadas, hasta su abolición a principios de los años setenta, el «número e» era una identidad a la sombra, una especie de yo fantasmal que despertaba cada vez que aparecía el hombre blanco. Louie había oído tantas veces a las autoridades decir el número que le atribuyeron, lo había pronunciado él mismo tantas veces, que acabó profundamente grabado en su mente. Cuando se lo pregunté, me lo dijo sin tener que pensar, tan rápida y decididamente como su fecha de nacimiento. Era algo absurdo y ofensivo, pero él lo pronunciaba sin el menor atisbo de resentimiento. Libre ya de la humillación, podía sonreír incluso mientras recitaba la identidad grabada en una chapa que en otro tiempo le colgaba de una cadena al cuello, como si fuera la mascota perdida de alguien.

—E-4826 —dijo.

Así conocía el Gobierno de Canadá al niño destinado a reescribir la historia.

Los inuits soportaban lo indigno de ser gobernados desde el sur de la misma manera que toleraban muchas otras amenazas que no

podían controlar. Si puedes, planta cara, y si no tienes otro remedio, cede: esa ha sido a menudo la mentalidad de los inuits. Los padres se lo enseñan a sus hijos cuando les hablan de los *tunngaq*, los fantasmas. Los pequeños aprenden a mantenerse alejados de ellos siempre que sea posible. Pero, si aparecen, mejor intentar no temerlos. Tal vez alguno vaya para ayudar. Otros son malos y pueden causar un gran daño. A esos espíritus los llaman *amayuqruq*, lo que puede traducirse aproximadamente por «los llevados». Su presa favorita son los niños pequeños.

Es posible que Louie sintiera el apretón aterrador de uno de ellos en el frío de principios de verano, una noche que se le ha grabado en la memoria. Según la recuerda, la gran familia Kamookak se protegía de un viento atroz en dos iglús unidos por un túnel, construido con bloques de nieve. Era tan bajo que había que pasar gateando. Los abuelos estaban en uno, y el resto de la familia, en el otro. Louie ha revivido incontables veces, en una pesadilla recurrente, aquellos segundos que le helaron la sangre. Todos están en el iglú de al lado, iluminado, pero el niño está solo y duerme en la negrura de la noche. Y entonces lo agarra.

—Había algo que tiraba de mí, y estaba oscuro. Y me ardía la cabeza.

Durante años, no supo nada más. Algo invisible, una presencia oscura, lo había agarrado y había tirado de él, algo tan caliente que al tocarlo sintió que ardía. Louie tardó años en armarse de valor y compartir con alguien lo que le había ocurrido aquella noche. A punto de cumplir los veinte años habló de esto con sus padres. Ellos también recordaban una noche similar en que habían acampado con el tío de su madre. Louie era un recién nacido, todavía no andaba.

> Estaban durmiendo en un iglú y yo me encontraba en una tienda. Era verano. Y yo dormía entre mi padre y mi madre. El tío de mi madre estaba a un lado, detrás de mi padre. Lo oyeron gritar, y entonces yo me eché a llorar, y estaba a medio camino de la salida de la tienda. Me contaron que algo tiraba

de mí, alguna clase de espíritu. Me dijeron que, en el pasado, a veces los niños desaparecían.

Aquella explicación solo le planteó más preguntas. Una de ellas se repetía insistentemente. Si un espíritu fue a por él aquella noche, ¿de quién era?

A medida que se hacía mayor, el muchacho también aprendió más cosas acerca de las maldiciones, sobre todo una relacionada concretamente con la isla del Rey Guillermo. Los mayores llevaban mucho tiempo advirtiendo de que tenía que ver con las espantosas muertes de Franklin y sus hombres. Algunos creían que el abuelo materno de Louie había sido víctima de ella.

William Gibson, *Paddy*, un irlandés trasplantado al Ártico, había nacido en la parroquia de Kells, en el condado de Meath, a unos 65 kilómetros de Dublín. Durante la Primera Guerra Mundial perteneció a las Fuerzas Imperiales de Ultramar del Imperio británico. Tras un breve periodo en la Royal Irish Constabulary (la policía irlandesa), pasó cinco años en la Policía Montada de Canadá, trabajando sobre todo en la isla Herschel, del Ártico occidental, delante del mar de Beaufort, en el Yukón. Posteriormente se trasladó al este para convertirse en director comercial de la Compañía de la Bahía de Hudson, en la costa sur de la isla del Rey Guillermo, frente al estrecho de Simpson, una pequeña abertura entre la isla y la costa norte de la tierra firme canadiense. En 1927 ya dirigía el nuevo puesto comercial en Gjoa Haven. La llegada de Gibson marcó un antes y un después para los inuits, pues un pueblo nómada empezaba a asentarse: estaban siendo atraídos hacia una economía de intercambio comercial que casi siempre favorecía al comprador *qalunaaq* y no al vendedor inuit. Paddy Gibson se movía por el territorio, recorría 10.000 kilómetros al año en trineo. Conocía bien

la tierra y a sus gentes, y se fundía con el lugar, como un barco sitiado. Para los inuits era una presencia extraña, a veces temible.

«El primer hombre blanco con el que me encontré respondía al nombre de Gibson. Me daba mucho miedo», recordaría Emily Haloktalik años después.

En primavera, los cazadores inuits solían congregarse frente a la puerta de la casita de Gibson, que todavía se encuentra en el recinto original de la isla del Rey Guillermo. Llevaban montones de zorros árticos congelados, con sus pieles invernales aún blancas y relucientes. Los compradores las valoraban mucho por su suavidad, y con ellas se confeccionaban elegantes gorros, estolas, orejeras y bufandas. Una vez muertos en las trampas, amontonaban los animales en *qamutik* de madera, trineos tirados por grupos de perros hasta los puestos de intercambio. Irene, la abuela de Louie, estaba con las otras mujeres sobre el frío suelo, despellejando aquellos zorros tiesos y limpiando las pieles, cuando conoció a Gibson. Al poco tiempo ya dormían juntos, aunque nunca se casaron. Ella no era la única compañera inuit del comerciante de pieles. Durante sus viajes, los Kamookak conocieron a otros inuits descendientes de Gibson, entre ellos a un hijo en Cambridge Bay, y a una hija en Kugluktuk. Los unían las historias de aquel comerciante de pieles que iba en trineo y propagaba una estirpe inuit-irlandesa.

—Gibson no tenía a ninguna mujer aquí arriba —me contó Kamookak entre risas—. Solo hijos. Gibson iba de un lado a otro. Tenía hijos aquí y allá.

A medida que el comerciante de pieles recorría sus rutas, repetía los pasos de los exploradores europeos, incluidos los que habían seguido los miembros moribundos de la expedición Franklin. En 1931, Gibson partió de Gjoa Haven por iniciativa propia para ver si descubría qué había ocurrido con la expedición Franklin. En las islas Todd, en realidad cuatro islotes cercanos a la costa sur de la isla del

Rey Guillermo, encontró los restos incompletos de al menos cuatro esqueletos, junto con señales inequívocas de que habían sido marineros de la Royal Navy. En *The Beaver*, a la sazón una revista popular que editaba la Compañía de la Bahía de Hudson, Gibson relató:

> Dos de ellos estaban hundidos en la arena blanda de un saliente de costa que nacía en el islote más meridional del grupo. Uno parecía casi intacto, tendido en una posición muy natural. Se trataba sin duda de un hombre joven y esbelto. Conservaba todos los dientes, que además llamaban la atención porque eran perfectos.
>
> Los esqueletos se habían conservado bien en la arena húmeda, y nos llevamos algunos pedazos del paño azul marino de los uniformes que se habían mantenido en su sitio. Cavando un poco en las inmediaciones de los otros restos (muy incompletos), solo se distinguía el color vivo del paño pues la tela se había desintegrado por completo.

Las mareas más altas barrían a menudo el saliente debajo del cual se encontraba Gibson, que pensó que tal vez hubiera más restos enterrados bajo una arena depositada allí durante más de un siglo. Viajero experimentado en el Ártico, llegó a la conclusión de que los supervivientes de la expedición Franklin se habían confundido y habían seguido la línea de la costa de la isla del Rey Guillermo demasiado hacia el este, donde la distancia con respecto a la tierra firme norteamericana es mayor y alcanza varios kilómetros. Más al oeste, de donde al parecer procedían los hombres, el paso del estrecho de Simpson es de apenas tres kilómetros. Gibson adquirió un gran conocimiento de los relatos de los inuits sobre los movimientos de los marineros moribundos, que no se tomaba al pie de la letra. En todo caso, sí lo convencieron de un hecho fundamental, uno cuya demostración llevaría decenios e implicaría la ayuda de su nieto inuit. Los propios análisis de Gibson sobre los relatos de los inuits, según los cuales uno de los barcos de Franklin había acabado más al sur con respecto al punto en el que los dos

fueron abandonados en 1848, en la punta del estrecho de Victoria, resultarían proféticos.

> Descubrieron que el barco, seguramente el *Erebus* pues era de mayor tamaño y más robusto que su pareja, parecía haberse desprendido del hielo y haber ido a la deriva por el estrecho de Victoria a finales del verano o en el otoño del mismo año en que la tripulación lo abandonó. Eso implicaría que habría tardado tres años aproximadamente en desplazarse de ese modo hasta mar abierto al sur de ese cinturón de hielo denso que había sido el factor principal de la destrucción de aquella expedición.
>
> Resulta irónico pensar que, si las tripulaciones hubieran permanecido en sus barcos unos meses más, al menos una de ellas habría conseguido llegar indemne a esas mismas aguas libres de hielo que Franklin tanto anhelaba tres años antes, cuando se había visto fatalmente sitiado. Arrastrado hacia el sur por la corriente, el buque fue llevado por el hielo superficial del mar al inicio del nuevo invierno hasta una posición estacionaria cerca de tierra firme, donde lo encontraron los nativos.

Durante otra búsqueda, dos años más tarde, Gibson quedó fascinado por una marca dejada por unos exploradores anteriores que tal vez los últimos supervivientes de la expedición Franklin habrían estado buscando en su desesperado avance hacia el sur. En el desierto del Ártico superior, la navegación por estima puede resultar muy complicada cuando el horizonte desaparece. El cielo invernal se funde con el mar cubierto de hielo y con la tierra en una uniforme paleta de grises. Un tramo largo y plano puede resultar idéntico al anterior. La niebla y otros fenómenos engañan al ojo más avezado, y mucho más a los que se ven enturbiados por el hambre o la enfermedad. Resulta tan fácil perderse que los inuits aprendieron hace mucho que era necesario erigir puntos de referencia propios para salvar la vida y amontonan piedras planas hasta formar torres con distintas finalidades, entre ellas señalar a los viajeros la dirección correcta, indicar dónde han guardado algún alimento o incluso usarlos como señuelos para despistar a los caribús. Lo que los inuits llaman *inuksuk*, que en una traducción aproximada

significa «actuar en sustitución de un humano», los exploradores del norte lo denominaban *montículo de piedras*.

Una noche, bajo la luz blanquecina de una luna llena de enero, Gibson abandonó el estrecho de Simpson. Su manada de perros aullaba mirando en dirección al cabo Herschel, en la punta suroccidental de la isla del Rey Guillermo, y Gibson se fijó entonces en la silueta oscura de un montículo que se alzaba en lo alto del acantilado.

> Mientras nos preparábamos para acampar y mi compañero esquimal se disponía a construir la cabaña de nieve, subí hasta lo alto del acantilado para inspeccionar aquella marca tan visible, pues no había ninguna otra en las inmediaciones que matizara el contraste de su absoluta soledad.

Gibson acababa de dar con un montículo erigido un siglo antes por dos exploradores de la Compañía de la Bahía de Hudson, Thomas Simpson y Peter Dease. Los dos juntos habían cartografiado los tramos pendientes de la costa norteamericana entre el río Coppermine y la ensenada de Chantrey. Esa misma entrada de mar era el punto al que se dirigían los supervivientes de la expedición Franklin, frente a la punta sur de la isla del Rey Guillermo, en su intento de alcanzar la desembocadura del río Back. El informe de los exploradores describía dos estrechos (que bautizaron con sus nombres) protegidos del hielo marino. El lado norte del montículo se elevaba algo más de un metro, «mientras que el lado sur había quedado reducido a un desprendimiento de piedras amontonadas», recordaba Gibson de su visita. McClintock lo había encontrado en ese mismo estado en 1859 y había supuesto que los inuits habrían apartado las piedras con la esperanza de encontrar algo en su interior, tal vez alguna nota en un tarro, de los hombres de Franklin.

De pie junto al monumento medio desmoronado, Gibson imaginó «que las tripulaciones moribundas de los buques *Erebus* y *Terror*» debieron de pasar por allí «en su marcha de la muerte hacia el río

Back y los territorios de la Compañía de la Bahía de Hudson en el año 1848». También lamentaba que «una muerte inoportuna acabó con una carrera prometedora» en el caso de Simpson. Supuestamente el explorador se había suicidado con una escopeta de doble cañón después de asesinar a dos métis en las praderas americanas. Algunos testigos contaron a los investigadores que Simpson estaba trastornado y sospechaba que aquellos hombres querían matarlo mientras todos se dirigían a Nueva York, donde él pensaba tomar un barco para regresar a Londres. Al parecer, a Simpson le preocupaba que Dease se atribuyera el mérito de sus descubrimientos, y se sentía frustrado porque la Compañía de la Bahía de Hudson le había rechazado su propuesta de encabezar una expedición para terminar de cartografiar la costa. El gobernador de la compañía dudaba de sus aptitudes para mandar en solitario.

Nueve años después de rendir homenaje en el montículo, el propio Gibson moriría presa de un Ártico que había llegado a ser su hogar. El 22 de febrero de 1942 en Yellowknife se montó en un Noorduyn Norseman IV, un pequeño hidroavión de fabricación canadiense y de un solo motor. El vuelo de Canadian Airways se dirigía al asentamiento de Cambridge Bay, en el estrecho de Victoria, a unos 850 kilómetros al noroeste. Desde allí, Gibson pensaba viajar otros 370 kilómetros en un trineo tirado por perros para llevar suministros al puesto comercial y el correo para la Policía Montada de Canadá. Los Norseman fueron los primeros caballos de carga de la región. Sobre todo los usaban la Policía Montada, las empresas mineras y otros pioneros que trabajaban en el desolado e implacable norte, donde los Norseman podían aterrizar sobre el agua, el hielo o cualquier superficie razonablemente plana para llevar trabajadores, equipos y suministros.

Con sus alas redondeadas hechas de madera y recubiertas de fibra, representaban un riesgo de incendio. El aparato que llevaba a Gibson tenía apenas cuatro años y era el decimocuarto que salía de

la cadena de montaje de Montreal. El piloto y su mecánico eran los otros dos únicos tripulantes de aquel rutinario vuelo sin instrumentos hacia el Ártico. Rutinario hasta que el Norseman se incendió.

En su descenso hacia la naturaleza salvaje, las llamas y el humo se propagaban deprisa y el piloto necesitaba un lugar relativamente plano y despejado para tomar tierra. Debía estar lo bastante alejado del bosque de árboles altos y afilados que sobresalían como punzones de una nieve virgen, para no rozarlos con las alas y acabar convertido en una bola de fuego. Pero no era momento para remilgos. En determinado punto de la crisis, la carga de munición que transportaban explotó y las balas perforaron el fuselaje. Ya fuera por suerte, ya por decisión propia, el piloto posó el avión sobre el lago Dumas, a 430 kilómetros al norte de Yellowknife. El pequeño lago debía su nombre a Pierre Dumas, miembro de la primera y desastrosa expedición terrestre de Franklin.

Los guías de Franklin eran viajeros, los francocanadienses que formaban la espina dorsal del comercio de pieles por ser remeros expertos y hombres acostumbrados a vivir al aire libre. Conocían los bosques tan bien como los nativos que los habitaban. Dumas era uno de los dieciséis viajeros que se habían unido a la expedición en Cumberland House, el último puesto comercial de Saskatchewan, antes de que Franklin partiera hacia las Tierras Desoladas rumbo a la costa ártica. Así que Gibson, un irlandés que se había propuesto resolver por su cuenta el misterio de Franklin, encontró su final en el hielo y la nieve de un lago que honra la memoria de uno de los primeros guías árticos al servicio de los exploradores de la Royal Navy. El vínculo entre ellos pasaba de un siglo al otro, uno de los muchos que existen en la épica búsqueda de la expedición Franklin perdida. Otro eslabón, que en este caso los unía con lo sobrenatural, tal vez fuera lo que le había costado la vida.

Gibson fue el único de los tres pasajeros de aquel avión accidentado que no sobrevivió. El piloto, con quemaduras, logró salir

del aparato antes de que las llamas lo convirtieran en un amasijo calcinado. Sin lugar donde guarecerse, sin nada para curarse, en pleno invierno, a 40 grados bajo cero, el piloto y su mecánico no contaban más que con su propio ingenio. Nueve días después los encontró un equipo de rescate. En el obituario de Gibson, publicado en el periódico preferido de los asentamientos del sur, *The Globe and Mail*, se describía brevemente su labor en el Ártico. También se comentaba que había sido miembro de la Royal Canadian Geographical Society y de la Orden Masónica, y que le sobrevivían cuatro hermanas, tres en Toronto y una en Irlanda. De su familia inuit no se mencionaba nada, ni siquiera veladamente. Allí arriba, en el Ártico, un colega comerciante de pieles hablaba de la maldición que había acabado con la vida de su camarada.

«Si existe un lugar en el lejano norte ocupado por fantasmas es, sin duda, la isla del Rey Guillermo», advertía Lorenz A. Learmonth, que había dirigido los puestos que la Compañía de la Bahía de Hudson tenía en la isla y por todo el Ártico.

Según la leyenda local, un inuit llamado Aglooka caminaba un día por una playa de la costa sur del estrecho de Simpson, cerca de la ensenada del Hambre. La tradición oral de los inuits dice que docenas de hombres de la expedición Franklin murieron allí. Aquel inuit se tropezó con «un gran fragmento de mástil muy deteriorado que había llegado hasta allí arrastrado de algún naufragio antiguo, tal vez del *Erebus* o el *Terror* de Franklin», escribió Learmonth. Aglooka lo convirtió en un buen trineo, que era la envidia de todos, pero al poco tiempo enfermó y murió. En sus últimos momentos, el inuit dijo a su familia y a un viejo compañero de caza llamado Neovitcheak que quería ser enterrado con su preciado trineo. Ellos respetaron su decisión, pero Neovitcheak sucumbió a la tentación, desenterró el vehículo y lo robó. Él también cayó enfermo, llegó a la conclusión de que su amigo le había lanzado una maldición y volvió a enterrar el trineo junto a Aglooka. De todos modos, la enfermedad

de Neovitcheak empeoraba por momentos. La mala suerte se cebaba en su familia. Así que terminó ahorcándose en su iglú con una cuerda hecha de tendón de foca, con la esperanza de librar así a los demás del maleficio.

Learmonth dio debida cuenta del suicidio al sargento Henry Larsen, de la Policía Montada, él mismo toda una leyenda del norte. Este desafió las advertencias de los inuits de que existía una maldición doble y se acercó en un trineo tirado por perros hasta la tumba de Neovitcheak, en la bahía que llevaba el nombre del Frederick Schwatka, el teniente del ejército estadounidense que había encabezado una búsqueda de la expedición Franklin a finales de la década de 1870. Durante la investigación llevada a cabo por Larsen, el policía montado perturbó la paz de la tumba de Neovitcheak y, cuando regresaba a Gjoa Haven, se desató una tormenta que enterró el lugar bajo un manto de nieve negra. Es posible que aquella nieve se viera oscurecida por polvo en suspensión, que habría viajado miles de kilómetros desde Estados Unidos, pero el suceso fue tan excepcional y duró tanto que los inuits vieron en él un mal presagio. Y lo atribuyeron a la maldición de Neovitcheak. Larsen regresó al año siguiente, y después de pasar una vez más por delante de aquella tumba, los perros del trineo del policía montado enfermaron de moquillo o de alguna otra cosa. Casi todos murieron.

En 1941, Larsen era capitán del *St. Roch*, el primer buque en completar el paso del Noroeste de oeste a este. Primero fue azotado por un temporal y luego quedó sitiado por el hielo. Estuvo atrapado casi un año, y en ese tiempo Larsen envió al agente *Frenchy* Chartrand a patrullar al destacamento de la isla del Rey Guillermo, donde también él perdió la vida. Ese mismo invierno, un tiempo después, Larsen y el cabo en funciones Pat Hunt se desplazaron en un trineo tirado por perros hasta el puesto comercial de Gjoa Haven y esperaron allí, junto con Learmonth, la llegada del correo, que era

parte de la carga que Paddy Gibson había planeado llevar en trineo desde la pista de aterrizaje de Cambridge Bay. Pero todo se perdió cuando el avión se estrelló.

«Neovitcheak había vuelto a las andadas.» A Learmonth no le cabía duda: «Y toda la correspondencia de Larsen y Hunt, y el resto del correo del *St. Roch* y del Ártico occidental se había destruido en el avión en el que se viajaba Paddy, que envuelto en llamas cayó del cielo entre Eldorado y Coppermine».

Louie Kamookak tenía siete años cuando oyó hablar por primera vez de los visitantes *qalunaaq* que habían llegado en grandes barcos hacía mucho tiempo. Hummahuk le contó la historia cuando se encontraban juntos donde al niño le encantaba estar: fuera, en la naturaleza, viviendo en una tienda con su bisabuela materna. Sus padres y su hermano mayor habían ido a la caza de una manada de caribús. Louie se había quedado y tenía órdenes de velar por que la anciana, enferma y frágil, no pasara hambre o sed y estuviera cómoda. También la mantenía aseada y limpiaba la tienda, ocupándose regularmente de diversas tareas, como la de vaciar el orinal. Su campamento de caza se hallaba cerca del río Kaleet, en el límite norte de la tierra firme canadiense. Antes del deshielo estival, la familia recorría en trineos tirados por perros la distancia de aproximadamente 112 kilómetros que los separaba de Gjoa Haven.

Y no regresaban hasta que el océano volvía a congelarse y la banquisa les proporcionaba un nuevo puente para cruzar a la isla del Rey Guillermo. Permanecían no muy lejos de la desembocadura del río a la que los moribundos tripulantes de la expedición Franklin habían intentado llegar hacía más de un siglo. A pesar de todo lo que había ocurrido en las generaciones siguientes, alrededor del campamento de los Kamookak, el paisaje no era muy distinto del

que habrían encontrado los marineros de la Royal Navy si alguno de ellos hubiera vivido para verlo.

Contando a Louie, junto al río Kaleet acampaban doce inuits. En la desembocadura, donde el río se convertía en una especie de arroyo al verterse en el mar las aguas limosas, la tierra alrededor era sobre todo plana y rocosa. Algunos *inuksuit* de piedra se alzaban como centinelas oscuros y silenciosos, y sus brazos puntiagudos ayudaban a los viajeros a encontrar los caminos de los caribús y a regresar luego a casa. En aquella época, los caribús no bajaban hasta Gjoa Haven. Y los bueyes almizcleros de pelo largo y por lo general tímidos también se mantenían alejados de la isla. Tal vez hubiera motivos para que fuera así, más allá de la actividad humana e incluso de las maldiciones de los chamanes. Las migraciones de los mamíferos de mayor tamaño del Ártico siempre han cambiado de acuerdo con misteriosos ciclos naturales. Y así sigue siendo. Pero los ancianos decían que la llegada de los *qalunaaq* daba un nuevo giro a las cosas: los caribús y los bueyes almizcleros se mantuvieron lejos de la isla del Rey Guillermo durante el tiempo en que los hombres blancos estuvieron de visita con sus altos buques. Años después, los Kamookak encontraron pruebas que sugieren que los marineros británicos cazaban éideres. Había restos de madera de los que parecían escondrijos para cazar patos junto a un lago no muy alejado de punta Victoria. A medida que los marineros, enfermos y hambrientos, se desplazaban al sur, les resultaba más difícil encontrar carne fresca, lo mismo que le ocurría a la familia de Louie, que tenía problemas en aquella temporada tan dura mientras avanzaba desesperadamente hacia el sur.

«La época de Franklin fue una mala época», me contó. Era lo que enseñaban las historias de los ancianos.

Louie y sus familiares eran ocho de los catorce miembros del grupo de caza. Sus padres se contaban entre ellos. También los padres de sus padres. Padres, abuelos, bisabuelos, todos juntos en

la tierra, mientras los niños observaban, aprendían y trabajaban. Así se habían alimentado las familias inuits durante siglos, así se habían vestido, se habían cuidado unos a otros. Todas las noches, Hummahuk encendía el *qulliq*, que depositaba en el suelo, con sus bordes redondeados, ondulantes, como las lámparas maravillosas de las que salían los genios en los cuentos exóticos que leían los niños del sur; ardía con aceite extraído de la grasa de las focas. Echados a la luz tenue, que proyectaba sombras en movimiento contra las paredes de la tienda, cuando la oscuridad llegaba cada noche de agosto un poco antes, Louie no podía estar más contento: amodorrado, a punto de quedarse dormido, caliente y a salvo sobre su lecho de pieles de caribú, con la cabeza apoyada en una parka enrollada. Los graznidos de las gaviotas, el zumbar de los mosquitos y el silbido del viento que soplaba en el exterior de su tienda cuadrada y pequeña eran la canción de cuna de la naturaleza. Su bisabuela se arrodillaba a un lado de aquel espacio diminuto que compartía con su marido. Hablaba en voz baja, y el niño hacía esfuerzos por mantener los párpados abiertos, cautivado por la voz de la anciana, que le hablaba de cosas, lugares y seres que él solo podía imaginar. Hummahuk le hablaba de cuando ella era una niña de unos seis o siete años y su padre recorría la costa en busca de madera de deriva. Y en la gran bahía encontraban cosas extrañas.

Le contaba que ellos no sabían qué eran aquellas cosas, pero que la forma de algunas se le había quedado grabada en la memoria. Según la descripción de Hummahuk, vio una pieza de metal que sonaba como si fuera un cuchillo de mesa, pues no era puntiagudo ni afilado como los que necesitaban los cazadores para vaciar las focas después de cazarlas. Era redondeado y raro. Los detalles no eran precisos, pero había otros objetos que parecían tenedores, cucharas, mosquetes. Hummahuk y su padre se llenaban los mitones con las balas de plomo de aquellos mosquetes. A primera vista parecían los excrementos dispersos de una liebre ártica. Pero

estaban hechas de metal, lo que las hacía muy prácticas. Al parecer se encontraban en cualquier parte, entre 1,6 y 4,8 kilómetros en tierra firme, sobre una pequeña colina o acantilado, entre la gravilla. Pero ¿dónde exactamente? Louie se hizo aquella pregunta durante años.

A medida que el niño crecía y viajaba, preguntaba cosas, leía libros, aprendía cada vez más sobre el modo de vida del hombre blanco, pensaba muchas veces en aquella historia. Se preguntaba si el cuchillo romo sería uno de los cubiertos que usaban los oficiales de la Royal Navy para untar mantequilla en las tostadas del desayuno. La bisabuela de Louie recordaba una cosa segura: su padre y ella no habían intentado llevarse todo lo que habían hallado, sino solo lo que podía resultarles útil, aquellas cosas que podían servirles para algo. Así lo hacían los inuits.

Hummahuk ya había oído a su padre contar historias de encuentros con hombres *qalunaaq*. Sabía que aquellas cosas raras esparcidas a sus pies debían de ser de ellos. Nerviosa, también sabía que sus dueños llevaban mucho tiempo muertos, algo que exigía extremar el cuidado. ¿Quién sabía qué espíritus custodiaban aquel lugar? De pronto, la niña vio algo más grande medio oculto en la grava. Hummahuk se lo describió a su bisnieto aquella noche en la tienda.

> Tenía la longitud de un ser humano. Y en un extremo había una piedra con unas marcas extrañas. Era una tumba. Y no querían acercarse a ella. Tenían miedo. Estaban casi seguros de que debajo había alguien. Así que su padre recogió algunas cosas, entre ellas un cuchillo de mantequilla, o de mesa, que ella después convirtió en un punzón para el hielo.

Tras años de búsqueda, Kamookak llegó a la conclusión de que el encuentro de Hummahuk había tenido lugar aproximadamente dos décadas después de que los hombres de la expedición Franklin llegaran a la costa norte de la isla del Rey Guillermo. Antes, el

historiador creía que se había producido en la ensenada de Collinson, que se adentra profundamente en la costa noroeste de la isla, en la misma ruta por la que Francis Crozier había llevado hacia el sur a los supervivientes. Sin embargo, tras investigar algo más se dio cuenta de que el lugar al que Hummahuk se refería en su historia era en realidad la bahía de Erebus, donde los arqueólogos hallaron varios objetos de Franklin, entre ellos un cepillo de dientes de hueso y botones de marineros.

Ya no había duda: los objetos que su bisabuela le había descrito procedían del *Erebus* y el *Terror*. Debían de haber llegado hasta allí con el marinero cuyo cuerpo yacía enterrado bajo las rocas, junto a la playa, donde Hummahuk había visto tantas balas de mosquetón y otras cosas esparcidas junto a un gran montículo.

10

EL QUE DA GRANDES ZANCADAS

La fuerza de Louie Kamookak como historiador autodidacta nace de su comprensión innata de dos épocas unidas por su propia vida. Nacido en el mundo inuit tradicional, se crio en un periodo de modernización forzosa y formó parte de la «Generación Asentamiento». Sus raíces más antiguas se remontan a finales de la década de 1950, cuando el Gobierno de Canadá inició su intento más decidido de alterar la cultura de subsistencia de los inuits. Aquella actuación se vendía como misión civilizadora, pero tenía ventajas políticas para un país preocupado por la posibilidad de que los soviéticos o los estadounidenses se extendieran por el Ártico canadiense si no se creaban asentamientos permanentes con los que establecer la soberanía. La estrategia se basaba en atraer hacia una vida más sedentaria y discordante a gente que siempre había vivido en sintonía con los ritmos de la naturaleza y con los animales que atrapaba en la tierra y en el mar. Después podrían integrarse en una nueva economía basada en el intercambio, el trabajo y el salario para la afortunada minoría que encontrara trabajo remunerado, y en la asistencia social para los demás. Para acelerar la brecha respecto al pasado, civilizarían a los niños siguiendo las pautas del sur.

Si la estrategia triunfaba, arrancaría el alma inuit del Ártico.

Los inuits todavía viven y mueren con los errores de esas políticas. Pero el cambio se había visto venir, inevitable como la caída de una piedra redonda montaña abajo, desde la llegada de los marineros blancos con sus grandes barcos, impulsados hasta su recóndito mundo por los vientos y las corrientes. Un siglo después de que sir John Franklin y sus hombres murieran durante la expedición más avanzada tecnológicamente de su tiempo, la mayoría de los inuits seguía viviendo de manera tradicional. Ya se guarecieran en tiendas en verano o en iglús en invierno, sus hogares estaban concebidos para unas personas siempre en movimiento. Las estructuras, adaptadas al Ártico a lo largo de los siglos, habían sumado las ventajas del aislamiento natural, lo que hacía que resultase relativamente fácil mantenerlas calientes, con una combinación de calor corporal, estufas portátiles de queroseno y lámparas de grasa de foca.

Llevar a unos nómadas a hogares fijos era un paso fundamental para la creación de asentamientos permanentes. Al principio, los inuits construían sus propias chozas, por lo general con restos de madera y metal. Improvisaban aislamientos con cartón, papel y lana, y rellenaban las grietas con musgo y líquenes con la esperanza de impedir la entrada a los vientos huracanados que a menudo llegan desde el Polo Norte. El Gobierno aportó una ligera mejora enviando casas prefabricadas al norte en barcazas: sigue siendo la única manera de trasladar cargas pesadas hasta casi todo el territorio canadiense del Lejano Norte porque no hay conexiones por carretera con el sur.

Las nuevas casas, todas iguales, de 7,5 x 3,5 metros, se denominaron oficialmente «casas del Plan 370». Pero las estructuras diminutas en las que debían apiñarse familias muy numerosas no tardaron en conocerse con un nombre más adecuado: «Cajas de Cerillas». Los inuits debían adquirirlas por 1.000 dólares, la mitad de lo que le costaba al Gobierno fabricar y transportar cada unidad. Las

familias que no disponían de tanto dinero en efectivo, el caso de la mayoría, podían devolver el dinero al Gobierno durante un periodo de diez años. Aquello en sí mismo ya era muy difícil, pero había un coste añadido y oculto que hacía que pagar la deuda resultara prácticamente imposible: aquellas Cajas de Cerillas estaban tan mal adaptadas al clima extremo del Ártico que costaba unos 500 dólares anuales calentarlas, mucho más de lo que ganaban casi todas las familias.

Gjoa Haven recibió sus primeras Cajas de Cerillas en 1967. A mediados de la década de 1960, las autoridades federales habían admitido que vender alojamientos prefabricados de escasa calidad a personas que no podían pagarlos no era una buena idea. Así que los funcionarios decidieron que pagaran alquileres en lugar de préstamos. El Gobierno, además, ofrecía viviendas más grandes, a las que llamaban «512» por su tamaño calculado en pies cuadrados. Se ofrecía un subsidio del 20 por ciento de los ingresos totales de la unidad familiar, pero con un límite de 100 dólares al mes, lo que implicaba que el problema fundamental no cambiaba: eran pocas las familias capaces de reunir el dinero necesario para pagar por una vivienda, que era una necesidad básica. De ese modo resultaba casi imposible rechazar nada de lo que ofrecían los funcionarios a modo de incentivos para que los inuits se asentaran en poblaciones permanentes. Aquello llevó a tomar decisiones difíciles a padres como los de Louie, atrapados entre la vieja vida que conocían bien y una nueva en la que no confiaban del todo ni podían permitirse plenamente. Las familias respiraban aliviadas cuando llegaba el verano y regresaban a la tierra a cazar. Acampar rodeados de aire puro y cazar lo que los inuits llaman «comida de campo» representaban lo que la vida debía ser. Pero, como Louie no tardaría en descubrir, el Gobierno también tenía un plan para cambiar aquello.

El zumbido de un hidroavión bastaba para que los niños inuits sintieran escalofríos. En cuanto tenían la edad suficiente para ir a la escuela, aprendían a temer tanto ese rugido que llegaba de las alturas como el gruñido sobrecogedor y ronco de un oso polar. Un buen cazador, o incluso un chamán experimentado, podían protegerlos de los depredadores de la tundra. Pero frente a los *qalunaaq* que llegaban del cielo se sentían impotentes. A medida que los días de verano se acortaban y el viento era cada vez más frío, los padres inuits sabían que los aviones podían descender en cualquier momento, sin previo aviso. Como criaturas aladas, raras, surgidas de algún mito de sus mayores, aterrizaban allí, y de sus vientres salían hombres blancos que rastreaban los campamentos de caza en busca de niños que arrebatarles. El primer día de escuela se acercaba, lo que implicaba que la vida de Louie en la tierra, con su familia, estaba a punto de acabar de manera brusca, al menos por el momento. Daba igual que la familia se internara más o menos en territorio salvaje. Si un avión era capaz de tomar tierra, los *qalunaaq* venían, se llevaban a los niños en edad escolar, despegaban y se alejaban volando. Algunos terminaban en internados de la Iglesia católica, otros alojados con parientes que ya tenían bastantes problemas para alimentar a sus propias familias. Nadie pedía permiso. Nadie firmaba nada, ni aplicaba sus huellas dactilares sobre ningún documento oficial. En muchos casos, los padres no entendían lo que les decía esa gente que en la práctica les estaba robando a sus hijos. Caían en saco roto todas sus protestas, los llantos, los gritos de «¡Dejad en paz a mis hijos!». A los niños aterrados los montaban en aquellos aviones y les abrochaban el cinturón de seguridad. Se encendían los motores. Y los niños ya no estaban. Se trataba de un sistema implacable creado sobre la premisa de que los pueblos indígenas debían civilizarse asimilando su cultura inferior a las tradiciones europeas y cristianas del Canadá blanco. Por la fuerza, si era necesario. Cuando el último internado para nativos

cerró en 1996, se estimaba que un total de 150.000 alumnos de naciones originarias, inuits y métis habían sido alejados de sus familias y obligados a vivir en unas condiciones que todavía pesan gravemente sobre sus comunidades. Muchos fueron víctimas de abusos físicos y sexuales. La Comisión de la Verdad y la Reconciliación que investigó la historia secreta de ese sistema educativo descubrió que 4.100 niños nativos murieron en 130 escuelas repartidas por todo el país. La mayoría perdió la vida por culpa de la tuberculosis y otras enfermedades que se propagaban con facilidad en aquellos internados abarrotados. Otros se suicidaban o morían en accidentes, incluidos incendios y ahogamientos.

El temido día del avión llegó para Louie a finales de agosto de 1969, en el mismo campamento de caza del río Kaleet en el que cuidaba de su bisabuela enferma, Hummahuk. La hermana menor de Louie, Rosie, se encontraba con sus abuelos en otra tienda. Sus padres y su hermano mayor, Raymond, estaban a tal vez dos días de distancia a pie, cazando una gran manada de caribús. Cuidar de Hummahuk mantenía ocupado a Louie, pero había días en que salía con su abuelo a cazar alguno de los pocos caribús que se habían acercado a pastar más al norte. Una mañana, la abuela del pequeño lo despertó, emocionada, y le dijo que se diera prisa y saliera a ver. Al otro lado del río había algo que no sabía bien qué era. Al principio solo distinguía cuatro manchas negras. Su abuela, que alguna vez había llegado hasta Edmonton, creía que podían ser vagones de tren. Su abuelo miró a través de los prismáticos.

«Bueyes almizcleros.» La sola mención aceleraba el pulso.

El buey almizclero, uno de los mamíferos más intrigantes y resistentes del mundo, compartía los pastos de las estepas septentrionales, al final de la última glaciación, con los mamuts, los rinocerontes lanudos y los mastodontes. Todos los demás se extinguieron con el calentamiento del clima, y los cazadores

migrantes contribuyeron a diezmar sus poblaciones. Sin embargo, miles de años después, los bueyes almizcleros siguen luchando por sobrevivir ante todo tipo de amenazas modernas, como los propios inuits, que los tienen en gran estima. La leyenda de los netsilingmiut hablaba incluso de bueyes almizcleros capaces de hablar con los seres humanos. Pero hacía tanto tiempo que los ancianos de la isla del Rey Guillermo no veían a ninguno de aquellos animales que divisar una manada tan cerca era como encontrarse con los espectros errantes de una especie desaparecida.

Para un muchacho que solo conocía a aquellos animales por las historias de los ancianos, su llegada resultaba fascinante. Algunos detalles reveladores no tardaron en hacerse visibles: el raro y largo manto de pelo que cubría una capa de suave pelaje interno llamada *qiviut*, una de las fibras animales que más abrigo proporciona; los cuernos afilados y con las puntas curvadas hacia arriba como en una media melena de los años sesenta. Los machos tenían una protuberancia densa, una especie de corona. Su comportamiento resultaba aún más atrayente: poderosos y a la vez casi siempre dóciles, una manada asustada suele empezar huyendo para posteriormente formar un círculo en el que los integrantes bajan la cabeza. A veces están dispuestos a morir por proteger a un pequeño de lobos u otros depredadores. También pueden romper el círculo y salir corriendo de nuevo, dejando a los más débiles expuestos, lo que los hace presas fáciles durante la estampida. Aquellos cuatro bueyes eran adultos, pero aun así constituían un objetivo fácil para el abuelo y el bisabuelo de Louie, que abatieron a la pequeña manada con disparos certeros. Con aquella matanza se aseguraban cientos de kilos de carne de calidad y más ropa de cama abrigada para el inminente invierno.

Aquel momento hipnótico se repitió en su mente una y otra vez durante días, como un hechizo de la naturaleza. Solo consiguió romperlo el zumbido lejano de un avión que se aproximaba. El

hidroavión se posó sobre el río a media tarde. De él bajaron una enfermera, un maestro, un intérprete de inuktitut y el piloto, quienes se acercaron a las tiendas. Louie sabía que ese día llegaría. Estaba advertido. Se había resignado a aceptar cualquier cosa que ocurriera cuando ocurriera. Pero, en lugar de la emoción que debería experimentar un niño al ir a la escuela, sintió una punzada de temor. Sus padres seguían de caza. Pensó que regresarían al campamento y verían que no estaban. ¿Volvería a verlos alguna vez? ¿Y a su hermano mayor? ¿Cómo podía dejar sola a Hummahuk? Estaba enferma, cada vez más. Sus padres le habían dicho que era responsabilidad suya. Su bisabuela lo *necesitaba*. Sin manera de comunicarse con ellos, los padres de Louie solo supieron lo que oyeron al regresar al campamento: sus hijos se habían ido volando en el avión del hombre blanco. Durante unos meses vivirían con tristeza y preguntas sin respuesta hasta que el mar volvió a congelarse y los perros los llevaron de regreso a Gjoa Haven.

Los *qalunaaq* no toleraban la objeción ni la resistencia. No perdían el tiempo dando explicaciones ni pidiendo permiso. Las reglas no lo exigían, y los plazos requerían que las cosas se hicieran deprisa. Se llevaron a Louie y a su hermana menor, Rosie, dando por sentado que sus padres deducirían que se los habían llevado porque debían empezar la escuela. También querían llevarse a Raymond, pero él quedaba fuera de su alcance pues el hidroavión no podía aterrizar en la tundra. A sus hermanos menores los dejaron en Gjoa Haven, una comunidad que en aquellos años tenía poco más de cien habitantes. Una vez allí se instalaron con el primo de su madre, su mujer y sus tres hijos. En total, eran siete personas compartiendo una Caja de Cerillas de 21 metros cuadrados. Eran pobres, y a duras penas alimentaban a sus propios hijos, así que mucho menos iban a poder dar de comer a aquellos dos pequeños que las autoridades blancas habían dejado a la puerta de su casa.

En el colegio, los niños inuits, muchos de ellos arrebatados a sus padres, como Louie y sus hermanos, aprendían que el Gobierno nunca se equivocaba. El maestro de Louie sacaba un tocadiscos, dejaba caer la aguja sobre el disco de vinilo y hacía que cantaran él, sus primos y sus amigos. Les taladraban el cerebro (todavía es capaz de tararear la melodía) con una canción que explicaba a los niños inuits que las autoridades nunca cometían errores.

El asentamiento cambió por completo la vida de muchos inuits. Los que no salían de Gjoa Haven para cazar debían recurrir principalmente al pescado seco y lo poco que podían permitirse comprar en la tienda local, en la que no se vendía carne fresca. Así pues, Louie y su hermana menor, hijos de cazadores experimentados que les proporcionaban alimento con valentía y determinación, se vieron dependiendo de la caridad y de una dieta a base de gachas, pan de avena y té, con una nuez de mantequilla en un día de suerte. A menudo pasaban hambre y no volvían a reunirse con su familia hasta bien entrado el invierno. Cuando Raymond fue lo bastante mayor para ir al instituto, en Gjoa Haven no lo había, de modo que tuvo que irse interno muy lejos, al oeste, en Inuvik, cerca del delta el río Mackenzie y del mar de Beaufort. Era como si se hubiera ido a estudiar a la otra punta del planeta. Incluso cuando los hermanos crecieron y volvieron a verse, Raymond no contaba a Louie gran cosa de lo que había vivido allí.

Que unos desconocidos lo arrancaran de su familia dejó un gran vacío en el corazón de Louie. Soñaba que veía a su bisabuela una vez más, que se echaba bajo una manta de pelo de animal, que oía sus cuentos y leyendas a la luz de la lámpara. Pero ya nunca volvería a oír su voz. Ese primer invierno, un tiempo después, llegaron unos cazadores a Gjoa Haven para comerciar con pieles en el puesto de la Compañía de la Bahía de Hudson. Llevaban malas noticias de Hummahuk: estaba muy enferma y seguramente no podría viajar de vuelta hasta el pueblo. Pero le enviaba un mensaje, un último

deseo: antes de morir, deseaba desesperadamente ver a su hijo, David Aglukkaq. Este desafió al frío de diciembre y consiguió llegar junto a ella en un trineo de perros. Al advertir que el grupo regresaba, Louie salió a la intemperie, emocionado por volver a ver a su familia. Entre los ladridos de los perros que saltaban, nerviosos, y la alegría de los viajeros por estar de nuevo en casa, sanos y salvos, buscó a Hummahuk. No estaba; habían esperado a que muriera para dejarla en la tierra en la que quería reposar, envuelta en un sudario de piel de caribú.

El verano siguiente, durante la partida de caza de la familia, Louie pasó cerca del viejo campamento, pero era tabú permanecer allí. Según la tradición, todo el mundo debía evitar durante al menos un año la zona en la que alguien había muerto. El permafrost es demasiado duro durante todo el año para cavar en él una tumba profunda, de modo que los inuits, a lo largo de los siglos, habían desarrollado unos ritos funerarios únicos. Los netsilingmiut envolvían a sus muertos en pieles de animales y los depositaban tendidos en la tierra, rodeados de piedras, lo que permitía que los carroñeros dispusieran de los cadáveres de acuerdo con los ciclos de la naturaleza. Mantener una distancia respetuosa durante un tiempo prudencial servía para minimizar el riesgo de encontrarse con visiones desagradables. Lo único que Louie vio cuando su familia y él pasaron por allí fue una cruz de madera que su abuelo había clavado junto a Hummahuk, en la colina en la que reposaba su cuerpo. Tal como ella quería, había dejado este mundo como lo habían hecho los inuits durante siglos. Amontonar piedras sobre sus restos mortales los habría protegido de los carroñeros. Sin embargo, habría impedido que su alma volara libremente, ya fuera para regresar a la naturaleza o para reencarnarse en otra persona, habitando el cuerpo de alguna tocaya.

El avión no tardó en volver para llevarse a Kamookak a la escuela. En esa ocasión, dejaron que su madre viajara con sus hijos

hasta Gjoa Haven. Mientras se instalaban para pasar otro invierno en la isla del Rey Guillermo, él no podía dejar de pensar en su bisabuela. Ya no volvería a oír sus relatos, pero el misterio de los hombres blancos que le había transmitido no se le olvidaría. Nunca lo olvidó. Pasó décadas intentando responder a las preguntas que planteaban las cosas que ella le había contado en sus últimos años. Por más frustrante que eso resultara o por duro que se volviera el trabajo a medida que su padre iba perdiendo facultades, Kamookak seguía buscando pistas. Así era como jugaría las cartas que la vida le había repartido: solo, mostrando respeto por los ancianos y las historias, asegurándose de que se registraran, se estudiaran y no se perdieran en el tiempo.

Hummahuk le había encomendado una misión y él pondría en peligro su vida más de una vez para cumplir con ella.

Kamookak entraba en la adolescencia, con lo que se acercaba el fin forzoso de su escolarización, cuando oyó por primera vez el nombre de sir John Franklin. Era un niño ante un pupitre con banco y oía a un maestro hablar de unos hombres blancos que habían llegado desde el otro lado del mar. Los demás niños estaban aburridos, impacientes, habrían preferido encontrarse en cualquier otra parte; aquella era solo una historia más de una cultura extranjera que no significaba mucho para ellos. Pero en la mente de Kamookak había saltado una chispa. Como si se hubieran juntado dos cables y hubieran encendido un arco de luz brillante, en ese mismo instante vio la conexión entre la historia *qalunaaq* escrita y los relatos que le había contado Hummahuk hacía años en su tienda. Comprendió de dónde debían provenir aquellos extraños objetos que le había descrito su bisabuela. Tenía que aprender más.

El libro de texto contaba poco, así que Kamookak empezó a buscar mejores obras acerca de Franklin y sus hombres. No tenía más opción que conformarse con el manual del colegio porque no había otra cosa en Gjoa Haven sobre la materia. Por eso salía a

explorar el territorio, de donde los inuits siempre han extraído la fuerza del conocimiento tradicional para hallar respuestas a las grandes preguntas. Pidió a su padre que lo llevara consigo mientras colocaba sus trampas. El viaje acabó cerca de la punta más occidental de la isla del Rey Guillermo, el cabo Crozier, llamado así en honor al segundo de a bordo de sir John. Mientras su padre cazaba zorros árticos, Kamookak siguió más hacia el norte en una moto de nieve hasta que estuvo a unos 130 kilómetros al noroeste de su casa. Allí, de pie en punta Victoria, estaba solo y sentía una gran perplejidad. Hacía más de un siglo, los hombres de Franklin habían salido de sus barcos varados para dejar una nota en un montículo de piedras erigido por James, el sobrino de John Ross. Y a Kamookak le consumía la misma pregunta: ¿Por qué? ¿Por qué los marineros abandonaron los buques que eran su mejor refugio? ¿Por qué se dirigieron al sur por tierra cuando los hombres con los que contaban para su posible rescate, seguramente, seguirían una ruta similar a través del archipiélago del norte y por mar? ¿Por qué, si disponían de tantas armas y suministros, de tanto poder y conocimientos, no fue capaz de sobrevivir ni uno solo de aquellos hombres?

Kamookak supo enseguida que se hallaba ante algo importante en su investigación, pero solo cuando se topó con un callejón sin salida en la escuela se comprometió de verdad con la tarea de dejar constancia de la historia oral, a partir de los numerosos relatos que los ancianos estaban deseando contar cada vez que se sentaba junto a ellos un joven visitante dispuesto a escuchar. Justo cuando Kamookak estaba listo para irse de casa y continuar estudiando el curso siguiente, durante un periodo breve, el Gobierno dejó de enviar a los niños a los internados, que eran su única posibilidad de recibir educación secundaria. Su maestro le dijo, como a la mayoría de sus compañeros de clase, que eran demasiado mayores. El sistema no permitía que Kamookak continuara más allá de noveno

grado, así que había llegado la hora de que se ganara la vida en su casa. En los meses en que su padre no encontraba trabajo en la construcción, los dos se iban a poner trampas, y cuando su padre no podía salir a la vida al aire libre, el adolescente montaba las trampas con sus tíos.

De entrada, Louie Kamookak no se había propuesto resolver uno de los misterios más duraderos de la historia naval. Su trabajo inicial se centró en averiguar los árboles genealógicos de los cuatro grupos principales que componían los netsilingmiut. A medida que se iban despejando las líneas de aquellos árboles familiares, Kamookak también empezaba a comprender los contactos que los inuits habían mantenido con exploradores extranjeros. Los nombres de los *qalunaaq* no tenían más sentido para ellos que los nombres inuits a oídos de los hombres blancos, razón por la cual los inuits ponían apodos a los forasteros. Uno de los más comunes era el de *Aglooka*, derivado de las descripciones en inuktitut de las largas zancadas que veían dar a aquellos extranjeros. El problema es que los inuits conocían a varios visitantes del siglo XIX por ese mismo apodo, entre ellos James Clark Ross y Crozier. Para alguien acostumbrado a las convenciones de la historia europea, esto dificulta desanudar los diversos hilos en la historia oral inuit. Pero si un inuit cuenta una historia de un encuentro con un Aglooka de un pariente anciano, y un oyente como Kamookak conoce al grupo familiar de la fuente, podrá establecer dónde vivía y cazaba normalmente. Esto proporcionaba al historiador inuit una clara ventaja sobre los expertos del sur a la hora de intentar desentrañar el misterio de Franklin. En sus viajes por el territorio de los netsilingmiut, escuchaba y aprendía, descifraba las historias de los ancianos para determinar a qué grupos de *qalunaaq* habrían conocido probablemente las distintas familias inuits, y cuándo. Con el tiempo, Kamookak descubrió que uno de los marineros que más claramente aparecía en los relatos de los mayores era John Ross, el leal amigo

de Franklin. Aquellas historias correspondían a los años en que la expedición Ross estaba atrapada en la península de Boothia y los netsilingmiut ayudaron a los marineros a sobrevivir, lo que había hecho de aquel lugar un escenario habitual de las leyendas locales.

La caza del zorro ártico resultaba una tarea mucho más fácil que la de investigar los pasos de Franklin. Tras años recorriendo el territorio netsilingmiut de un lado a otro, Louie Kamookak había confeccionado una lista enciclopédica de nombres locales. A partir de ellos trazó con gran rigor árboles genealógicos y cartografió los terrenos de caza tradicionales de cada grupo en porciones inmensas del Ártico superior. Como cualquier detective ante un caso difícil, Louie nunca descarta nada. Ha tomado notas sobre todos los ancianos a los que ha entrevistado; llenan varios cuadernos. Kamookak lleva consigo una pequeña biblioteca de referencia formada por notas y viejos libros mientras sigue trabajando para distinguir los detalles fiables de los dudosos. Durante una de nuestras conversaciones tuvo a sus pies una mochila llena de libros. Me mostró algunos, entre ellos los diarios de los exploradores, así como un volumen publicado en 1971: *Human Osteology: A Laboratory and Field Manual of the Human Skeleton* [Osteología humana: manual de campo y de laboratorio sobre el esqueleto humano], de William M. Bass. El libro estaba roto por el lomo y al abrirlo las páginas se desparramaron.

En otra ocasión, la biblioteca portátil de Kamookak estaba llena de fajos de fotografías antiguas y carpetas repletas de notas en las que se hallaba la crónica de la historia oral de los inuits. Hojeaba las imágenes en busca de aquellas que contaran eventos importantes. Se detenía en las que significaban más para él. Una imagen borrosa en blanco y negro muestra a su abuelo, Paddy Gibson, a caballo, ataviado con el uniforme de policía montado. Otra retrata los huesos-amuleto de un chamán, atados a un cinturón que encontró bajo una roca. Rebuscó de nuevo y sacó una carpeta con la tapa de

plástico transparente y la cara posterior negra. Llevaba pegada una etiqueta en la que se leía: «Historia oral de Franklin 1998».

Kamookak fue pasando las páginas y se detuvo al llegar al relato de unos ancianos a los que visitó en tierra firme, cerca de la desembocadura del río al que intentaban llegar los supervivientes de la expedición Franklin. En 1832, tras unos tres años de silencio por parte de la expedición Ross, el Almirantazgo se sintió presionado para enviar una misión de búsqueda. El comandante George Back planeó dirigirse al área de la península de Boothia con suministros de refuerzo a través del que los pueblos indígenas denominaban río Great Fish. Antes de partir, Back recibió una carta en la que se le informaba del rescate de Ross, que había regresado sano y salvo a Inglaterra. Le ordenaron que emprendiera el viaje de todos modos y que explorase la costa septentrional. Siguió una ruta traicionera y desconocida a unos 970 kilómetros al noreste del lago Great Slave, en lo que actualmente son los Territorios del Noroeste de Canadá, hacia el océano Ártico. Allí fue donde Back se encontró a un grupo de inuits, cerca del lago Franklin y a no mucha distancia de la desembocadura del río que hoy lleva su nombre. El encuentro resultó tan desagradable que los inuits seguían hablando de él varias generaciones después, cuando Kamookak se entrevistó conmigo en Gjoa Haven.

Back informó de que algunos de sus hombres, que se habían separado del grupo principal, mantuvieron una escaramuza con los inuits y mataron a tres de ellos. Los inuits les lanzaron piedras, y un chamán salió corriendo detrás de los visitantes. Back también recordaba que el hombre estaba enfadado y gritaba durante el encuentro que mantuvieron el 31 de agosto de 1834. Entonces el explorador sintió la necesidad de mofarse de lo que no entendía. «Comprendimos, para infinita diversión nuestra, que aquel era el hechicero, el hombre sabio de la tribu [...] que pensaba sin duda que nos estaba echando con sus maleficios.» Knud Rasmussen tuvo

ocasión de oír la versión de la historia contada por los inuits casi noventa años después, cuando estos le contaron que uno de los chamanes más viejos «pronunció unos versos mágicos con los que quería hechizar a los hombres blancos para que se fueran lejos, muy lejos...».

Kamookak intuyó una relación cuando una anciana inuit le contó una historia que había oído contar a sus mayores sobre unos antepasados que tenían a unos cuantos hombres blancos en un área cercana al río Back. Por la manera de contarlo, no parecían invitados.

—Tal vez fuera una historia real —me explicó Kamookak—, pero es demasiado breve para que sirva de gran cosa. No hay nada más que la avale.

Aun así, no descarta del todo la posibilidad. Ha oído muchas cosas raras a lo largo de los años, y no solo de boca de los inuits. Algunos detalles ha podido rastrearlos y darlos por hechos comprobados. Otros se han mantenido en la dimensión etérea de la leyenda. En el proceso de establecer las diferencias, Kamookak ha desarrollado una intuición sobre el lugar en el que pasaron sus horas postreras los últimos supervivientes de la expedición Franklin. Kamookak sospecha que llegaron a tierra firme y estuvieron a punto de escapar del Ártico alejándose del terreno rocoso de la isla del Rey Guillermo y tal vez llegando a las praderas cubiertas de hierba más densa y flores hacia el sur. Si fue así, aquellos hombres murieron antes de alejarse lo suficiente en dirección sur para alcanzar el destacamento más cercano. En la actualidad sería muy difícil encontrar rastros que demostraran este extremo.

—Creo que algunos podrían haber bajado más por el río Back —especulaba Kamookak—. Pero a medida que bajas, resulta más complicado hallar evidencias, porque en tierra firme hay más vegetación, y la vegetación oculta las cosas. Aquí arriba, sobre la piedra caliza, no crece casi nada.

Durante un viaje para recoger relatos orales de los inuits también desarrolló una teoría sobre al menos alguna de las historias de espíritus de la isla del Rey Guillermo.

—Tres ancianos me dijeron: si viajas a la isla del Rey Guillermo, no vayas solo porque allí hay malos espíritus —me dijo Kamookak—. Creo que se refieren a los hombres de Franklin que murieron de hambre. Cuando la gente los vio en aquel estado tan espantoso, el canibalismo... creo que pensaron: «Estos hombres no son seres humanos. Son malos espíritus».

Kamookak me leyó fragmentos de las entrevistas que había registrado en aquella carpeta de historia oral y me proporcionó más detalles que explicaban de qué manera el ambiente amistoso de los días de Ross se había vuelto mortal. El problema había empezado con un malentendido por el cuchillo de una mujer. Las mujeres inuits usan sus *ulu*, de hoja ancha, para distintas cosas, como rascar pieles de animales, cortar carne e incluso el pelo. Según una estricta costumbre, un *ulu* no debía afilarse en verano, cuando los peces viajaban río arriba para desovar. Pero Back o alguno de sus hombres vio a una mujer inuit esforzándose por cortar un pescado con el filo romo de su cuchillo y se lo quitó para afilárselo. El hombre intentaba ser amable, pero su acción se vio como un insulto grave, una muestra más de la arrogancia de los *qalunaaq*.

Corrió la sangre, y toda posibilidad de confianza quedó destruida. Además, al menos entre los inuits de la zona, el motivo no se olvidó nunca.

Los chamanes, los hombres y mujeres sabios de los clanes inuits, no siempre recibían de buen grado a los visitantes blancos. Para mantener su prestigio debían obtener resultados, lo que a veces exigía al menos una muestra de hostilidad. Si el mundo de los netsilingmiut parecía ir mal cuando llegaban forasteros, era

responsabilidad del chamán enderezar las cosas. La vida de la gente dependía de ello. Y la gente recurría a los que tenían más poder cuando la vida resultaba confusa, cuando las enfermedades no se curaban, cuando amenazas extrañas, como podían ser los exploradores blancos, alteraban de pronto sus vidas. El grupo seguía al mejor cazador para conseguir comida. Pero si los caribús, los bueyes almizcleros, las focas u otras presas no aparecían por ninguna parte, los inuits lo atribuían a alguna maldición. Cuando la cacería no iba bien y se instalaba el hambre, el chamán bailaba al ritmo de los tambores, cantaba en tono fúnebre hasta entrar en trance e invocaba la ayuda de unos espíritus llamados *tornait* para que acudieran a su rescate. Si alguien caía enfermo, el chamán trabajaba para curarlo con rituales y medicinas tradicionales. Un chamán que llevara una banda de piel de animal atada en la frente y un cinturón de amuletos hechos con huesos y marfil podía invocar a sus espíritus y buscar la curación, a veces con la ayuda de líquenes y plantas que se tomaban en infusión.

Entre los amuletos inuits más codiciados estaban los objetos que los chamanes usaban para curar a los enfermos. Por lo general los recogían de la tierra. Un lemming recuperado de entre las rocas se despellejaba. Su pelo, presionado contra un absceso, podía absorber el pus y, se esperaba, cualquier poder maligno que lo produjera. Pero antes la persona enferma debía confesar todas sus malas acciones. Si se guardaba algo, el poder del chamán no servía. Si los espíritus se negaban a colaborar, en aquellos tiempos no había otra esperanza. Cabe la posibilidad de que los cazadores netsilingmiut que llegaban a las costas noroccidentales de la isla del Rey Guillermo tropezasen con el botiquín abandonado de la tripulación Franklin, con los frasquitos de vidrio esmerilado que contenían diversos polvos y elixires. En cualquier caso, los habrían considerado inútiles comparados con el hierro y la madera, mucho más preciados para ellos, pues podían transformarse en armas, herramientas, piezas de

trineo u otros artículos prácticos en el mundo físico. Cuando los inuits se encontraban con los elementos desperdigados del *Erebus* y el *Terror*, un chamán habría buscado cualquier cosa que le pareciera útil para invocar el poder de los espíritus entre aquellas barras de cortina de latón hueco, las pipas de arcilla, las latas de sopa y las gafas de nieve con vidrios tintados de azul. Tal vez se habrían preguntado sobre la utilidad de un cepillo de dientes victoriano, un monedero de seda con cuentas, un sextante o un catalejo, unas tazas de porcelana o unos cronómetros de bolsillo. Si les parecía que algo podía servir para transferir el poder de los *qalunaaq*, aunque solo fuera un pedazo de gorra de oficial de la Royal Navy o unos botones metálicos con una insignia grabada, los buscadores se lo llevaban.

Décadas después, mientras iba en busca de lo que quedaba en la ruta de escape de la expedición Franklin, Kamookak levantó una piedra y encontró el cinturón de amuletos del chamán. Huesos con muescas, como gajos, unidos con una cuerda. Parecían pequeños cuchillos, o garras de animales, y estaban atados junto a unas tijeras de bolsillo muy oxidadas, con las puntas romas. Las tijeras parecían salidas del siglo XIX, y tal vez hubieran pertenecido al equipo de costura de algún marinero o al maletín de un médico. Al atarlas con tendón de animal y unirlas a amuletos más tradicionales, el chamán quizá estuviera buscando la protección de los espíritus que habían venido de un mundo desconocido. Ellos habían lanzado una maldición poderosa, que se recordaba en los relatos de los ancianos que hablaban de unos años excepcionalmente fríos en la isla del Rey Guillermo, de cuando la caza era escasa, después de que llegaran a la orilla aquellos moribundos hombres blancos.

A veces, Kamookak seguía sin querer los pasos de los que habían llegado buscando, mucho antes que él, a la expedición Franklin. Judas Aqilriaq, un anciano de la zona del río Back, contó al historiador una historia que le había oído a su abuelo, que vivía en

un campamento de caza cuando un grupo de cuatro o cinco *qalunaaq* llegó en busca de los hombres blancos que habían sobrevivido a un naufragio. Le entregaron un tubo metálico que, según su descripción, parecía uno de los tarros que los barcos de la Royal Navy llevaban para sellar informes de ubicación, como los que tenían el *Erebus* y el *Terror*. Los arrojaban por la borda a intervalos regulares para ayudar a cartografiar las corrientes marinas o con la esperanza de dejar un rastro en caso de que se perdieran.

> Le dijeron que lo custodiara y lo conservara. Si no volvían, aquel recipiente hablaría por ellos. Después se fueron. De vez en cuando, su abuelo se preguntaba: «¿Cómo va a hablar? Si se abriese, ¿hablaría así?». De vez en cuando, el viejo lo abría, y su mujer le decía «No te han dicho que lo toques». Cuando los hombres blancos regresaron, trajeron regalos para la gente. Pero al anciano nunca le dieron nada.

Louie siguió la pista hasta donde pudo y llegó a la conclusión de que el abuelo de Aqilriaq debía de haber conocido al teniente Frederick Schwatka, el oficial del ejército estadounidense que dirigió una búsqueda privada de la expedición Franklin a finales de la década de 1870. Que un anciano inuit hubiera sido tratado con frialdad por un malcarado soldado americano era una anécdota entretenida, pero no pasaba de ser una pieza pequeña y periférica de un rompecabezas muy complejo. Y Kamookak estaba muy lejos de completarlo. Aun así, el vínculo que estableció con Aqilriaq resultó ser fundamental para una búsqueda más importante. En 2002, el anciano desapareció durante un recorrido por tierra de un día de finales de septiembre, cuando la noche inminente podía ser lo bastante fría como para matar. Su mujer, Mary, acudió a la emisora de radio local para divulgar que el hombre no había vuelto a casa, y enseguida se puso en marcha un equipo de rescate. Durante toda la noche, diez *quads* peinaron la zona en busca de Aqilriaq. Kamookak

lo encontró al día siguiente, hacia las doce del mediodía, veinticuatro horas después de que el anciano hubiera salido de su casa.

—No estaba demasiado bien —contó entonces Kamookak—. Tenía mucha sed y las botas muy mojadas porque no dejaba de caerse mientras intentaba caminar.

Aqilriaq se había desorientado en la tundra mientras conducía lentamente su *quad* sobre la nieve medio derretida. Las ruedas traseras habían perdido la tracción y se quedó encallado. El anciano esperó un rato, moviéndose para mantener el calor, con la esperanza de que lo encontrara alguien. Pero después se rindió e intentó salvarse solo, caminando, apoyándose en el rifle como si fuera una especie de muleta. Aqilriaq estaba a más de un kilómetro y medio de distancia de su todoterreno, y a unos once de Gjoa Haven, cuando vio el *quad* de Kamookak a lo lejos, avanzando en su dirección. El cazador desaparecido tenía las piernas y los pies muy hinchados, pero su fe en la salvación estaba intacta.

«No estaba demasiado preocupado... Sabía que la gente que me buscaba estaba siendo guiada», le dijo al reportero. En el reportaje de prensa se decía que se refería a Dios. Habría sido más correcto decir que se refería a los *tornait*.

Un elemento común de algunas de las historias de los ancianos sobre los encuentros con los exploradores era la amabilidad de «un gran líder del barco» hacia los inuits a los que había conocido. Recordaban los regalos que les hacía (objetos muy preciados y prácticos, de metal, como agujas y tijeras). Kamookak cree que ese líder era Franklin. Después de todo, las instrucciones que había recibido del Almirantazgo eran precisas respecto a la necesidad de mostrar benevolencia para con los nativos con los que se encontrara la expedición. «Deben tratar, por todos los medios a su alcance, de cultivar la amistad con ellos, regalándoles los artículos que se les proporcionen y que ellos puedan encontrar útiles o agradables.»

Los inuits creían que ese líder generoso, que había llegado a bordo de un poderoso barco que surcaba el viento y las olas a través del hielo, debía de ser un chamán de mucho poder. Los relatos, que se convirtieron en leyendas, contaban su entierro. Describían a un gran dirigente, un chamán muy poderoso, que a su muerte, cuando la gente lo enterró, se transformó en piedra. Para Kamookak esa era una pista crucial. A los antepasados inuits les intrigaba que ese *qalunaaq* no estuviera envuelto en piel de animal, que no lo depositaran en la superficie, como dictaba la costumbre inuit. Supone que debieron de acercarse a echar un vistazo y vieron el perfil de una tumba de piedra, sellada tal vez con algún cemento rudimentario. Cuando Kamookak tuvo conocimiento de ello, ya supo qué debía buscar. Ni el *Erebus* ni el *Terror*. Aunque hubiera sentido la tentación de buscar bajo el agua, que no era el caso, Kamookak no veía motivo para ir en pos de unos barcos hundidos cuando las historias de los inuits contaban en general dónde habían naufragado. Kamookak estaba decidido a encontrar algo mucho más importante: la tumba de sir John Franklin.

Otra pista le llegó de una historia que oyó sobre un hombre y su tío que se habían llevado parte de una gran estructura de madera para fabricarse un trineo. El sobrino describía «piedras grandes y planas en ese lugar, y una de las piedras estaba algo levantada en una esquina —recordaba Kamookak—. Y por la abertura pudo ver que el interior estaba vacío y oscuro. Ahora la teoría era que se trataba de una cámara (funeraria) y que habían usado piedras planas para cubrirla». Más adelante, según otro relato, los inuits habían acudido a llevarse la pieza de madera de mayor tamaño que quedaba. Les costó bastante sacarla de allí. Un anciano le contó a Kamookak en la década de 1980 que estaba cazando caribús en la misma zona de la isla del Rey Guillermo y le pareció ver algo a lo lejos. Dejó los prismáticos en el trineo y se puso a caminar hasta que tropezó con lo que describió como «un tubo de cobre grande,

viejo, que sobresalía doblado de la tierra. Entonces le pregunté: "¿Había piedras planas allí?". Y él me dijo que sí».

—Me preguntó si lo había visto, y yo le dije: «Solo aquí arriba» —me contó Kamookak dándose unos golpecitos en su gran cabeza.

Al parecer, el historiador había tenido una visión de lo que creía que era el lugar donde estaba enterrado sir John Franklin. Kamookak desafió al destino y a los espíritus intentando encontrar alguna prueba de su existencia. Él cree que el tubo del relato del anciano era una fijación para la pieza de madera de mayor tamaño, que en otro tiempo se encontraba en un lugar prominente, sobre una porción de tierra elevada, en la costa norte de la isla. Quienquiera que se hubiera tomado tantas molestias pretendía que aquella estructura se viera claramente desde el mar. La base de madera se alzaba sobre la helada tierra rocosa. Las partes más pequeñas se fijaban de manera horizontal, tan firmemente al suelo congelado que el cazador que descubrió el tubo de cobre no consiguió separarlo del permafrost.

—Así que sigue ahí. Doblado —me aseguró Kamookak—. Las losas planas están ahí. El cuerpo de Franklin está ahí. Y los documentos.

Las cosas no podían estar más claras en su mente: los relatos de los inuits describían una cruz grande, clavada sólidamente en la tierra helada, que indicaba el lugar de una tumba de piedra que según los antepasados era el cuerpo sin vida, convertido en piedra, de un gran chamán blanco que había llegado hasta ellos en un barco cargado de regalos. Su búsqueda constante del lugar del que le había hablado Hummahuk en aquella tienda de la tundra, cuando era niño, tenía otro imperativo.

—Mi primer deseo era ver el lugar que mi bisabuela había encontrado —me confió Kamookak—. El segundo es devolver a Franklin a su país. Creo que aportará mucha paz... en la vida y en la espiritualidad.

El catálogo de historia oral de Louie Kamookak no paraba de crecer, pero él no llenaba la mayor parte de sus cuadernos con sus investigaciones detectivescas en relación con el misterio de Franklin. Su intento de encontrar los restos de sir John se había convertido en algo secundario. La misión principal del historiador inuit era preservar al máximo los conocimientos tradicionales de su pueblo, tanto como se lo permitiesen la duración de su vida, el Ártico y sus espíritus. La geografía ártica se había convertido en un nudo enredado de nombres que dificultaba, y a veces imposibilitaba, que inuits y *qalunaaq* entendieran la historia ajena y pudieran aprender los unos de los otros. Lo primero que hacían los exploradores extranjeros cuando llegaban al archipiélago era bautizar los lugares que veían para honrarse a sí mismos, a sus patrocinadores o a algún dignatario a la espera de ser consagrado en un mapa. Aquellos topónimos, de manera gradual, borraban los nombres que los inuits habían utilizado durante siglos para identificar puntos que para ellos eran importantes por motivos bien distintos. A principios de la década de 1980, la destrucción oficial de la geografía inuit y sus vínculos cruciales con sus ancestros y su historia oral se hallaba prácticamente completada. Kamookak estaba decidido a reconstruir al menos unos cimientos sólidos a partir de aquellos escombros lingüísticos. Mientras viajaba por tierras de los netsilingmiut, pasaba horas sentado con los ancianos, escuchando los nombres originales de los lugares y las leyendas inuits relacionadas con ellos, y anotándolo todo en sus cuadernos.

Comprender el porqué de un nombre antiguo era crucial para ver con más claridad la historia, incluidas las respuestas que Kamookak seguía buscando para los enigmas de la expedición Franklin. Que los exploradores europeos ignoraran los topónimos indígenas y crearan los propios era algo que tenía que ver con el ego, el honor y el

poder: que alguien pronunciara tu nombre mientras señalaba una isla o un estrecho era algo que te acercaba un poco más a la inmortalidad en la Tierra. En el impulso infatigable de realizar descubrimientos, el planeta parecía su juguete. Los inuits veían su mundo de otra manera: en aquella época no daban nombres de personas a los accidentes terrestres o marítimos, ni siquiera para conmemorar a un chamán venerado u otra figura poderosa. Los topónimos eran más utilitarios, y solían basarse en descripciones que pudieran ayudar a la gente a orientarse, algo esencial para su supervivencia. Todo cambió cuando los inuits se volvieron sedentarios y empezaron a copiar a los *qalunaaq*. Competían por nombrar las oficinas gubernamentales de los asentamientos, las escuelas, las calles, en honor a inuits, con la esperanza de proclamar así su propia identidad con el mismo orgullo con el que los europeos la habían pisoteado.

—Lo que nos decían los mayores era que aquello no les gustaba —me contó Kamookak—. No les gustaba que los sitios tuvieran nombres de personas muertas, o de personas en general, ni siquiera cuando se trataba de edificios.

Él no cuestionaba sus dudas, pero sospecha que sentían un temor supersticioso. Los espíritus seguían infundiéndoles respeto. No era sensato provocar su ira. Kamookak sabía que si no aprendía y apuntaba los nombres antiguos, la mayoría desaparecería al mismo tiempo que los ancianos que los conocían mejor. A otras personas de su generación y a los más jóvenes no parecía importarles. La mujer de Louie, Josephine, se sumó a la causa, y juntos recogieron unos cuatrocientos nombres locales. Con el tiempo fue creciendo el interés por restablecer muchos de los que los exploradores extranjeros modificaron por decreto.

Los inuits no solo demuestran una mentalidad más práctica con sus topónimos, sino que también les gusta divertirse con ellos siempre que pueden. Dado que también eran menos puritanos

respecto al sexo y las partes del cuerpo relacionadas con él, sobre todo antes de que llegaran los misioneros cristianos, preguntar a alguien por alguna dirección puede resultar algo arriesgado. Una pequeña isla que no tiene nombre inglés, situada en la cuenca de Sherman, junto a la desembocadura del río Kaleet, contaba con dos colinas muy visibles. Así que los inuits la llamaron Igruq, que significa «dos testículos». Otros topónimos resultaron más significativos para la historia y la manera en que los europeos la reescribieron. El explorador europeo Roald Amundsen, el primer europeo en recorrer a pie el paso del Noroeste a principios del siglo XX, cartografió las islas de la Royal Geographical Society y las bautizó en honor a sus patrocinadores. Los inuits ya las conocían como Hiurarjuaq, que significa «el gran arenal». La isla Montreal, en la que unos restos, así como las historias de los inuits, sugieren que algunos de los últimos supervivientes de la expedición Franklin pasaron sus últimas horas, frente a la desembocadura del río Great Fish, se llamaba Qaiqturaarjuit. Ese nombre describe con precisión el lugar, no en recuerdo de una tragedia, sino por el aspecto que siempre ha tenido para los viajeros, pues significa «muchos afloramientos pequeños de roca».

Cuando conversaba con los ancianos sobre nombres y lugares, Kamookak también les preguntaba si conocían historias sobre los primeros visitantes *qalunaaq*. Estos tenían muchos relatos que contar, pero siempre faltaba un detalle clave: los inuits no conocían los nombres de los extranjeros. No existía ningún calendario inuit que permitiera establecer años o fechas. Dado que los apodos que los mayores mencionaban en sus historias eran o bien descriptivos o bien aproximaciones de lo que los inuits habían oído en sus encuentros originales, hacía mucho tiempo, costaba saber con seguridad a quiénes se referían. Kamookak seguía insistiendo. En sus viajes al norte de la isla del Rey Guillermo a menudo hallaba pistas prometedoras: en ocasiones estaban a plena vista en

campamentos abandonados. En la bahía de Terror, aproximadamente a medio camino de la costa occidental de la isla, Kamookak encontró un fragmento de madera y una cuerda vieja en el interior de un círculo de piedras que antiguamente delimitaba una tienda de campaña de los inuits. Era evidente que la madera y la cuerda eran extranjeros. La intuición del historiador le decía que se trataba de reliquias de Franklin, lo que le impulsó a profundizar en la búsqueda.

Con el paso de los años, Kamookak se mostró cada vez más atrevido. Estaba dispuesto incluso a saltarse el tabú inuit que impedía acercarse a restos mortales de seres humanos, el tabú que le había impedido ver la tumba de Hummahuk cuando era niño. Con el tiempo, al ver una calavera humana o algún otro hueso sobresaliendo del permafrost, se acercaba más. Cualquier indicio de enterramiento le indicaba que casi con certeza se trataba de restos de *qalunaaq*. Cuidándose mucho de no alterar ningún posible yacimiento arqueológico, estudiaba las inmediaciones en busca de cualquier cosa que pudiera revelarle algo más. Cerca del cabo John Franklin, por donde había pasado la tripulación de Franklin en su éxodo hacia el sur, Kamookak vio una calavera en el suelo. Por más que lo intentaba, el detective en ciernes seguía encallado y no lograba penetrar en el meollo del enigma. Conocía la historia inuit y constantemente completaba los vacíos. Pero los relatos de los exploradores y buscadores extranjeros quedaban fuera de su alcance. Desde su diminuto asentamiento del Ártico superior no tenía acceso a los diarios detallados que estos habían publicado en el siglo XIX.

La respuesta a ese problema le llegó desde el cielo, cuando un helicóptero aterrizó en Gjoa Haven un día de principios de verano de 1995. Venía a dejar allí al teniente de la Royal Navy Ernest Coleman y a su guía canadiense, Cameron Treleaven, dueño de Aquila Books, una pequeña tienda de antigüedades de Calgary, Alberta. En una

época en que la revolución digital asfixia muchas librerías, el establecimiento de Treleaven es un refugio encajonado entre la consulta de un dentista y un aparcamiento, en un bulevar de seis carriles. Con suave música de jazz de fondo y unas cómodas butacas enfrentadas sobre una alfombra afgana de color rojo en un rincón, el local, aunque moderno, evoca el ambiente de una guarida de explorador. Altos estantes llenos de libros ocupan las paredes y los pasillos entre una mezcla ecléctica de arte nativo, viejos objetos militares e instrumentos científicos del siglo XIX. Hay unos kayaks antiguos suspendidos del techo, fijados con hilos transparentes, como si surcaran el aire en lugar del agua. Los libros difíciles de encontrar con que cuenta el establecimiento, que atrae a una mezcla igualmente ecléctica de compradores de todo el mundo, versan sobre exploraciones polares, alpinismo, caza y pesca, historia de la industria petrolera (una fuente de riqueza hoy en crisis para la economía de Alberta), y Lucy Maud Montgomery, querida sobre todo por su primer libro, *Ana de las Tejas Verdes*.

El propio Treleaven es un bicho raro entre los *franklinófilos*. Mientras que muchos otros se sumergen en libros, mapas antiguos y fuentes originales para presentar diversas teorías sobre lo que les ocurrió a los hombres del *Erebus* y el *Terror*, el librero prefiere hallar respuestas sobre el terreno. Aventurero y licenciado en arqueología que se mantiene en forma corriendo y jugando a squash, Treleaven no es uno de esos expertos en Franklin que se dedican a leer libros sin levantarse del sofá. Sus habilidades y logros como explorador atrajeron la atención de la prestigiosa Royal Geographical Society, de la que Treleaven es miembro desde hace más de dos décadas. Por esa razón al teniente Coleman le interesaba formar equipo con él. El oficial de la Royal Navy necesitaba un buen guía que conociera bien la isla del Rey Guillermo, que supiera sobrevivir en ella y que además estuviera al corriente de la historia de Franklin.

Coleman había visitado el territorio de los netsilingmiut al menos en otra ocasión. En 1992 había descubierto los que parecían dos túmulos funerarios a unos seis kilómetros del cabo Felix, en la costa noroeste de la isla. Su informe sobre el viaje, en el que destacaba que aquellas supuestas tumbas presentaban una depresión central cubierta de losas de piedra, despertó especulaciones sobre si podía haber descubierto el lugar en el que estaban enterrados algunos de los integrantes de la expedición Franklin, tal vez incluso el propio sir John. Peter Wadhams, que dirigió el Grupo de Física Oceánica Polar de la Universidad de Cambridge, excavó los túmulos durante una expedición bautizada como Lady Franklin Memorial, que se realizó en 1993, y descubrió que se trataba de formaciones naturales. Posteriormente, Coleman dijo haber informado a las autoridades canadienses sobre dónde podían encontrarse los barcos desaparecidos de Franklin bajo el agua, pero «nadie me creyó».

Coleman se puso en contacto con Treleaven para proponerle un ambicioso plan. Quería reproducir al menos parte de la triste retirada de la expedición Franklin. Ello implicaba caminar desde el lugar de la costa noroeste en el que 105 supervivientes al mando de Francis Crozier habían llegado en 1848 hasta el sur de Gjoa Haven en un viaje de 225 kilómetros, bordeando la costa. Se trata de una travesía ardua incluso para caminantes físicamente en forma y con experiencia en el Ártico, como era el caso de Treleaven. Al ver a aquel oficial de la Marina retirado, el librero y anticuario dudaba de que su compañero de viaje llegara al final. Pero Coleman alcanzó su límite mucho antes. Y Treleaven se puso furioso.

La caminata empezó en el cabo de Jane Franklin, adonde los trasladó una avioneta. Tras cinco días de ruta a pie se detuvieron al borde de un valle inundado por un río. Una vez entró en calor en el interior de su tienda, Coleman ya no quiso salir más. Decía que le dolía la espalda. Treleaven se ofreció a enseñarle a caminar a través del agua, que apenas les llegaba a la cintura y que tenía una

extensión de menos de un kilómetro. Pero el hombre de mar se negó a moverse. Treleaven disponía de una baliza manual de localización que, según él, llevaba para tranquilizar a su mujer. Sin embargo, no estaba dispuesto a solicitar un rescate. Le pasó el dispositivo a Coleman y le dijo que apretara el botón si no pensaba moverse. El teniente lo hizo al momento, y una señal de emergencia se emitió de inmediato a través de un satélite en órbita.

Un hidroavión Twin Otter de la Policía Montada de Canadá respondió a la llamada y sobrevoló su campamento para confirmar su ubicación. A continuación llegó el helicóptero de un campo minero para llevarse a los caminantes. Justo antes de medianoche, el aparato los dejó en Gjoa Haven, donde salió a recibirlos un policía montado muy alto, que a Treleaven le pareció que medía dos metros. Mientras este, avergonzado, no sabía dónde esconderse, Coleman dejó muy claro al policía que debía sacarlo de aquella isla en el primer vuelo. Treleaven se alegró de verlo partir. Dado que tenían suministros para tres semanas, el librero decidió plantar la tienda de campaña en el exterior de las instalaciones de la Policía Montada. Él y aquel altísimo agente se hicieron amigos enseguida. Cuando este supo lo que había llevado a Treleaven a la isla, le ofreció algunos consejos que resultaron providenciales.

—Habla con Louie Kamookak —le dijo el policía—. Es el experto local en Franklin.

Los dos hombres se conocieron en el edificio de mantenimiento de la cooperativa de vivienda, en el que en aquella época trabajaba Kamookak, y congeniaron al momento. Treleaven se convirtió en el invitado de Kamookak durante los seis días que pasó en el asentamiento. Cuando regresó a su librería, pensó: «Tengo una de las mejores bibliotecas sobre el Ártico del mundo. Y Louie no tiene nada en realidad. Solo unos cuantos libros malos y modernos en ediciones de bolsillo».

—Así que le proporcioné un montón de libros —me contó Treleaven—. Aunque a él le daba igual que fueran ejemplares muy preciados, le conseguí primeras ediciones. Creé para él una «biblioteca de la búsqueda de Franklin».

El vínculo entre los dos hombres, forjado por un amor compartido al Ártico, el respeto por la cultura inuit y una fascinación por todo lo que tuviera que ver con Franklin, surgió enseguida, y fue fuerte y duradero. Treleaven emprendería un total de cinco expediciones a lo largo de los años. Poco después de su primer encuentro, decidieron que al año siguiente explorarían la isla en vehículos todoterreno. Como equipo, fueron los primeros en cruzar la isla en *quads* en verano, cuando el riesgo de volcar o quedar encallado es alto. En un par de ocasiones hicieron el viaje en motos de nieve. Llegaron incluso a pasar una tormenta de nieve en un iglú, en abril de 1998, para poder colocar una placa con la que conmemorar a los muertos de la expedición Franklin coincidiendo con el 150 aniversario de la llegada de Crozier al sur de la punta Victoria.

Pero la contribución más importante de Treleaven a la búsqueda de Franklin resultó ser ese regalo de los libros que le hizo a Kamookak. Los primeros le llegaron por correo. A medida que iba leyéndolos, no dejaban de llegar paquetes con más volúmenes relacionados con la historia de Franklin. Eran como las piedras de un puente que conectaba el pasado con el presente. En sus páginas, Louie encontró los eslabones perdidos entre la historia oral inuit, sus árboles genealógicos y los topónimos tradicionales. Los que en el siglo XIX fueron en busca de la expedición Franklin habían transcrito fonéticamente las versiones de los nombres de los inuits a los que entrevistaban. A partir de sus propias investigaciones sobre sus árboles genealógicos, Kamookak conocía los campos de caza de cada clan, lo que le ayudaba a determinar los lugares que describían o dibujaban en unos mapas rudimentarios, sobre los que los

expertos extranjeros habían debatido durante décadas. Aquello le llevó a descubrir perlas ocultas de información que demostraron que la historia oral de los inuits que reunía desde hacía tiempo concordaba, en algunos puntos clave, desde el principio. Y algo más se le estaba revelando, una conexión más profunda entre el antes y el ahora. Así como el azar había establecido un vínculo crucial entre John Rae e In-nook-poo-zhee-jook, la casualidad ayudó a Kamookak a contar una verdad importante sobre los motivos que llevaron al intérprete de Rae a huir aquel día de 1854.

Al leer los libros que le había proporcionado Treleaven, Kamookak se dio cuenta de que había un fallo grave en el relato de Rae sobre lo que llevaba a su intérprete, William Ouligbuck, así como a otros inuits, a ayudarle a comprobar las historias de las muertes de tantos hombres blancos en el oeste. Rae había creído lo que le aseguraba el inuit: que estaba enfermo. Pero una explicación posterior sugería que Ouligbuck temía que los inuits del oeste mataran a los hombres si se desplazaban hasta allí. Kamookak veía ahí los mismos elementos básicos de la historia que los ancianos le habían contado cuando iba en busca de la historia oral de los inuits. El giro resultaba significativo, y de ese modo el comportamiento apresurado del intérprete inuit encajaba mejor en el contexto de la cultura inuit. Los ancianos decían que fue el temor a los muertos, a las ansias de venganza de sus espectros airados, lo que había llevado a huir a Ouligbuck. Así, el historiador llegó a la conclusión de que el intérprete de Rae y los inuits que se mostraron tan reacios a dirigirse hacia el oeste con los *qalunaaq*, tenían miedo de que los espíritus de los hombres de Franklin vagaran por aquel paisaje helado. No se atrevían a compartir con Rae aquel temor. Se trataba de un asunto muy serio que los inuits solo confiaban a sus chamanes; hablar de *tunngaq* maléficos con la persona equivocada podía bastar para invocarlos.

Aquel problema se desarrollaba en las páginas de uno de los libros que le había enviado Treleaven, *Narrative of the Second Arctic Expedition made by Charles F. Hall* [Narración de la segunda expedición al Ártico llevada a cabo por Charles F. Hall], publicado en 1879. Hall era un editor excéntrico y poco importante de Estados Unidos, un hombre de escasa formación académica que se ganaba la vida dignamente con el grabado de sellos y gracias a la publicación de dos periódicos anodinos, el *Cincinnati Occasional* y el *Daily Press*. Hall oyó la llamada de Dios que le decía que fuera al Ártico, donde, según le aseguró el Todopoderoso, encontraría con vida a los hombres de la expedición Franklin. Obsesionado a partir de entonces con el Ártico, Hall leyó todo lo que encontró sobre su geografía y su historia. Las revelaciones de Rae y de McClintock no consiguieron erosionar la convicción de Hall de que algunos hombres de Franklin seguían viviendo en alguna parte con los inuits. Tras persuadir a Henry Grinnell para que financiara su proyecto, partió hacia el Ártico en 1860 confiando en llegar a la isla del Rey Guillermo con ayuda de unos balleneros. A pesar de contar con el beneficio de un verano excepcionalmente templado, su embarcación quedó destruida antes de llegar a su destino. Hall encontró la salvación en una pareja inuit: una mujer llamada Tookoolito, o Hannah, y su marido, Ebierbing, al que los balleneros llamaban «Joe Esquimal». Él era el hermano menor de Eenoolooapik, que había muerto de tuberculosis después de que William Penny se lo llevara a Inglaterra con la esperanza de obtener el apoyo del Gobierno para explorar nuevos territorios balleneros.

Uno de los competidores ingleses de Penny en el golfo de Cumberland, John Bowlby, había comprado el *Lady Franklin* y el *Sophia* al Almirantazgo, y había convertido aquellas embarcaciones adaptadas para la exploración en barcos balleneros. Tras una buena temporada de caza, se llevó a Tookoolito y a Ebierbing a Inglaterra, donde disfrutaron de un almuerzo con la reina Victoria y el príncipe

Alberto. La reina estaba encantada. «Es curioso que sean súbditos míos, tan distintos de cualquiera de las tribus meridionales o africanas, con esas caras tan planas y redondas, los ojos con la forma de los mongoles, la piel clara, el pelo negro azabache...», anotó en su diario.

Durante los veinte meses que pasaron en Inglaterra, Tookoolito se aficionó al té, aprendió a hacer punto y llegó a hablar un inglés fluido. En el verano de 1855 regresaron al golfo de Cumberland con Penny, a bordo del *Lady Franklin*, del que ya era propietario. A partir de entonces, Tookoolito y Ebierbing formaron un equipo invencible: ella era la intérprete, y él, guía y cazador. Cinco años después, Hall estaba escribiendo en su camarote, una mañana de principios de noviembre, cuando oyó que una voz suave y refinada decía: «Buenos días, señor».

> Tookoolito seguía hablando, y yo no podía evitar la admiración ante su extraordinaria gracia y la discreción de sus modales. Sencilla y amable a su manera, había en ella cierto grado de potencia intelectual sosegada que cada vez me asombraba más. Me sentía encantado de una forma desmedida, pues me daba la oportunidad de conocer mejor a ese pueblo a través de ella, y espero mejorar en aras del gran objetivo que tengo en mente.

Hall pasó dos años en la bahía de Frobisher sin llegar a nada en su «divina» búsqueda de los supervivientes de la expedición Franklin. Sin embargo, aprendió lo bastante de los inuits para escribir un libro sobre la vida con el pueblo indígena del Ártico, e intimó con Ebierbing y Tookoolito. Hall se los llevó a Estados Unidos, donde mantuvo su convicción de regresar al Ártico para proseguir con su búsqueda. Pero para conseguirlo debía recaudar dinero. La pareja inuit, su hijo Tukerlikto y sus dos perros, *Ratty* y *Barbekark*, fueron activos valiosos en el esfuerzo de financiación de Hall. En cuanto curiosidades exóticas humanas y caninas, atraían un gran interés. Hall hacía que los inuits se vistieran con sus ropas de piel de

foca y mostraran sus instrumentos de caza como los tridentes usados para pescar y los arcos y flechas que los cazadores utilizaban para abatir piezas de caza mayor. Hall los mostró también durante una conferencia, tras la cual Tookoolito, amablemente, respondió unas preguntas. Posteriormente exhibió a la familia inuit en el Barnum's American Museum de Nueva York, donde, a causa de la gran demanda popular, su aparición se prolongó dos semanas. En una visita posterior, el presidente Ulysses S. Grant llegó a conocer a la pareja inuit y quedó tan impresionado que apoyó el empeño de Hall por conseguir financiación del Congreso para una nueva expedición, en este caso al Polo Norte.

Tookoolito le resultó muy útil a Hall en sus entrevistas con los inuits pues gracias a ella se ganaba su confianza y se ahorraba algunas trampas de la traducción, como influir en los pensamientos de los entrevistados o suavizar las respuestas. Durante una segunda misión a la isla del Rey Guillermo, la pareja inuit le presentó a In-nook-poo-zhee-jook, que volvió a contar las historias que Rae había oído sobre el canibalismo y los barcos hundidos, pero esta vez con más detalles. Sin duda, el mérito de todo ello era de Tookoolito. El jefe inuit también trazó un mapa de la isla en la que había naufragado el segundo barco, al sur de la isla del Rey Guillermo. El lugar estaba a unos 160 kilómetros de donde según el Registro de Punta Victoria —el nombre que los historiadores daban a las notas que el teniente William Hobson había encontrado en 1859— los hombres de Franklin habían abandonado sus barcos.

Un testigo contó a Hall que había visto a los supervivientes con una barca pequeña envuelta que uno de los hombres cargaba al hombro. Según la descripción del inuit, el bote contaba con unos espacios a los lados que contenían aire. La descripción se correspondía con gran exactitud con el bote portátil de Halkett que había fabricado la Royal Navy y que Franklin había llevado consigo para probarlo en el Ártico. Otros inuits a los que entrevistó Hall

hablaron de cuatro botes más grandes suspendidos de los laterales del barco que se había dirigido al sur, y dijeron que un tablón salía de él y llegaba hasta el hielo. El primero en visitar el barco descubrió que estaba cerrado a cal y canto y tuvo que abrir un boquete en el casco para poder entrar. El barco no tardó en hundirse, pero las partes más altas de los mástiles asomaban por encima de la superficie. Varias estimaciones de los inuits lo ubican a entre ocho y trece kilómetros de distancia respecto a Grant Point, en la costa oeste de la península de Adelaida.

«Seguro que algunos hombres blancos vivieron allí durante el invierno —escribió Hall en su cuaderno de campo—. Oí hablar de huellas de cuatro forasteros, no inuits, que fueron vistas en la tierra adyacente al buque.» Otros le contaron que habían visto que salía humo de una chimenea y dijeron, a juzgar por las últimas huellas que habían advertido en la nieve, que los hombres que iban a bordo tenían un perro. Aquella gente supuso que los hombres habrían salido a cazar.

Fueran a donde fuesen, jamás regresaron.

11

OPERACIÓN FRANKLIN

Louie Kamookak no era el único que creía que el cuerpo de sir John Franklin probablemente estaba enterrado en algún lugar del Ártico superior, tal vez momificado en el hielo como sus marineros, hundidos en el permafrost de la isla de Beechey más de un año antes de que su capitán perdiera la vida. Algunos expertos llevan tiempo defendiendo que a Franklin lo habrían sepultado en el mar —todo un reto, teniendo en cuenta que la capa de hielo era tan gruesa y tan sólida que dos bombardas de la Royal Navy equipadas con motores de vapor no habían podido liberarse de ella—. Otra teoría sugiere que a sir John lo envolvieron y lo dejaron en el *Erebus*, su buque insignia, donde el caballero del reino aguarda a que lo lleven a su patria, que oficiará un funeral digno de un héroe. En 1967, la creencia de que existía una tumba de Franklin en el Ártico se había extendido ya y la compartían altos mandos del ejército canadiense. Durante décadas fue un secreto muy bien guardado, sumergido en las profundidades de las carpetas oficiales del Departamento de Defensa Nacional, marcadas con un sello en el que podía leerse confidencial. Gracias a la ley de acceso a la información y privacidad de Canadá, a mí me llegó en formato digital. El archivo viene encabezado por un título en letras negritas de tinta oscura:

PROYECTO DEL CENTENARIO
DEPARTAMENTO DE DEFENSA
BÚSQUEDA DE SIR JOHN FRANKLIN, TUMBA

Aquella coma y la palabra tumba en negrita parecen haberse añadido con posterioridad. Estaban escritas con un rotulador negro, como los que se usan para trazar una línea sobre la cubierta de un primer volumen, de la esquina inferior izquierda a la superior derecha. La palabra muerto declara cerrado el expediente. En su interior se conservan 299 documentos que permiten seguir los preparativos para una búsqueda emprendida en el Ártico superior en 1967, que implicó el despliegue de 51 soldados y civiles canadienses, entre ellos una reducida unidad de submarinistas.

Al Regimiento de Infantería Ligera de Canadá que llevaba el nombre de Princesa Patricia (regimiento que había participado con gran valor en las dos guerras mundiales y en la guerra de Corea) se le encomendó la dirección de la Operación Franklin. Las tropas acamparon a la fría intemperie, con el apoyo de dos Boeing CH-113A Voyageurs, helicópteros con los rotores en tándem equipados con depósitos de combustible de gran autonomía para poder desplazarse varios centenares de kilómetros desde su base de Edmonton hasta el campamento principal y realizar también el viaje de regreso. William A. McKenzie, un entusiasta de la historia y agente de seguros de Londres, Ontario, imaginó el proyecto y en el otoño anterior se lo había vendido a Paul Hellyer, ministro de Defensa del Gobierno liberal de la época.

La misión, que costaría 140.855 dólares y tendría lugar durante tres semanas de ese mes de agosto, era una jugada política muy costosa (el gasto equivalente en la actualidad sería de más de 850.000 euros). El Gobierno se lo endosó a los contribuyentes a través de una retórica encendida que recordaba la de sir John

Barrow en el siglo XIX. La operación del centenario «adquiere una especial significación en un momento en que apenas empezamos a comprender el inmenso potencial de riqueza que representan esos territorios del norte —declaró John Fisher, comisionado responsable de las celebraciones del centenario de Canadá—. El presente proyecto debería ser de una épica que excite la imaginación no solo de los canadienses, sino del mundo entero».

El capitán James M. Hoffman, oficial de artillería a quien se encomendó encabezar la misión, sentía la presión de obtener unos resultados que justificaran el coste, lo mismo que les había ocurrido hacía varias generaciones a los oficiales de la Royal Navy.

—Vamos a arrasar —le aseguró Hoffman a McKenzie, que ejercía de asesor civil del proyecto.

Siguiendo la gran tradición de las misiones de búsqueda de la expedición Franklin, los dos hombres no tardarían en chocar respecto a cómo llevar a cabo la búsqueda y dónde. Los demás tomarían partido por uno u otro en medio de las críticas generalizadas. Como siempre, la gente podía discutir todo lo que quisiera porque el Ártico tendría la última palabra. En abril de 1967, un mensaje de teletipo anunciaba la planificación del proyecto con el encabezamiento orden de advertencia búsqueda de tumba y documentos de sir john franklin. Al principio no se mencionaron el *Erebus*, el *Terror* ni los naufragios en general. Perseguir sombras sobre unas extensiones de territorio inmensas e inhóspitas del Ártico no era algo que, por lo general, entusiasmase a los militares, y en un determinado momento del abstruso debate sobre teorías y especulaciones que infructuosamente se había mantenido durante generaciones enteras, el general de división Roger Rowley, oficial de infantería condecorado en la Segunda Guerra Mundial, recordó a McKenzie que el ejército «se ocupaba de hechos».

A lo que este respondió: «La industria de los seguros también».

En un memorándum de planificación dirigido al Centro de Estudios del Ejército de Ottawa se especificaba que la zona de búsqueda se centraría en la isla del Rey Guillermo y la península de Boothia, y se añadía: «De especial interés resulta la ubicación situada al norte del polo magnético en los años 1831, 1847 y 1859. ¿Podemos contar con su asistencia?». Se trataba de hitos de la exploración polar. La primera fecha hacía referencia al momento en que James Clark Ross descubrió el polo magnético; la segunda marcaba el año en que las notas de punta Victoria fueron depositadas en el montículo de piedras que erigió Ross, y también era el año de la muerte de Franklin; la tercera correspondía al momento en que Francis McClintock y William Hobson habían encontrado las notas y otras pruebas concluyentes de que los hombres de la expedición habían muerto.

Hoffman explicó posteriormente su interés en el siempre cambiante polo norte magnético en una carta enviada a John Secondari, de la cadena televisiva ABC, un productor de documentales pionero de Nueva York. Venía recomendado por lord Mountbatten, bisnieto de la reina Victoria, que lo consideraba una buena fuente porque el periodista americano estaba investigando para una película sobre la expedición Franklin. Hoffman especulaba que, dado que el *Erebus* y el *Terror* estaban atrapados en el hielo en un punto no demasiado alejado del polo norte magnético, era posible que este hubiera atraído a los marineros atrapados «con la idea de llevar a cabo observaciones sobre el magnetismo terrestre que se planificaron cuando se formó la expedición».

Entre los documentos empleados en los preparativos de la misión había extractos de un capítulo del National Intelligence Survey titulado «Geografía militar» que detallaba el terreno al que tendrían que enfrentarse los soldados en la isla del Rey Guillermo. Los supervivientes de la expedición Franklin se habían encontrado con el mismo paisaje desolado en su avance hacia el sur: en su mayor

parte bajo, llano y cubierto de barro y desechos glaciares, y salpicado de numerosos lagos y eskers. Estos son crestas serpenteantes formadas por capas de arena y grava, seguramente formadas por ríos que fluían en el interior y por debajo de glaciares antiguos. Si avanzaban tierra adentro desde el terreno bajo que constituye la costa continental, los investigadores encontrarían «una hilera de montículos de veinte pies [seis metros] o más», así como innumerables pingos, elevaciones de turba y grava de hasta doce metros, a menudo rematados con estanques en las cimas con forma de cráter. El informe advertía de la escasez de arroyos a causa de la pobreza de los drenajes. La vegetación es muy escasa cerca de la costa, por donde al parecer caminaron la mayoría de los supervivientes de la expedición Franklin. Hacia el interior, las tierras bajas están más llenas de vida en verano: crecen la hierba, las flores silvestres, el brezo y el sauce enano.

Cualquiera de los marineros de la expedición Franklin que llegara a la costa sur, consumido tras meses de frío extremo, hambre, enfermedades y desesperación, no habría tenido nada que celebrar mientras contemplaba la tierra que se extendía entre él y su última oportunidad de salir de allí con vida. Una vez superada la línea de vegetación en verano, la tundra es húmeda, blanda, pantanosa y «en general constituye un obstáculo grave para el movimiento —advertía el informe de inteligencia—. Es poco lo que se puede avanzar con algo que no sean pequeños botes. Lo normal es viajar en canoa, la cual, de hecho, aparte del avión, es el único medio de transporte por esas tierras en verano».

A medida que la planificación avanzaba en la primavera de 1967, en un memorándum escrito a mano de forma apresurada, el brigadier S. C. Waters, comandante de la 1.ª Brigada de Infantería canadiense, instaba a sus hombres a estudiar búsquedas previas y

se planteaba la conveniencia de enviar a doce especialistas de un pelotón de reconocimiento.

«¿Acaso unos ojos poco entrenados, sin asistencia de nadie, van a ser capaces de reconocer objetos o elementos de los siglos XVIII y XIX sometidos a un deterioro de más de cien años? —se preguntaba —. ¿No necesitarán cierta instrucción sobre qué deben buscar, sobre qué señales e indicaciones son relevantes, etcétera?»

El permiso del Gobierno en que se autorizaba la búsqueda de artefactos se envió a David Hughes, un antropólogo físico del Museo Nacional de Canadá, que aportaría ese ojo entrenado al equipo militar. Pero los soldados que iban a llevar a cabo la búsqueda no recibieron demasiada formación; en ningún caso se acercaba siquiera a los conocimientos y la experiencia que los inuits ya poseían. La petición realizada a la Compañía de la Bahía de Hudson para que aportara cualquier documento de sus propios investigadores que considerara útil no dio gran resultado más allá de la sugerencia, enviada por la bibliotecaria Shirlee A. Smith, de que los militares se pusieran en contacto con Lorenz Learmonth, el antiguo comerciante de pieles que había escrito sobre la maldición de Neovitcheak, «porque conoce bien la zona del Rey Guillermo y tiene sus propias teorías sobre Franklin».

«Muy interesante, aunque no precisamente alentador —escribió el brigadier con tinta azul en los márgenes—. Estoy más convencido que nunca de que a nuestra búsqueda militar le hacen falta miembros científicos.»

Waters no mencionaba la posibilidad de recurrir a los ancianos inuits, a pesar de que estos sabían más que nadie sobre los lugares importantes para Franklin, incluida la zona oriental del golfo de la Reina Maud, donde su historia oral recordaba que se había producido el naufragio de un gran barco. Learmonth, a quien McKenzie había considerado «un místico» que no iba a cooperar ni a interesarse en el empeño militar, fue el primero en sugerir que los

militares se pusieran en contacto con los inuits. El capitán Hoffman fue a verlo a su casa de Georgetown, al oeste de Toronto, el 27 de mayo de 1967. Tras describir su encuentro como «el punto álgido y más valioso de la investigación que he llevado a cabo sobre Franklin», Hoffman le dijo a Learmonth: «Es usted uno de los hombres más interesantes que he conocido en mi vida».

El capitán había acudido aquella tarde más interesado en descubrir la tumba de Franklin y cualquier dato nuevo de la expedición que pudiera haber surgido con el hallazgo de sus restos mortales. Learmonth, que conocía bien las frustraciones y peligros de buscar a Franklin, instó al oficial de artillería a replantearse su misión y concentrarse en la localización del barco hundido.

«Le dije que, según mi experiencia, lo único útil que tal vez pudiera hacer en todo aquel triste asunto sería intentar localizar los restos de aquel barco hundido en las inmediaciones de la isla de O'Reilly e identificarlos», Learmonth informó a P. A. C. Nichols, director de la División del Ártico de la Compañía de la Bahía de Hudson.

Según lo que Learmonth le contó al capitán, el mejor lugar para empezar era el puesto comercial de la isla de Perry, en el golfo central de la costa sur. Allí conocería a Angulalik, un inuit que había ayudado tanto a la Compañía de la Bahía de Hudson como a su acérrima rival, la Canalaska Trading Company, a establecer puestos en una zona en la que abundaban los zorros polares. Angulalik había viajado muy lejos por el comercio de pieles, y conocía a inuits en muchos lugares, así que Learmonth esperaba que fuera una muy buena fuente sobre dónde creían los inuits que al menos uno de los barcos de Franklin se había hundido en la costa oriental del golfo de la Reina Maud. También le recomendaba hacer caso de los ancianos inuits que vivían en Perry River, en la península de Adelaida, hogar ancestral de los illuilirmiut, y en la ensenada de Sherman, que separa las penínsulas de Adelaida y Klutschak.

Algunos de sus «antepasados eran los únicos esquimales que habían conocido y hablado con las tripulaciones que se retiraban», le aseguró Learmonth.

> También son los únicos esquimales con una idea definida del lugar en el que, según sus historias tradicionales, uno de los barcos se hundió sin duda y del que, antes del naufragio, sus antepasados rescataron muchas cosas. Si Angulalik no es capaz de determinar el punto con exactitud, él y otros ancianos de su clan conocerán sin duda la ubicación aproximada de lo que podría quedar del naufragio (si es que no se ha esparcido en un radio muy amplio arrastrado por los témpanos que descienden por el canal de McClintock y que, aún hoy, penetran con fuerza y se encabalgan en esas aguas tan poco profundas de la isla de O'Reilly cuando llega la estación del deshielo...).

Tras haber vivido y trabajado durante más de treinta años en la isla del Rey Guillermo y sus alrededores, el comerciante de pieles retirado también garantizaba a Hoffman que eran infundadas las acusaciones según las cuales los inuits habían masacrado a los supervivientes de la expedición Franklin en la isla de Taylor, situada en el estrecho de Victoria, frente a la isla del Rey Guillermo. McKenzie contraatacó y citó a Noel Wright, contralmirante de la Royal Navy e historiador naval británico, que creía que la violencia de los inuits era la explicación más plausible de que no sobreviviera ni uno solo de los hombres de Franklin. McKenzie aseguró al capitán que los relatos inuits en sentido contrario no eran más que fantasías. Como otros antes que él, el ejecutivo de la compañía de seguros se fiaba más de especulaciones y prejuicios que de la historia oral de los inuits.

—Esos cuentos de hoy, que se han contado centenares de veces, son en realidad leyendas y no pueden considerarse hechos —aseguró McKenzie a Hoffman.

Pero resultó que, en el puesto local de la Compañía de la Bahía de Hudson, alguien comunicó a Hoffman que Angulalik «no iba a poder ayudar en este asunto». Con todo, «a consecuencia del boca a boca», escribió el capitán el ejército, le llegó una llamada del puesto de Gjoa Haven. Desde allí habían conseguido que varios inuits se prestaran a hablar con él al inicio de la operación en agosto. Le explicaron a Hoffman que los antepasados de estos también habían tenido contacto con hombres de la expedición Franklin. Este lo comunicó todo respetando la cadena de mando, incluida la información de que un trampero había encontrado «partes de un barco hundido unas mil yardas [unos 914 metros] tierra adentro, en la punta de Steward (cerca de Perry River), pero que nunca lo había compartido con nadie». El capitán recomendaba que los datos aportados por Learmonth y los inuits recibieran consideración prioritaria en la Operación Franklin.

La base principal de la misión se instaló en punta Gladman, en la costa suroeste de la isla del Rey Guillermo, frente a la entrada al estrecho de Simpson. Allí se encontraba la estación de radar de la Fuerza Aérea estadounidense, perteneciente a la Red de Alerta Temprana (DEW, por sus siglas en inglés), construida durante la Guerra Fría para realizar un seguimiento de los bombarderos soviéticos que podían intentar atacar el país en sus vuelos sobre el polo. Los equipos de búsqueda de la Operación Franklin se desplegaron desde punta Gladman en grupos de cinco personas (los que cabían en una tienda de campaña), cada uno de ellos equipado con una pala, un piolet, lámparas de aceite, un hornillo de gasolina y tres bidones de agua. Los rastreadores también contaban con detectores de metales, que resultaron inútiles. En lugar de descubrir objetos relacionados con la operación, no paraban de encontrarse con depósitos de hierro. Además, sus ondas magnéticas no podían penetrar más de medio metro en el permafrost. Por su parte, los equipos de radio PRC 125 no resultaban mucho más eficaces, y

dejaron a varios hombres sin comunicación con la base de punta Gladman durante días.

El mal tiempo —niebla espesa, lluvia fría, aguanieve, varios días de nevadas— interfirió en planes que llevaban meses preparando. Incluso cuando la meteorología cooperaba, los problemas mecánicos a veces impedían el despegue de los helicópteros. La grava que levantaban las hélices en las zonas de aterrizaje había estropeado los motores al principio de la misión. Un avión de transporte C-130 tuvo que llevar dos motores de recambio, lo que supuso un mayor retraso en las operaciones. Los helicópteros volvieron a quedar en tierra cuando la dirección del viento cambió y empezó a enviar fuertes ráfagas contra los tubos de escape, con el riesgo de que un «arranque en caliente», como lo llaman los pilotos de helicópteros, estropeara los motores.

Los soldados sobrevivieron a base de raciones básicas de combate que incluían patatas en polvo, jamón en conserva y carne enlatada, así como zumos, verduras y fruta en almíbar, sopas varias, pan, harina, té y azúcar. El suplemento ártico consistía en dos tabletas de chocolate y un paquete de cacao en polvo. Las cosas no habían cambiado demasiado para los soldados que sobrevivían en el Ártico superior desde los tiempos de Franklin, salvo que de las raciones canadienses se excluía un extra muy importante para la Royal Navy: el alcohol. Cuando los planificadores militares canadienses solicitaron a los servicios de alimentación que se incorporaran huevos frescos y gachas de avena, la seca respuesta, enviada por teletipo, fue que aquellos paquetes de raciones RP4 «están pensados para el combate, y muestran sus dudas de que el proyecto ref[erido] exija un esfuerzo más intenso que el de un combate».

El tiempo de finales de verano en 1967 fue tan malo que los soldados de la Operación Franklin tuvieron que entretenerse con otras cosas mientras esperaban a que mejorara. Organizaron salidas

de pesca. Retaron a los estadounidenses contratados por la Corporación Federal Eléctrica para ocuparse de la estación de radar de la DEW, en punta Gladman, a un juego de tirar de la cuerda (ganaron los canadienses). Las primeras búsquedas por tierra y aire se iniciaron el 7 de agosto en unas condiciones que distaban mucho de ser ideales. Los militares definieron las condiciones de la banquisa en las costas este y oeste de la isla del Rey Guillermo como «imposibles: el hielo no se ha roto y sigue llenando los estrechos». El comandante llegó a la conclusión de que el invierno llegaba antes de tiempo. Y él estaba dispuesto a cancelar las operaciones en cualquier momento.

Dos de los grupos de acampada desplegados en la costa noroeste de la isla del Rey Guillermo iniciaron los rastreos a pie entre los cabos de Felix y Jane Franklin, un tramo de costa que había sido recorrido muchas veces a lo largo de las décadas. En su carta a Secondari, Hoffman razonaba que, dado que Ross había bautizado un cabo con el nombre de la esposa de Franklin, «los sentimentales de la expedición Franklin tal vez hubieran considerado que ese era un lugar adecuado para el entierro de sir John». A otros dos grupos los destinaron a la península de Boothia, en una zona en la que James Clark Ross descubrió el polo norte magnético en 1831. Un quinto grupo recibió la orden de explorar las islas Clarence y, posteriormente, unirse a la operación en la península de Boothia. Mientras los helicópteros realizaban búsquedas por encima de la bahía de Albert Edward, otro grupo terrestre buscaba la tumba de Franklin en el monte Matheson, la colina situada al noreste de Gjoa Haven.

McKenzie venció en la discusión sobre la isla de Taylor, que acabó en la última posición de los cinco objetivos de la Lista de Prioridad Uno. El mal tiempo retrasó una búsqueda por tierra en ese punto hasta que fue demasiado tarde para que los soldados llevaran a cabo más que un rastreo superficial. Los helicópteros no advirtieron

nada fuera de lo común. Trasladaron el rastreo por aire a la isla de Gateshead, situada más al norte del canal de McClintock y, de nuevo, regresaron con las manos vacías. La búsqueda por tierra concluyó en los dos montículos situados 64 kilómetros al norte de Gjoa Haven. Los militares habían recibido el consejo experto sobre el avistamiento de aquellos montículos de piedras de Michael Marsden, un profesor de geografía de la Sir John Williams University, que con el tiempo se ampliaría hasta convertirse en la Universidad Concordia de Montreal. Marsden, que acreditaba una larga experiencia en el Ártico y también sentía gran entusiasmo por Franklin, aconsejó a los rastreadores que estuvieran atentos a tres tipos de montículo de piedra: los hitos de la Marina solían ser circulares, de poco menos de un metro de diámetro en su base, y erigidos por lo general con la suficiente altura para ser avistados desde la cubierta de un barco en la costa. Incluso si aquellos montículos se habían desmoronado o habían sido desmontados, el primer círculo de piedras que marcaba los cimientos podía seguir indicando su ubicación. En una enumeración de consejos, Marsden explicaba:

> Hay que comprobar si existe algún poste viejo, pues los mensajes con frecuencia se colocaban en la parte baja de ese poste, que se clavaba en lo alto del montículo. La posibilidad de encontrar uno es bastante remota pues esos mástiles de madera resultan muy atractivos para los esquimales.

Un segundo tipo de montículo de piedras, construido para ocultar alimentos, contaba con una base mayor, de entre medio metro y un metro de altura y con un diámetro de 3 a 3,5 metros. Sobre la zona de almacenamiento se alzaba un elevado montículo de piedras. Por último, Marsden describía los puntos de conservación de alimentos de los inuits como «simples montones de piedras colocados sobre la comida que quieren proteger. El depósito de los esquimales siempre se encontrará allí donde haya piedras disponibles, mientras que los montículos de la Marina pueden encontrarse incluso a tres

kilómetros de distancia de donde se encuentran las piedras más cercanas, y estar construidos sobre grava o arena».

El profesor sugería que a los soldados se los instruyera «a pensar como marineros» y a centrarse en lugares como promontorios, cabos y puntas, donde los hombres de mar, de manera lógica, habrían erigido un montículo de piedras para que pudiera ser avistado desde un barco que pasara por allí. Enviar a la orilla un pequeño bote de asalto de la Armada podía servir para llevar la búsqueda por tierra hasta los mejores terrenos de caza, sugería Marsden, que ofrecía un último consejo sobre el uso de guías inuits, y la reducción de sus tarifas (el Departamento de Asuntos del Norte [DNA, por sus siglas en inglés], dependiente del Gobierno federal, había establecido las tarifas de los guías inuits en 12 dólares diarios):

> Si llevan en helicóptero a un esquimal hasta la costa oeste de la isla o a cualquier otro punto para que pueda cazar, es posible que les sirva de guía sin cobrarles nada, pues considerará que lo han ayudado a él, y no a la inversa. Pero el DNA se muestra muy firme en la escala de pagos, y no sería sensato pagar menos de lo que estipulan en ella (no pueden trabajar a cambio de carne enlatada).

Las tropas acabaron rastreando sin contar con el beneficio de guías inuits porque, como se concluía en el informe posterior de la Operación Franklin: «Se creía que cualquier información que pudieran haber proporcionado habría estado influenciada por el tiempo y la leyenda».

E. F. Roots, director del Polar Continental Shelf Program, que en la actualidad sigue gestionando una base logística en la bahía de Resolute (en la isla de Cornwallis) para científicos y agencias gubernamentales, había advertido a los militares que no debían esperar gran cosa de la Operación Franklin. Hacía dos años, su equipo de investigación había buscado anomalías magnéticas en

torno a la isla de O'Reilly con la esperanza de que el hierro de los motores de locomotora del *Erebus* y el *Terror*, o el revestimiento de la proa, activaran un magnetómetro. Montaron el dispositivo sobre un trineo y obtuvieron algunos resultados sorprendentes. Pero Roots estaba convencido de que la mayor medición de todas era «puramente geológica» (demasiado grande para ser causada por el hombre) y debía de tratarse, seguramente, de «un depósito de hierro y magnesio en la serpentina».

Sí encontraron un clavo, con la reveladora marca en forma de flecha ancha que identificaba las propiedades de la Royal Navy, así como varios trozos de madera. Roots, en una carta enviada a McKenzie, describió el lugar como «isla baja, con forma de gancho, de una media milla [ochocientos metros] de longitud, a unas dos millas [3,2 kilómetros] de la punta noreste de la isla de O'Reilly». Roots parecía aceptar el testimonio de los inuits según el cual en sus inmediaciones había naufragado un gran barco, tal vez el de Franklin. Advertía de que, con frecuencia, grandes témpanos arrastrados por los vientos del norte se amontonaban allí y alcanzaban «una altura tremenda junto a las costas de la isla, llegando a formar masas fijas de hielo en mitad del canal. Ello hace bastante improbable que un barco hundido haya permanecido intacto desde 1847 hasta la actualidad a menos que por casualidad hubiera caído en un hueco a más profundidad». La zona era bastante transitada por los inuits, por lo que las posibilidades de «que hallen restos de cierta importancia en esa zona por encima de la línea de la costa parecerían remotas», avisaba Roots.

«Sea como fuere, les deseamos una buena búsqueda.»

Tras apenas una semana de misión, los soldados que iban en busca de la península de Boothia ya empezaban a quedarse sin raciones y

debían limitarlas a una al día. El capitán Hoffman declaró que su situación era crítica y ordenó que regresaran a la base.

Cinco buceadores del 1.º Escuadrón de Campo de los Ingenieros Reales Canadienses del Ejército de Tierra se desplegaron al suroeste de la isla del Rey Guillermo al mando del teniente J. G. Critchley. Su misión era comprobar la pista ofrecida por Learmonth sobre el testimonio de los inuits en relación con un barco hundido cerca de la península de Klutschak, que asciende abruptamente desde la tierra continental norteamericana. Los buceadores no disponían de sónares ni de otros equipos con los que buscar en el agua. Contaban solamente con sus ojos y escrutaban el lecho marino mientras otros los mantenían sujetos con una cuerda, esquivando témpanos en un agua que se encontraba a una temperatura aproximada de 1,5 grados bajo cero. Los trajes de neopreno con capucha eran solo un poco más gruesos que los que se usan en inmersiones normales, pero los buceadores recortaron unos agujeros en la zona de las nalgas para no hincharse como globos negros mientras eran arrastrados a través del mar. Como consecuencia, el agua helada recorría constantemente su piel como una corriente húmeda en una cámara de conservación de carne y nunca se aposentaba el tiempo suficiente para formar una capa aislante. La sensación era tan desagradable que privaba a los rastreadores submarinos de gran parte de su energía.

Bob Shaw, cabo de veinticinco años de edad, veía cristales de hielo flotando frente a él, llevados por la corriente, cuando se encontraba a unos seis metros de profundidad. Los más pequeños eran como los primeros copos de la nevisca de un atardecer de principios de invierno. Otros semejaban cubitos de hielo diminutos. O eso le parecía a Shaw. Se sujetaba a una tabla de algo menos de un metro que incorporaba un medidor de profundidad, un reloj de buceo y una brújula. El ejército denominaba el artilugio «trineo de agua». El término «plancha de buceo» habría resultado más

adecuado. Los ingenieros del ejército lo fabricaban a partir de una pieza de contrachapado en sus talleres. Dos huecos recortados a cada lado hacían las veces de asas. Una cuerda de nailon de 1,5 centímetros de diámetro, sujeta a través de unos orificios en lo alto de la tabla, recorría los más de treinta metros que la separaban del bote hinchable, de unos 3,5 metros de eslora y propulsado por un motor fueraborda de 18 caballos. El acelerador no solía pasar del ralentí, lo imprescindible para que la lancha se moviera un poco hacia delante contra cualquier corriente o para pasar entre témpanos. En la práctica, era como pescar al currícán con un soldado sujeto a una cuerda en lugar de un anzuelo en una caña de pescar.

Sujeto y con los codos algo doblados, el buceador inclinaba hacia abajo la parte delantera de la plancha para descender y la levantaba para regresar a la superficie. Para indicar que había encontrado algo interesante, soltaba la tabla. Cuando esta flotaba, quien la veía gritaba para que la lancha se detuviera. Durante la Operación Franklin, aquella operación no se dio muy a menudo. En la profundidad máxima, entre doce y quince metros, los buceadores apenas veían a una distancia de poco más de seis metros, lo que se consideraba una buena visibilidad. Un mar tan transparente como el del Caribe, pensaba Shaw. Pero tremendamente más frío. El objeto más prometedor que llamó su atención, en el fondo arenoso, fue una lata oxidada, no tan antigua como para pertenecer a la expedición Franklin. Learmonth ya les había advertido de que por todo el Ártico canadiense había esparcidos restos de naufragios del comercio de pieles con su basura correspondiente. Era muy posible que Shaw se hubiera topado con uno de aquellos desperdicios. Tras constatar que no era nada importante, se detuvo un instante para observar a un pececillo que entraba y salía de la lata. Una distracción como cualquier otra en su lucha contra el frío que lo entumecía. Para unos buzos entrenados para llevar a cabo

operaciones de combate clandestinas durante la Guerra Fría, aquello era más bien la tortura del agua fría. Poco después, su mente ya no servía para otra cosa que no fuera imaginar un saco de dormir calentito. El agua gélida le robaba el calor corporal y la fuerza, y le agarrotaba los dedos y las articulaciones, que ya no le funcionaban.

Los únicos lugares en los que uno podía intentar calentarse eran las dos tiendas del equipo, con capacidad para diez personas. Tenían paredes hexagonales de lona y un forro interior de nailon. Una estaba reservada para el secado de los trajes de buzo. La otra albergaba a los buceadores. Con provisiones limitadas de agua potable en bidones y un hornillo, y con los fuertes vientos que hacían todo lo que podían por abrir huecos en las finas paredes, un buceador mojado, recién salido de aquel mar gélido, debía ejercitar mucho su imaginación y su capacidad de concentración para sentir que había entrado en calor y dejar de tiritar. Al principio podían rastrear el lecho marino, trabajando en líneas perpendiculares a la orilla, durante cincuenta y cinco minutos seguidos. La lancha hinchable tiraba de un buzo cada vez, en línea recta, hasta que acababa su turno y el bote lo devolvía a la isla para que entrara en calor. A continuación, el siguiente buceador entraba en el agua y avanzaba por una línea paralela. La primera vez que le tocó a Shaw, subió a la superficie para agarrarse a la lancha azotada por las olas y tomarse un café caliente que llevaban en un termo. Le temblaban tanto las manos que no era capaz de llevarse la bebida a los labios sin derramarla.

«Mierda, échamelo en el guante», le dijo Shaw a un compañero, que le hizo caso al momento. Aunque salía humeante del recipiente, el café apenas estaba tibio al tocar la mano del cabo. Aquel contacto cálido, seguido del sorbo y la inyección de cafeína, bastaron para que se le calmaran las manos y pudiera dar uno o dos tragos al café antes de regresar al fondo del mar unos cuantos minutos más.

Hacia la tercera semana, los turnos se habían reducido casi a la mitad y no duraban más de media hora. Cuando los témpanos se acercaban, los buceadores intentaban usarlos como plataformas desde las que lanzarse al agua, atados con cuerdas de seguridad. Las operaciones de buceo tuvieron que suspenderse del todo dos días después de iniciarlas pues una tormenta arrastró hacia el sur tantos témpanos que bloquearon los estrechos canales que rodeaban aquel racimo de islas. Y ya no pudieron regresar al agua hasta tres días antes de que la Operación Franklin se cancelara definitivamente, el 21 de agosto. Así pues, los buceadores se pasaron la mayor parte del tiempo en tierra, fijándose mucho en el suelo, rastreando las elevaciones y las orillas, donde, por cierto, tuvieron más suerte.

Al terminar la segunda de las tres semanas programadas de búsqueda, la misión por tierra, mar y aire no había conseguido dar con la tumba de Franklin, con ningún documento de la expedición ni con uno de los dos barcos siquiera. Los soldados sí lograron recolectar algunos objetos: una cuchara vieja, fabricada seguramente por los inuits con madera y latón, que encontraron cerca de un montículo sin identificar en la península de Boothia; los restos de un pie, cerca de la bahía de las Dos Tumbas; la suela y el talón de una bota, con bordes de madera, en el cabo Felix; harapos de lona, una calavera y otros huesos de inuit, al parecer de una mujer, junto a puntas de arpones y lanzas, y un cuchillo de nieve de la Compañía de la Bahía de Hudson. Los buceadores no hallaron nada importante bajo el agua, pero sí recogieron varios objetos durante sus búsquedas por la isla. En la de O'Reilly, Shaw caminó por un repecho elevado sobre la orilla, mientras sus compañeros rastreaban en una línea más o menos paralela a la suya hasta el agua. El cabo encontró un pedazo de madera astillada, de poco más de medio metro de longitud, articulado en el centro. Lo cortó a la medida de su antebrazo, cuadrado y plano en un extremo y más

estrecho en el otro. La madera era ligera. Tal vez de abeto o de pino, supuso Shaw. Fuera de lo que fuera, sabía que procedía del exterior de aquel Ártico desprovisto de árboles. Al pulirla más tarde, se dio cuenta de que tenía mucho veteado, y le pareció que podría haber encajado en el camarote de algún oficial de la Royal Navy, tal vez incluso del capitán. El buceador se la guardó como recuerdo.

Entre los objetos que los soldados fotografiaron en blanco y negro había una cabilla algo gastada de madera maciza con un asa curvada y un pasador cilíndrico. Del tamaño perfecto para azotar a alguien, su verdadera función era la de amarrar los cabos de labor en un gran barco de vela. El equipo de buceo también encontró dos barras de hierro, una de ellas más corta y ligeramente doblada. Probablemente servían para mantener unidas partes de un gran buque que debían soportar mucha presión, como la quilla o la popa de una bombarda de la Royal Navy bajo la compresión de la banquisa en invierno. Entre los demás objetos había piezas de la borda de un barco de menor tamaño, los restos oxidados de cuatro latas rectangulares, pedazos retorcidos de una chapa de cobre, así como fragmentos de madera, la duela de un barril y varios pasadores. Hallaron también tres cuartas partes de un disco de madera, identificado como el revestimiento de un engranaje. Parecía el encaje de un escobén de cubierta que llevaba hasta el tubo de hierro que canalizaba la soga gruesa del ancla. Décadas más tarde se descubrió uno muy parecido en otra isla, una pista clave para la búsqueda.

Los soldados tenían motivos para creer que las cosas que habían descubierto procedían del barco de Franklin, aunque estuvieran bastante más al sur del punto en que los miembros de la expedición habían abandonado sus barcos en 1848. O bien el *Erebus* o el *Terror* se encontraban muy cerca, como los inuits habían afirmado siempre. Pero ¿dónde? La respuesta a la inquietante pregunta era tan

escurridiza en 1967 como lo había sido durante casi ciento veinte años.

Mientras esperaban a que fuera a recogerlos un helicóptero Voyageur, que se había quedado en tierra por problemas con el motor, los buceadores tuvieron que alargar las raciones de comida de una semana cinco días más. Incluso tras la discusión del memorándum con el encargado de suministros de hacía unos meses, las opciones eran escasas: sobre todo carne enlatada, salchichas, sardinas, puré de patatas instantáneo, y caramelos y café para los chutes de azúcar y cafeína. También contaban con algo parecido a la jambalaya, que el equipo había reservado por si se daba alguna emergencia como aquella. Cuando por fin llegó el helicóptero para llevárselos, a los exhaustos soldados ya solo les quedaba una lata de comida. La larga espera permitió al cabo Shaw disponer de tiempo para manipular un poco su pieza de madera. Calentó una percha en un hornillo y gradualmente fue grabando una hendidura pequeña, en forma de ojo negro, para fabricar un cenicero.

«I. O'Reilly. N.W.T.», escribió al lado. (En aquella época la isla de O'Reilly pertenecía a los Territorios del Noroeste [Northwest Territories en inglés], de ahí las iniciales. En la actualidad forma parte de Nunavut, un territorio autónomo, principalmente inuit.) Shaw también grabó de ese modo los nombres de todos los integrantes de su equipo: Vic, John, Ken, Bob y Larry.

En su informe de conclusiones, el equipo de buceo declaraba que «el tiempo ha borrado toda señal en tierra dejada por la expedición Franklin». Según recomendaba el escrito, lo único que se podía hacer aún «sería localizar los barcos de Franklin y buscar en ellos los vestigios que hubieran podido quedar a bordo». Los restos que hallaron se concentraban sobre todo en la punta sur de aquella isla con forma de meñique, así como en las costas cercanas de la de

O’Reilly. El mapa dibujado a mano por Critchley bautizaba de manera extraoficial con su nombre aquella tira estrecha: isla de Critchley. En un gesto de admiración hacia el resto del equipo, en aquel mapa también había una bahía de Shaw al este, otra bahía de Butler, al sureste de la isla Nail, donde durante la búsqueda de 1965 se había encontrado el clavo con la flecha de la Royal Navy y, más al este y más al sur, las islas de Davidson y Marks. Unas cruces pequeñas señalaban la ubicación de cada descubrimiento. El mapa se adjuntaba al informe militar, que concluía que la dispersión de los objetos «indica que en las inmediaciones hay un barco viejo de madera».

Los investigadores del ejército que trabajaban en la punta noroeste de la isla del Rey Guillermo descubrieron otra pista intrigante en un montículo de piedras del cabo Felix. Era un mensaje dejado por el sargento Henry Larsen, el inspector de la Policía Montada de Canadá, durante su travesía por el paso del Noroeste en 1959.

«Avistamos dos pequeños islotes frente a este cabo. [...] Se cree que la tumba de sir John Franklin podría estar en uno de esos islotes.»

Ni con un vuelo de reconocimiento en helicóptero se pudo confirmar si los islotes seguían sobresaliendo por encima del nivel del mar, pues el hielo había empezado a acumularse pronto ese verano.

12

LA BÚSQUEDA SE SUMERGE

No existe otra cadena de islas en la Tierra más traicionera que la que conforma el archipiélago Ártico. Como una hilera de dientes alineados en unas mandíbulas enormes, las aproximadamente 94 islas grandes y las 36.469 más pequeñas se extienden por un territorio que ocupa la mitad de la extensión de Estados Unidos. Son capaces de hundir y tragarse barcos enteros. Los primeros y más esperanzados rastreadores, que cartografiaron grandes secciones del archipiélago en su búsqueda del *Erebus* y el *Terror* y sus tripulaciones, ya sabían que haría falta un milagro para encontrar a alguien en aquellas inmensas fauces. Unos grandes barcos de vela de la Royal Navy, impulsados por vientos favorables, podían avanzar rápidamente gracias a una corriente que fluye del este al oeste, para encontrarse de pronto con otra de sentido contrario, o bien tener que luchar para mantener el rumbo contra fuertes remolinos mientras se adentraban en la miríada de canales del archipiélago. Podían navegar tranquilamente por grandes cuencas excavadas por antiguos glaciares, de una profundidad que superaba los setecientos metros y, sin transición, encontrarse con escollos que se ocultaban apenas por debajo de la superficie, agazapados para quebrar el casco de cualquier embarcación.

Durante años, los que se habían dedicado a buscar el *Erebus* y el *Terror* solo conseguían algún que otro vestigio prometedor: un trozo de madera astillado aquí, un fragmento de cobre u otro metal allí. Resultaba muy difícil acreditar su origen. Los expertos sabían que debían buscar detalles reveladores, arcas, sobre todo la punta de flecha abierta, también conocida como «pata de cuervo». La Royal Navy la grababa en cualquier cosa, grande o pequeña, que llevara en sus barcos. Incluso objetos aparentemente insignificantes, como tachuelas y tornillos, exhibían aquella flecha característica, con la idea de disuadir a los numerosos ladrones que intentaban llevarse cualquier cosa vendible de los muelles y otros lugares propicios para el hurto. El hecho de encontrar a inuits con objetos que claramente habían pertenecido a la expedición Franklin no había conseguido acercar a los exploradores a los barcos de sir John. Su rastro siguió siendo desconocido hasta que la búsqueda se trasladó al fondo del mar.

La arqueología marina no nació hasta principios de la década de 1960, unas dos décadas después de que Jacques-Yves Cousteau y su colega, Émile Gagnan, inventaran el Aqua-Lung, que rebautizaron con el acrónimo SCUBA (*self-contained underwater breathing apparatus*, es decir, aparato respiratorio submarino autónomo). Las riquezas imaginadas habían atraído a los buceadores hasta los barcos naufragados mucho antes de que Cousteau y Gagnan les facilitaran la labor con su equipo de submarinismo. Con escafandras de cascos aparatosos y pesados trajes de lona, unidos a ruidosas bombas de aire que llevaban en botes que se balanceaban en la superficie, los primeros exploradores de naufragios se llevaban todo lo que podían, aunque hacerlo implicara destruir y saquear lugares históricos para arrancarles pedazos. El equipo de buceo liberó a los submarinistas y les permitió adentrarse en los pecios y despojarlos de lingotes de oro, monedas y joyas esparcidas, y otras piezas valiosas. Los arqueólogos que advirtieron las posibilidades de llevar a

cabo importantes descubrimientos submarinos trabajaron primero usando a aquellos submarinistas como si fueran sus ojos y sus manos. Pero las frustraciones eran más que los éxitos, y ya uno de los primeros practicantes de la nueva actividad se lamentaba de que «¡es mucho más fácil enseñar submarinismo a un arqueólogo que arqueología a un submarinista!».

Canadá fue pionera en arqueología submarina gracias a la tenacidad y la inventiva de Walter Zacharchuk, el primer arqueólogo marino profesional del país. Nacido en Polonia de padres de etnia ucraniana que huyeron de la Unión Soviética para evitar ser encarcelados por los bolcheviques, Zacharchuk solo tenía ocho años cuando los nazis lo obligaron a trabajar. Sus dedos infantiles eran ideales para manipular los diminutos espacios de una máquina accionada por gas con la que se fabricaban ampollas de medicamentos en la localidad de Grossbreitenbach, en la Alemania centrooriental. Durante dos años sudó en la fábrica, vestido con pantalón corto y calcetines hasta las rodillas, unos calcetines que zurcía él mismo con los dedos quemados y llenos de ampollas. Dormía en un camastro, en unos barracones fríos, y apenas sobrevivía con unas raciones raquíticas de suero de manteca y polenta a las que, cuando estaban disponibles, sumaban algo de coliflor y nabos.

Tras la liberación, en 1945, la Cruz Roja consiguió reunir de nuevo a su familia. Dos años después del final de la guerra, el cuñado de Zacharchuk, oficial del Ministerio del Aire francés, se lo llevó al sur, a Toulon, que durante siglos había sido el principal puerto naval de la Costa Azul. Un día, en la playa, contemplando el mismo mar Mediterráneo en el que la flota del almirante Horatio Nelson había impuesto un bloqueo durante las guerras napoleónicas, Zacharchuk vio a unos hombres con traje de buzo verde salir de las aguas.

Eran buzos militares franceses. Al verlos en la playa, chorreando agua, salidos de un mundo oculto, aquel niño de doce años sintió una fascinación inmediata. Zacharchuk preguntó entusiasmado si podía mirar por una de sus caretas de buceo. Le dijeron que sí, y él se acercó corriendo a la orilla, desde donde saltó al agua. Un instante antes, el muchacho estaba junto a unas rocas, con el mar hasta la cintura, en un mundo doloroso en el que soñar con el futuro por lo general llevaba a la decepción. Pero en un segundo ya se había sumergido en un universo encantado, flotaba en un lugar en el que casi no pesaba, un lugar de sosiego en que los sonidos se amortiguaban y la vida parecía mágica, aun cuando el agua del mar se colaba por aquellas gafas que le iban grandes. Fue una revelación: allí, entre la danza hipnótica de las algas oscilantes y los pececillos que nadaban todos juntos, como flechas, un niño comprendió cuál era su destino.

En 1948, la familia se trasladó a Montreal. Zacharchuk, que tenía catorce años, empezó a trabajar a media jornada de recadero en bicicleta: iba por los almacenes y recogía carretes que llevaba a revelar a la tienda de fotografía de su casero. Todavía no sabía qué hacer para volver a entrar en contacto con el mundo submarino que le habían permitido entrever los buzos franceses. Zacharchuk no podía permitirse un equipo de inmersión, de modo que se puso manos a la obra para hacérselo él mismo.

Afortunadamente, John Date, un inglés que trabajaba el cobre y el latón, había empezado a fabricar equipos de buceo en Montreal en 1953. Date fabricaba aquellos grandes cascos redondos con pequeñas portezuelas de cristal que se unían a mangueras de aire y a bombas de pistón en la superficie. Zacharchuk empezó a frecuentar la fábrica de Date en Concorde Street, no paraba de hacer preguntas al personal y examinaba aquella pesada bomba de pistón llena de cilindros de hierro colado, que seguía operativa mucho después de que las bombonas de oxígeno fueran elementos

de uso corriente. Zacharchuk imaginaba que podría reproducir el sistema de ingeniería de Date sin gastar casi nada. Que era más de lo que podía permitirse.

Trabajó todo el invierno junto a su padre, Cyrille, en el sótano del taller de dos plantas que este había alquilado en Rosemont, y juntos crearon la bomba de aire con dos latas grandes de zumo de manzana. Introdujeron un pistón en cada una de ellas, unidas con una varilla de balancín. Después añadieron válvulas unidireccionales para controlar el flujo del aire de entrada y de salida. Dos tubos de cobre que llevaban a una tapa de pintura de cuatro kilos servían de reserva. El artilugio se completaba con seis metros de manguera de jardín rígida. La palanca de la bomba era el palo de una escoba. Zacharchuk no se atrevió a crear un casco. Cyrille sí fabricó una máscara a partir de un vidrio de medio centímetro de grosor cortado en forma ovalada y fijado a una pieza recortada de neumático. El invento se aguantaba en la cara de Walt mediante tiras de goma y gracias también a la presión del agua.

Zacharchuk lo probó desde un muelle un día de verano de 1951 en Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix, situado frente a una isla de 84 hectáreas encajada en el río Richelieu, a unos 16 kilómetros al norte de la frontera con Estados Unidos. Desde finales del siglo XVIII había sido un puesto estratégico en la ruta principal que unía Montreal con Nueva York. La plataforma de buceo de Zacharchuk daba a Fort Lennox, que los británicos habían empezado a construir como baluarte contra los invasores americanos en 1819, el mismo año en que sir John Franklin había iniciado su primera expedición por tierra al Ártico. Durante la Segunda Guerra Mundial albergó a refugiados judíos que huían de los nazis. El muelle del puerto proporcionaba a Zacharchuk un lugar ideal para dejar aquella bomba de aire fabricada con latas, pues estaba lo bastante cerca del agua para que la manguera de jardín le llegara hasta la boca y no se moviera. Su novia, Doreen, que no solo aguantó el experimento, sino que acabó

convirtiéndose en su mujer, era la encargada de accionar la palanca hecha con el palo de escoba.

Cuando Zacharchuk entró en el río apretando la manguera con los labios, apenas conseguía mantener la cabeza por debajo de la superficie sin que se interrumpiera la entrada de aire. El pistón de la lata no era capaz de vencer la presión del agua circundante. Atisbó brevemente unos peces luna y varias percas de roca nadando alrededor de bicicletas oxidadas, botellas de refresco, latas y otros desperdicios. Y aquello bastó para animarlo a regresar al taller. En una de las primeras modificaciones se fijó una bolsa de agua caliente a la espalda y pasó a través de ella la manguera de jardín, lo que le proporcionaba una reserva de aire con la misma presión del ambiente. La improvisación lo llevó a descender 1,2 metros con un cinturón de plomo. Al llegar a 1,5 metros le dolían los oídos, hasta que, siguiendo el consejo de su madre, Zacharchuk se puso un botón bajo la lengua y así, cada vez que tragaba saliva, se despejaba las trompas de Eustaquio.

Una filosofía muy simple garantizaba que Zacharchuk no se rindiera nunca: «Tienes que vivir con lo que te toca».

Siempre ayuda contar con un plan B. Zacharchuk seguía pasándose por la tienda de buceo de John Date, donde limpiaba el suelo y se dedicaba a tareas menores para poder pagar lo que costaba un regulador importado que fabricaban en una empresa francesa llamada La Spirotechnique. En la tienda se alegraron de librarse de aquel trasto porque el submarinismo todavía no había calado entre sus clientes. Así que por fin consiguió su regulador, pero le faltaban las bombonas de aire, que por lo general mantenían el aire comprimido a 151,68 bares. Después de ver los especiales de Cousteau en televisión y de leer vorazmente revistas de buceo, a Zacharchuk se le ocurrió una idea: los extintores de incendios tienen una presión de 124,1 bares. Aunque no eran perfectos, se acercaban bastante. ¿Por qué no convertirlos en bombonas de inmersión? A un

chatarrero de las afueras de Montreal le compró un extintor por unos cinco dólares, lo limpió y consiguió una válvula de cuello de cisne para unirle el regulador. Pero entonces tenía un problema aún mayor: ninguna empresa de gas comprimido estaba dispuesta a tocar aquel invento. Zacharchuk iba de empresa en empresa intentando encontrar a algún empleado comprensivo que le llenara su bombona de buceo-extintor con aire. Todos se quedaban mirando a aquel desgarbado joven de diecisiete años, que no llegaba a los 55 kilos, como si estuviera chiflado. Temían que aquella cosa explotara con la presión, que saltara por los aires con la fuerza de varios cientos de kilos de TNT.

En 1953, Zacharchuk acabó en Liquid Air, una filial de la Air Liquide francesa con sede en Montreal. En esa ocasión, la persona con la que habló en el mostrador de recepción se mostró más colaboradora. Llamó a alguien para que acudiera a echar un vistazo: era Émile Gagnan, el mismo ingeniero francés que había inventado el equipo de buceo autónomo junto con Jacques Cousteau. Había emigrado a Canadá seis años antes por temor a que la Francia de la posguerra cayera en manos de los comunistas, y montó un establecimiento en Montreal para producir Aqua-Lung para el mercado norteamericano. Zacharchuk no tenía ni idea de con quién estaba hablando, y no lo supo hasta más tarde. Pero cuando aquel joven le explicó que le estaba costando mucho adaptar el regulador francés a su bombona/extintor, a este le quedó claro que aquel chico sabía bastante de equipos de buceo.

—Es muy fácil —le aseguró Gagnan.

Enseñó a Zacharchuk cómo añadir un reductor de presión y un adaptador. El ingeniero le sugirió que se acercara a un hospital y pidiera una boquilla hecha de goma y plástico, con una válvula con embocadura, de las que se usaban para ayudar a los pacientes a respirar cuando sufrían embolias: se parecía mucho a una boquilla de submarinista. Zacharchuk tardó pocos días en hacerse con una.

Las modificaciones le costaron unos 75 dólares, más de lo que ganaba en el turno de noche como asistente en una sala de redacción, concretamente en el servicio en inglés de la CBC Radio, pues hablaba siete idiomas con fluidez. Liquid Air aceptó llenarle su botella de fabricación casera, que funcionó a la perfección y proporcionaba a Zacharchuk algo más de una hora de autonomía a una profundidad máxima de nueve metros, suficiente para empezar a trabajar por libre como buceador en busca de motores fueraborda, anclas, equipos de pesca, a cambio de unos pocos dólares. El joven no tardó en descubrir que el fondo del río era rico en objetos históricos. Descubrió botellas inglesas antiguas de vidrio tintado que habían contenido vinos y licores, y elaboradas insignias de metal de las gorras altas y cilíndricas de los soldados británicos, llamadas chacós. Había muchos botones, entre ellos uno de peltre, que correspondían a uniformes de soldados del siglo XVIII. Entre el limo y las algas descubría anclas, mosquetones, más balas de cañón de las que era capaz de contar, latas llenas de serrín impregnado de sebo o de cera, y pequeñas bolas de hierro colado. Los combatientes de la época los llamaban «botes de metralla».

No tardaron en ofrecerle un contrato de trabajo más lucrativo. Le pagaban para que instalara medidores en las alcantarillas, por rescatar cadáveres de accidentes fluviales y suicidios, para reparar pérdidas de agua en los sistemas municipales. Con el tiempo logró ahorrar lo necesario para adquirir un equipo de buceo profesional. Se compró unas tiras de goma de neopreno y las pegó a su traje de buzo. En 1958, Zacharchuk conoció a otro submarinista hecho a sí mismo llamado Sean Gilmore. Se asociaron en el preciso momento en que la YMCA estaba a punto de echar al traste su proyecto comercial al formar y equipar a montones de buceadores. Mientras George Bass ponía los cimientos de la arqueología subacuática en Estados Unidos, Zacharchuk y Gilmore empezaban a ser aficionados

muy capaces que se acercaban a una nueva disciplina científica de cuya existencia pocos sabían aún.

Buceaban en verano, por lo general de noche, cuando por contraste resultaba más fácil distinguir objetos en el lecho del río. En invierno rastreaban en los archivos, aprendían más sobre las historias que encerraban los objetos. Los meses que pasaban buceando en registros históricos y libros revelaban algunas de las complejas historias humanas que había detrás de muchos objetos recuperados. Zacharchuk y Gilmore se educaron a sí mismos sobre unas técnicas arqueológicas que eran prácticas habituales en tierra, y las adaptaron a la investigación subacuática. En lugar de limitarse a recoger los objetos antiguos, marcaban con exactitud sus posiciones en una cuadrícula y anotaban otros detalles con los que podían explicar cómo habían llegado hasta el lecho del río. Los buceadores también dejaban constancia del grado de conservación de las piezas. Dejar que la madera que llevaba más de un siglo sumergida se secara de manera natural normalmente equivalía a ver la historia convertirse en polvo. El equipo experimentaba, y obtuvo buenos resultados sumergiendo lentamente la madera en aceite de linaza y después en una solución azucarada. Zacharchuk convirtió la bañera de su casa en una cuba de restauración que estaba siempre llena de restos empapados en alguna sustancia (desde piezas pequeñas como hebillas y botones a otras más grandes como dagas, espadas y mosquetes). Su esposa, Doreen, debía llevar a su bebé recién nacido a casa de su suegra para bañarlo allí.

Los buceadores no tardaron en tener más piezas que sitio para almacenarlas: contaban con tantos desechos de la historia que podrían haber llenado un camión de cinco toneladas. Directores de museo e historiadores los miraban con superioridad, y ellos no conseguían que nadie se planteara siquiera llevarse aquellos objetos a otra parte. El director de una gran empresa tabaquera se mostró interesado en su empeño por recaudar fondos y aceptó exhibir

públicamente sus hallazgos en la Île Sainte-Hélène, en Montreal. Pero el hombre contrajo un cáncer de pulmón y murió. Los compradores de antigüedades los escuchaban amablemente, sobre todo porque les interesaban las botellas antiguas. Pero también les ayudaban más con los detalles históricos y aportando datos útiles para la conservación. Zacharchuk suponía que no conseguirían que nadie se tomara en serio a dos buceadores que se dedicaban a sacar cosas del fondo de un río.

«En primer lugar, porque no tenemos título universitario —pensaba—. En segundo lugar, porque vamos con nuestros trajes negros de goma. ¿Quién diablos se creería que contamos con tal cantidad de objetos importantes? Hay tantos buceadores que salen de debajo de las piedras. Hoy, cualquiera con un Rolex es arqueólogo.»

Las cosas cambiaron de pronto un día de verano de 1964, cuando Zacharchuk y Gilmore salieron del río con sus andares de pato, como dos oráculos empapados de las profundidades. Se tropezaron por casualidad con John Rick, director de arqueología de Parks Canada, que había abierto una escuela de campo en Île-aux-Noix, junto a Fort Lennox, donde un instructor y varios estudiantes desenterraban trincheras y cribaban la tierra para rescatar pequeños fragmentos de cerámica y cristal. Rick quedó asombrado por el exquisito estado de conservación de los objetos que los buceadores sacaban del agua.

—Este es el aspecto que tiene una botella entera —dijo uno.

—Este es el aspecto de un mosquete —dijo otro.

Rick estaba más que impresionado. El intelectual, que fumaba en pipa y llevaba chaqueta de tweed con coderas, tan distinta a la cazadora de cuero de motorista que llevaba Zacharchuk, se dio cuenta de que ese era uno de esos momentos tan poco frecuentes en la ciencia en que los aficionados van por delante de los expertos. Rick se pasaba tardes enteras con los buceadores, escuchándolos

con atención, imaginando posibilidades. Zacharchuk le llevó un pequeño cargamento de botellas antiguas en un Renault R-4 para que se hiciera una idea de lo que tenían almacenado y para que entendiera que había tesoros aún mayores en el lecho del río. Lo que en realidad cambió la visión de las cosas que tenía Rick fue un mapa que le enseñaron los buceadores. Habían tomado una carta de navegación y, con gran rigor, habían dibujado una cuadrícula que correspondía a las zonas en las que buceaban. En cada cuadro había una letra para indicar las ubicaciones exactas de los objetos, marcados en subsecciones.

Rick se dio cuenta de que no se trataba de simples buscadores de tesoros, sino que eran arqueólogos marinos adelantados a su tiempo. El único trabajo importante que no habían incorporado era la estratigrafía, una técnica tomada de la geología que registra las posiciones precisas de los objetos en las capas sedimentarias para proporcionar más datos y contexto a los hallazgos. Pero, por lo demás, aquellos buceadores ejercían la ciencia de la arqueología sin tener la formación ni el título, que Rick parecía dispuesto a otorgarles. ¿Por qué no se iban a trabajar con él a Parks Canada, la agencia federal que supervisaba los lugares históricos del país? Esa fue su sugerencia. Gilmore declinó el ofrecimiento: tenía una oferta más lucrativa de una empresa de telecomunicaciones. Pero Zacharchuk no se lo pensó dos veces. Empezó en el otoño de 1964 con un contrato de un año: le dieron un adelanto de 500 dólares y un límite de gasto de 1.500 dólares.

Como director de la unidad arqueológica marina de Canadá y único contratado en ella, Walter Zacharchuk era jefe, empleado y proveedor. Tuvo incluso que proporcionar un bote, así como el equipo de buceo que se había comprado él: unos inicios humildes e inciertos para el que se convirtió en el equipo de científicos que dirigieron la búsqueda del *Erebus* y el *Terror*. Décadas después, el lugar del propio Zacharchuk en la historia quedaría asegurado

cuando el vicealmirante Mark Norman, de la Armada canadiense, no solo lo definió como el «padre de la arqueología subacuática en Canadá», sino que comparó al buceador que inició su carrera con una lata y una manguera de jardín con el mismísimo Jacques Cousteau.

Zacharchuk no tardó en contar con un empleado contratado. Con su jersey de punto trenzado, con una barba entrecana y aristocrática agitada por el viento, Robert Grenier encaja con lo que sería el arquetipo de Cousteau. Pero esa es una comparación que los arqueólogos subacuáticos tienden a ver con recelo. Estos ven a Cousteau, que carecía de formación científica, más como un buscador de tesoros ilustrado, *showman*, inventor y activista del medioambiente que como pionero de su profesión. Ya a principios de la década de 1960, antes de que Cousteau hubiera filmado el especial emitido en horario de máxima audiencia que le llevó a grabar ocho temporadas de *El mundo submarino de Jacques Cousteau* para la American TV, Grenier era un buceador con licenciatura en arqueología y estudios clásicos por la Universidad Laval de Quebec. Además, cuenta con el pedigrí de la vieja sangre francesa en Norteamérica. Su antepasado, el capitán Claude François Grenier, llegó al continente a principios de la década de 1790, cuando al parecer el oficial católico desertó durante la Revolución francesa para huir del pogromo religioso.

En 1978, Robert Grenier había dirigido la búsqueda de un barco naufragado que llevó la arqueología submarina a Atlántico Norte, concretamente a las aguas de la península de Labrador, con temperaturas bajo cero y donde las corrientes que viajan hacia el sur desde el Ártico transportan icebergs como castillos místicos desprendidos de los glaciares de la Groenlandia occidental. El extraordinario descubrimiento de Grenier de un ballenero vasco

llamado *San Juan* en las profundidades de una bahía remota llevó a reescribir la primera historia de Norteamérica. El barco se había hundido con un cargamento de aceite de ballena durante una tormenta de otoño en 1565. El hallazgo de Grenier arrojó nueva luz sobre las primeras operaciones balleneras a escala industrial, negocio lucrativo pero peligroso que los marineros vascos establecieron en el siglo XVI para satisfacer la creciente demanda europea de aceite para lámparas. El golpe de la aleta caudal de una ballena boreal pudo matar a los 125 marineros vascos a los que encontraron enterrados en las inmediaciones, en unas tumbas sin lápida, en la bahía Roja de Labrador. Les dieron sepultura en las mismas costas azotadas por el viento en que sus camaradas desgrasaban los cuerpos de las ballenas y, todos los veranos, metían la grasa en grandes tinas antes de realizar el traicionero viaje de regreso por el Atlántico Norte. Algunos de los muertos estaban cubiertos solo con una fina capa de tierra, lo que da a entender que tal vez se vieron alcanzados por un invierno brutal que los mató. La tierra se había congelado tanto que los supervivientes, cerca de la muerte ellos también, no pudieron cavar unas sepulturas dignas de tal nombre. Los hombres de Franklin sufrieron un destino similar varios siglos más tarde, y la labor de Grenier en las aguas heladas de la bahía Roja fue un paso esencial para averiguar qué había ocurrido con sus barcos perdidos más al norte.

La excavación del *San Juan*, que duró seis años y ayudó a fijar nuevos estándares en el campo de la arqueología subacuática, terminó en 1984. El pecio permaneció en el lecho marino, pero Grenier y su equipo sacaron a la superficie una chalupa, uno de los botes pequeños que usaban los balleneros para dar caza y arponear a su presa. Pieza a pieza, los arqueólogos ensamblaron aquella embarcación de varios siglos de antigüedad. Tras mantenerla varios años sumergida en una cuba llena de glicol de polietileno, el bote restaurado se exhibe actualmente en un museo de la bahía Roja.

Un año después de que terminara el proyecto submarino, Grenier se hizo cargo del departamento de arqueología subacuática en calidad de director, en sustitución de Zacharchuk, que pasó a dedicarse a la consultoría privada. Grenier también llegó a la presidencia del Comité Internacional de Patrimonio Cultural Subacuático (ICUCH, por sus siglas en inglés), que tiene como misión inventariar, conservar y promover el interés por el patrimonio cultural sumergido del mundo. Desempeñó un papel clave en la negociación de un acuerdo internacional que establece reglas sobre el tratamiento que debe darse a las miles de embarcaciones naufragadas que existen en todo el mundo.

Conocida como Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, uno de sus principios más importantes sostiene que las naves hundidas por lo general están mejor donde están.

El acuerdo sobre patrimonio cultural subacuático de la Unesco, que entró en vigor en 2009, compromete a los países a considerar como primera opción dejar los barcos naufragados bajo el agua. Con ello hace hincapié en la necesidad de preservar el contexto histórico, además de la importancia científica de dejar un barco donde se hundió. No obstante, se admiten excepciones a esa norma si el propósito es realizar contribuciones significativas a la protección o el conocimiento de la herencia cultural sumergida. El fondo del logotipo que simboliza ese compromiso global es la chalupa que los balleneros vascos dejaron atrás en el fondo de bahía Roja.

Joe MacInnis, buceador legendario, inventor y explorador (una más descarada versión canadiense de Cousteau), estaba decidido a demostrar que los seres humanos podían y debían trabajar bajo el agua en el Ártico. El físico, poeta, fotógrafo, escritor, científico y submarinista, según su currículum, tenía aliados poderosos. Había sido el primer hombre en nadar y tomar fotografías bajo el casquete

de hielo del Polo Norte, y además había caminado boca abajo en el hielo ártico con el príncipe Carlos de Inglaterra durante media hora, sosteniendo un paraguas.

MacInnis se llevó a bucear a Walter Cronkite, el conocido presentador de noticias de la CBS, así como a algunos canadienses como Pierre Trudeau, que a la sazón era primer ministro, y al director de Hollywood James Cameron. Juntos trabajaron explorando los restos sumergidos del *Titanic*, el transatlántico de lujo que chocó contra un iceberg al sureste de Terranova en 1912 y se hundió 3.800 metros hasta el fondo del Atlántico. Otro de sus aliados era la empresa petrolera canadiense Dome Petroleum, que veía un beneficio mutuo en la exploración de MacInnis y en la innovación submarina en el Ártico. En su mejor época, el buceador era tan partidario de influir a los influyentes que su propio amigo (Bill Mason, canoísta, artista y director de cine) se maravillaba ante su capacidad de entrar en contacto con cualquier persona que tuviera dinero y le permitiera financiar su siguiente gran idea. Mason comentó:

> Se puede decir de él lo que se quiera. Pero yo conozco a MacInnis tan bien como cualquiera. Y de entrada te digo que es un hombre astuto. Joe empieza hablando del Ártico y las ballenas y los barcos hundidos. Y tú, no sabes por qué, te descubres a ti mismo llevándote la mano al bolsillo o, peor aún, suplicándole que te lleve con él. Si ese tipo hubiera nacido hace dos siglos, habría ido en uno de esos barcos [de la Royal Navy]. Y, conociendo a MacInnis, seguramente habría sido el capitán de alguno de ellos.

A finales de la década de 1960, cuando la Armada estadounidense metió a unos submarinistas en un tubo de acero amarillo llamado *Sealab III* para ver qué les ocurría mientras vivían durante doce días en el profundo lecho marino, la institución militar se llevó a MacInnis como asesor. Posteriormente decidió que no hacía falta gastar tanto y construyó su propio hábitat subacuático por apenas 10.000 dólares, que retiró de su cuenta bancaria en

1969. A MacInnis se le ocurrió la idea mientras garabateaba en la servilleta de un restaurante de Nueva York. Un ingeniero joven de la ciudad se fijó en que aquel sencillo boceto se parecía a un vagón ferroviario de carga abierto. Así que modificaron uno: revistieron el interior con una capa de cinco centímetros de espuma plástica para aislarlo, y le añadieron un fondo de diez toneladas de lastre para fijar bien la estructura bajo el agua. Pintado de amarillo y azul, parecía una versión gigante de un hornillo de camping, y contaba con una ventanilla y una cúpula fabricadas con plexiglás. MacInnis bautizó a su prototipo como *Sublimnos*, palabra que se inventó a partir del término *limnología* —el estudio de aguas dulces como ecosistemas que interactúan con sus cuencas de drenaje y con la atmósfera—. El *Sublimnos*, primer hábitat humano subacuático de mundo, también era el único en operar bajo el hielo cada invierno cuando el lago Hurón se congelaba.

MacInnis lo depositó en el fondo de la bahía Georgiana de ese lago, a diez metros de profundidad. El lugar está cerca de Tobermory, Ontario, donde los cedros milenarios coronan los acantilados de la península de Bruce. Allí, en las aguas cristalinas de las afueras de la ciudad, hay pecios de más de veinte naufragios históricos, varios de ellos protegidos en un parque nacional marino. La zona, que incluye Big Tub Harbor, es tan rica en lugares arqueológicos de fácil acceso que se la conoce como la capital mundial del buceo de agua dulce. MacInnis optó por una política de «escotilla abierta». Todo el que hubiera reservado plaza podía acceder a su campana de buceo, que la publicación *Popular Mechanics* definió como un «hábitat subterráneo a precios rebajados». La ilustración de la cubierta del número de 1971, en la que aparecía el proyecto de MacInnis, imaginaba un *jet* anfibio dejando a unos campistas en un muelle, listos para iniciar su escapada en un sumergible del tamaño de un Volkswagen. Miles de personas aceptaron la invitación para usar el *Sublimnos*, entre ellos

un diseñador de moda, estudiantes de medicina, ingenieros y un niño que quería profundizar en su proyecto de ciencias.

A MacInnis le molestaban las normativas gubernamentales. En un discurso comparó a los legisladores y funcionarios con una foca gorda que avanzara torpemente por el hielo en una película. Él quería que los lentos se apartaran y no impidieran el progreso. En un club de empresarios adinerados, MacInnis se jactó de que los buceadores eran «individuos curtidos que ocupan los primeros puestos de la libre empresa». Como muchos exploradores antes que él —personas como Franklin y Ross, con escasa paciencia para los jueguecitos de políticos y burócratas—, MacInnis veía la conquista del Ártico superior como el premio más valioso. Para él, sesenta y tres horas en el Polo Norte, sobre un casquete polar de casi cinco metros de grosor y a 725 kilómetros de la tierra más cercana, en abril de 1974, fue una alegría que se aproximaba mucho a la libertad pura. Durante un almuerzo en el selecto Empire Club de Canadá, en Toronto, declaró:

> Mis colegas, en esta expedición y en las nueve expediciones al norte, tienen la misma motivación que espolea a un hombre de negocios. En ambos casos se empieza con un sueño y se sigue con una visión, y con perseverancia. En el Polo Norte fuimos muy afortunados: no sufrimos la carga añadida de la burocracia.
>
> No había nadie que nos dijera qué debíamos hacer, ni cómo hacerlo, y a ninguno de nosotros le preocupaba el subsidio social o el cobro de las pensiones.

La pieza más importante del impulso de MacInnis al trabajo en el Ártico fue el *Sub-Igloo*, que puso en funcionamiento a finales de 1972. MacInnis y su equipo construyeron el hábitat a partir de un material acrílico transparente y lo depositaron en el lecho marino en la bahía de Resolute como un refugio para submarinistas y como estación de comunicaciones, con una visibilidad de 360 grados. El emprendedor vendía el *Sub-Igloo* como una unidad semiportátil e

instalable sin necesidad de contar con equipo pesado. Lleno de aire, con ocho toneladas de flotabilidad ascendente, proporcionaría refugio, seguridad y contacto con el mundo exterior. MacInnis instaló un teléfono rojo Contempra, de diseño canadiense, que usaba para llamar a Trudeau. Las paredes eran tan transparentes que resultaba fácil olvidar que aquellas medusas y anémonas que se movían de un lado a otro estaban fuera. Los compañeros de los buceadores a veces echaban agua en el interior de la estación para recordarles que había algo entre ellos y el mar, un mar tan frío que podía matar tras una exposición de apenas cinco minutos. MacInnis veía el *Sub-Igloo* como un elemento tan imprescindible para las inminentes legiones de submarinistas en aguas frías como las tiendas de campaña pequeñas lo eran para los montañeros. Predijo:

> El mundo oceánico del mañana incluirá cabezales de pozo [petrolero], plataformas de producción submarinas, tuberías y muchísimo trabajo para los submarinistas científicos y profesionales. Si pretendemos comprender, usar y gestionar de manera eficaz esta parte de Canadá, que constituye casi la mitad del territorio del país, entonces debemos desarrollar las capacidades para operar en ella y, cuando sea necesario, vivir bajo el hielo.

Ni el *Sub-Igloo* ni el *Sublimnos* sobrevivieron. La visión de MacInnis de desarrollar una nueva economía submarina en el Ártico canadiense sigue siendo en gran medida eso, una visión. Luego se dedicó a hacer realidad un nuevo sueño, algo en lo que pensaban constantemente muchos buzos. MacInnis iba a descubrir un barco hundido, pero no en un arrecife ni frente a la costa escarpada de unas aguas tropicales. Lo haría en el archipiélago Ártico, donde nadie lo había hecho antes. La idea se le ocurrió en la isla de Cornwallis en abril de 1975, mientras se encontraba en lo alto de una colina con vistas a la bahía de Resolute esperando al príncipe Carlos de Inglaterra, que por entonces tenía veintiséis años y era oficial de la Royal Navy. MacInnis fue el primero en llegar, y lo hizo

en una avioneta Twin Otter equipada con esquís en lugar de ruedas que se posó sobre la nieve bajo los farallones de isla de Beechey, los mismos que muchos años antes se habían alzado imponentes sobre Franklin y sus hombres. El príncipe Carlos lo seguía en otro aparato que no podía aterrizar a causa de las ráfagas de viento. MacInnis, a través de la nieve que le llegaba a las rodillas, subió por una pendiente hasta el montículo con la lápida de mármol que Francis McClintock había erigido en representación de lady Franklin. El monumento que ella había encargado se construyó en Nueva York bajo la dirección de Henry Grinnell, y databa de 1855. La expedición estadounidense encargada de erigirlo no consiguió llegar a isla de Beechey, por lo que el memorial esperó en Groenlandia hasta que McClintock lo recogió para satisfacer el deseo de Jane en 1859.

Solo con sus pensamientos en el frío del Ártico, ciento dieciséis años después, MacInnis leyó el epitafio:

En memoria de
FRANKLIN
CROZIER, FITZJAMES
y todos sus oficiales hermanos y fieles compañeros
que sufrieron y perecieron
por la causa de la ciencia
y al servicio del país.
ESTA LÁPIDA
se erige cerca del lugar en el que
pasaron su primer invierno ártico
y desde donde avanzaron para vencer
las dificultades o
MORIR.
Conmemora el pesar
de sus compatriotas y amigos
que los admiran
y la angustia, domeñada por la fe
de aquella que ha perdido,
en el líder heroico de la expedición,
al más devoto y afectuoso de los esposos.

«Y así Él los guía al puerto
que deseaban.»

De nuevo en la parte baja del repecho, cerca del hidroavión de esquís, MacInnis se unió a Stu Hodgson, el oficial federal al mando de los Territorios del Noroeste. Había sido jefe sindical de los muelles de Vancouver, y en ese instante contemplaba fijamente el mar, sumido en sus pensamientos.

—Joe, ahí, en alguna parte, hay un barco hundido, tendido sobre el lecho marino, enterrado bajo todo este hielo...

Así pues, la siguiente misión de MacInnis iba a ser determinar dónde había que buscar el pecio. Viajó a Londres para recibir consejo de Clive Holland, archivero, subdirector de la biblioteca del Scott Polar Research Institute de Cambridge y comisario de su museo. Holland se mostraba escéptico. Nadie había encontrado nunca un barco naufragado tan al norte, le recordó a MacInnis, que no se arredró. Fueron juntos a tomar una copa a un pub cercano.

—En condiciones ideales, un barco debe encontrarse a la profundidad suficiente para que quede por debajo de la capa de hielo, pero no tanto que no resulte accesible —dijo MacInnis—. Entre los setenta y los cien metros sería perfecto. Piénselo. Un barco enterrado en las aguas gélidas durante un periodo de tiempo tan prolongado se encontraría en un muy buen estado de conservación. Sería algo así como encontrar una cápsula del tiempo.

—A veces me parece que está usted de broma —replicó Holland —, y a veces creo que es tonto. Quiere encontrar algo de menos de cuarenta metros de longitud, enterrado bajo miles de kilómetros cuadrados de hielo. En un agua que solo se ve libre de hielo unas pocas semanas al año. En un lugar donde los vientos son peligrosos e impredecibles y hay icebergs que llegan a pesar un millón de toneladas.

Pero para entonces Holland sabía que MacInnis no era de los que aceptan un no por respuesta.

—Existen, sin embargo, varias posibilidades remotas —admitió Holland finalmente—. Y hago hincapié en la palabra *remotas*. Lo que hace falta es un testigo ocular, preferiblemente alguna anotación escrita por un oficial. Será difícil, tal vez imposible, y en cualquier caso quizá nos lleve un tiempo considerable.

Meses después, MacInnis recibió una nota mecanografiada de Holland en la que este listaba algunos barcos que se habían hundido en el archipiélago Ártico, con la localización aproximada de los naufragios. El primer puesto de la lista lo ocupaba la recomendación del historiador del pecio con mayor probabilidad de ser encontrado.

Era el *Breadalbane*.

A continuación, MacInnis recurrió a Phil Nuytten, fumador de puros empedernido, buceador, científico e inventor con domicilio en Vancouver. Entre sus creaciones para la inmersión profunda está el Newtsuit, un sistema atmosférico ligero que permite a quien lo lleva trabajar a una profundidad de hasta trescientos metros, bajo presiones extremas, sin tener que someterse a descompresión en el ascenso. Su aspecto es el de Bibendum, el hombre de Michelin, pero con pinzas en las manos, y por tanto ideal para explorar el *Breadalbane*, si MacInnis conseguía averiguar dónde estaba. Nuytten también era un aliado valioso en ese sentido, pues poseía otra habilidad innata: su gran intuición para encontrar cosas perdidas en las profundidades marinas.

—¿Y por qué no buscas un barco naufragado en las Bahamas? —preguntó Nuytten a MacInnis, apoyando los pies en el canto de su escritorio después de oír a este vender su producto—. A lo mejor encontramos oro. Y si no, como mínimo volveremos bronceados.

Se sumó al pequeño equipo de MacInnis que se dirigió al norte en el verano de 1978. Trabajando entre témpanos con dos zódiacs, su ventana de oportunidad era de apenas unos días. El sónar de

barrido lateral tenía la forma de un torpedo fino y medía unos dos metros de largo. No captaba nada interesante más allá de los entrantes que la banquisa había excavado en el lecho marino durante milenios. MacInnis volvió a intentarlo, sin éxito, en el verano siguiente. En 1980 empezaba a quedarse sin dinero. Y el interés de los demás se agotaba también. Le quedaba una sola oportunidad. En esa ocasión, el *CCGS John A. MacDonald*, el mismo rompehielos que había ayudado a escoltar al superpetrolero *SS Manhattan* en una travesía pionera a través del paso del Noroeste hacía apenas una década, serviría para llevar el sónar. Los buscadores lo bajaron al agua sobre las ocho de la tarde del 13 de agosto de 1980, y al cabo de poco tiempo la aguja registradora empezó a garabatear con furia, señal de que el sónar había detectado algo grande en el fondo. En un primer momento, las líneas dibujaban otra cavidad profunda, a poco más de un kilómetro y medio al sur de la isla de Beechey y a unos cien metros de profundidad. Pero entonces apareció la imagen fantasmagórica de un buque.

—¡Ahí está! ¡Creo que ahí está! —exclamó Gary Kozak, el operador del sónar de barrido lateral.

—Estás de broma.

—No, maldita sea. ¡Está ahí! ¡Mira, eso es el casco! ¡No me lo creo! ¡Está intacto! ¡Si todavía tiene los mástiles en su sitio!

Ese mismo invierno de 1981, MacInnis intentó regresar con un grupo equipado para bucear bajo la espesa capa de hielo, pero sobre el lugar del naufragio, los témpanos habían chocado unos contra otros formando altas aristas parecidas a cadenas montañosas en miniatura que impedían el aterrizaje de los hidroaviones. Y las cosas empeoraron aún más al año siguiente. Finalmente consiguió explorar el *Breadalbane* tres años después de haberlo encontrado. Grenier se unió al equipo de veinticuatro personas en calidad de arqueólogo supervisor, figura imprescindible para obtener el permiso federal. Tras captar malas vibraciones y sufrir una gripe bastante

fuerte, Grenier intentó renunciar en el último minuto. Pero varios directores culturales instaron a Parks Canada a intervenir para evitar un saqueo a gran escala.

—Se dejó claro que aquella no era una expedición arqueológica en la que habría recuperación de objetos, a menos que se tratara de muestras justificables según el juicio del arqueólogo autorizado... Es decir, yo —me contó Grenier.

Dome Petroleum ayudó a financiar el proyecto. Al explicar su apoyo, la empresa petrolera aseguraba que la información que recabara el equipo de MacInnis tendría «aplicaciones industriales». En la década de 1970 y a principios de la siguiente, Dome fue una de las compañías que perforó 176 pozos en plataformas petroleras en el mar de Beaufort, en el Ártico occidental canadiense. Estos no llegaron a desarrollarse, en parte porque existían crecientes discrepancias sobre si había maneras seguras de extraer de ellos petróleo y gas. El plan de MacInnis de llevar a cabo inmersiones profundas sobre el *Breadalbane* parecía un buen escaparate de la tecnología que tal vez los futuros trabajadores submarinistas habrían de usar para acceder a aquellas inmensas reservas.

Dos aberturas practicadas en la espesa banquisa dieron acceso por la proa a un vehículo pilotado por control remoto, al tiempo que a los buceadores se los hacía bajar hasta la popa. Nuytten trabajaba por turnos con Doug Osborne en un traje WASP amarillo, un primo hermano hecho con plástico reforzado de vidrio del Newtsuit de aluminio. Con una gran claraboya superior, cuatro propulsores, brazos articulados en las muñecas bulbosas, garras metálicas y una zona de patas cerrada y diseñada en forma de abdomen de insecto, flotaba sobre el *Breadalbane* como un ser extraterrestre que arrojara haces de luz sobre un mundo recién descubierto.

En primer lugar descendió a inspeccionar el pecio un vehículo pilotado a distancia (RPV, por sus siglas en inglés) no mucho mayor que un generador portátil. La cámara captó la rueda del timón del

barco, pieza icónica de todo naufragio. A los arqueólogos marinos no se les ocurriría pensar en tocar un barco hundido tan sensible sin ubicarlo ni dejar constancia de las posiciones de sus objetos. Pero MacInnis no era arqueólogo. Tampoco estaba dispuesto a esperar. Con la gorra de lana calada hasta las orejas, Grenier estaba sentado frente a MacInnis garabateando notas en un cuaderno grande y observando el monitor con atención mientras el brazo robótico alcanzaba una pieza de madera del tamaño de un plato de postre con remache metálico y un orificio hexagonal en el centro.

—Atrápalo ya —insistió MacInnis, y la garra se cerró para sacar el objeto del fondo rocoso a escasos centímetros del barco—. Genial, sí. ¡Fabuloso!

—Suéltalo —dijo Grenier, interrumpiendo la alegría de su interlocutor con el tono seco del vigilante de supermercado que pilla in fraganti a un ladrón.

—¿Soltarlo? ¿Por qué? —preguntó MacInnis muy serio.

—Bien, ya te dije que lo discutiríamos —replicó Grenier preparándose para la pelea—. Y lo discutiremos.

—A ti lo que te preocupa es que señalemos la ubicación de la pieza —replicó MacInnis en tono más conciliador—. ¿Verdad?

Grenier sentía el legendario apretón de MacInnis. En ese momento, ninguno de los dos miraba al otro. El arqueólogo bajó la vista un par de veces con el bolígrafo entre los dedos, como si fuera un cigarrillo, e intentó ejercer su autoridad federal.

—Íbamos a mantener una conversación mañana —insistió MacInnis arqueando las cejas, mientras la cámara de Bill Mason filmaba para un documental—. Pero estamos a punto de mantenerla ahora.

El operador del RPV mantenía el control del aparato mientras Grenier y MacInnis discutían. Este insistía en que el objeto «no parece de especial valor». Grenier discrepaba. A MacInnis le interesaba sobre todo el metal, que parecía una aleación de cobre.

Los arqueólogos habían aceptado que durante la expedición se recogerían objetos a fin de estudiar el grado de deterioro de los distintos materiales tras permanecer sumergidos en agua fría durante largos periodos de tiempo. De ese modo se compensaba a Dome y otras empresas petroleras, que necesitaban saber cómo iban a reaccionar los cabezales de los pozos y las tuberías después de decenios en las aguas árticas. Como exponía la revista *New Scientist* en un anticipo sobre la operación del *Breadalbane*: «El paso del Noroeste servirá probablemente para transportar petróleo a los mercados meridionales, y ese tipo de información podría resultar básica a la hora de planificar, regular y desarrollar dicho comercio». El RPV había agarrado con fuerza algo que, para MacInnis, tenía el tamaño perfecto para los análisis requeridos. Y no estaba de humor para debates. Los transformadores no paraban de explotar. El agua podía congelarse de pronto, y el agujero abierto en el mar para permitir el buceo se cerraría.

—Es posible que no podamos volver a acceder a la cosa esa —dijo MacInnis casi suplicando.

—Lo que yo acepté —contraatacó Grenier— fue sacar a la superficie unas pocas piezas una vez que se hubiera indicado su localización.

Hablaba de localización en el sentido arqueológico del término: determinar el lugar que ocupaba en relación con el barco, el campo de restos y otros objetos a fin de fijar una procedencia que pudiese resultar reveladora en investigaciones futuras.

—Pero ya se ha localizado —insistió MacInnis.

—No, este no. No sabemos dónde está.

Grenier se agitó en su asiento y se mordió el labio inferior.

—Podría ocurrir que fuera el único objeto que llegáramos a sacar del barco —dijo MacInnis—. Y no te imaginas cuánto ha costado llegar hasta aquí, conseguir esto. Será un millón de dólares, hazme

caso... Ah, no quiero presionarte... Pero asumo la responsabilidad. Tenemos que tomar una decisión, y voy a tomarla yo.

Grenier se vio desautorizado.

—Adelante, súbelo —le dijo MacInnis al operario que manejaba el RPV.

Con una sucesión de movimientos de la palanca negra, el brazo robótico levantó la pieza redonda del *Breadalbane*, se volvió hacia la derecha, hasta la jaula que había llevado el vehículo hasta las profundidades, y la pasó a través de una abertura triangular, entre unos barrotes de madera. A continuación recogió un objeto de mayor tamaño, que parecía uno de los bloques de madera usados como poleas de las pesadas jarcias del velero, e hizo lo mismo. Una vez que Phil Nuytten tuvo listo su traje WASP, bajó a realizar una salida de reconocimiento. Al poco se encontraba ya suspendido sobre el timón, y desde allí pasó flotando por encima del palo mayor para captar mejor la distribución del barco, las corrientes, cualquier cosa que pudiera frenarlo. Todo se desarrolló sin problemas, y pudo incluso echarle un vistazo al castillo de popa, donde Nuytten vio algunos otros objetos que decidió subir a la superficie.

El equipo se reunió en la tienda que hacía las veces de sala común, sobre cuya puerta habían colgado un cartel en el que se leía: en busca de la barca perdida. Como un forastero desterrado, Grenier se sentó en una punta con una gran libreta de espiral abierta encima de las piernas. Nuytten dijo que quería sacar del pecio una brújula, otra pieza icónica en cualquier embarcación. El ambiente volvió a ponerse tenso, y Grenier explicó una vez más la absoluta necesidad de garantizar la seguridad y la integridad de todas las piezas. En esa ocasión estaba de pie detrás de MacInnis, que hablaba con la cabeza apoyada sobre cuatro dedos como un maestro que riñe a su alumno. Los dos hombres mantenían la vista clavada en el suelo y disparaban las palabras como cuchillos.

—No veo que esta operación pueda llevarse a cabo con garantías —dijo Grenier con las manos entrelazadas y los pulgares juntos, como si rezara.

—¿Garantías para las piezas? —preguntó MacInnis.

—Para las piezas, sí.

—Bien, si lo he entendido correctamente, el objetivo de la arqueología marina es sacarlas a la superficie con los mínimos desperfectos. —Se hizo un largo silencio. Los dos hombres parecían furiosos—. ¿Es así?

—No solo para las piezas —aclaró Grenier—. También para los alrededores.

—Todos ellos son objetos —contraatacó MacInnis, y repitió la pregunta.

Grenier asintió.

MacInnis se volvió hacia Doug Osborne, el buceador al que, según los turnos, le tocaba la siguiente inmersión, le pidió que se pusiera el traje y le dio instrucciones para que hablara con Grenier de lo que viera en el lugar del naufragio, y que después este sugiriese lo que quería hacer. Osborne bajó hasta la cámara del timonel, en la que había varias hileras de aberturas grandes y rectangulares. Una luz de señales y al menos una de las brújulas del *Breadalbane* se encontraban aún en los estantes, de donde no se habían movido durante el descenso del buque por las aguas heladas ni en el momento último de posarse sobre el lecho marino. Con la garra articulada del traje WASP, Osborne rozó el objeto, y los expertos, en la superficie, expresaron la certeza de que se trataba de una brújula.

—Está intacto. Está entero —dijo.

Entonces el buceador advirtió a Nuytten de que la cámara era frágil y podía separarse de la estructura del barco si él continuaba. Se permitió que la brújula siguiera donde estaba. A continuación Osborne se dirigió hacia el timón. Grenier le dijo a MacInnis que le

preocupaban las solidificaciones minerales que presentaba la base de madera. Una capa gruesa, dura como el cemento, que podía partir el timón si se movía. De todos modos, MacInnis expresó su deseo de intentar subirlo a la superficie.

—No en estas condiciones. Yo lo dejaría aquí, Joe —dijo Grenier —. No puedo seguir adelante con esto.

—Tal vez puedas decirme por qué no quieres que se mueva. Ese timón —contraatacó MacInnis.

—Porque...

—Tú déjame terminar esto a mí —le interrumpió MacInnis, respondiéndose a sí mismo sin dar tiempo al arqueólogo a contestar —. Si queremos subir el timón y cualquier otra pieza del barco es, en realidad, para que el pueblo de Canadá pueda valorar una historia como esta. Así que tal vez tú puedas decirme a mí por qué no quieres que lo movamos.

Granier volvió la cabeza y, por encima del hombro, miró a la cámara, se quitó la gorra de lana y, desesperado, se alborotó el pelo.

—Razonablemente conciso —soltó MacInnis—. Entiendo que podría haber algún daño. Pero lo que tenemos aquí es una oportunidad entre un millón.

MacInnis aseguró a Grenier que Osborne podía ser muy delicado, y Grenier comentó que no le gustaba el daño que ya se le estaba haciendo al yacimiento arqueológico. Y si el buceador no se detenía ahí, temía que el daño fuera mayor.

—En mi opinión, ya hemos hecho suficiente —dijo Grenier—. No creo que sea sensato, desde el punto de vista arqueológico, avanzar más allá de este punto.

En la imagen granulada que veía en la pantalla, Grenier percibió con dificultad que una barra de acero parecía mantener aún la rueda fija al mecanismo del timón. El arqueólogo pensó que podría ser una pieza valiosa para el análisis en laboratorio, una pieza que tal vez proporcionara muchas muestras para estudiar la degradación de los

objetos sometidos al agua marina del Ártico. Así pues, finalmente aceptó sacar del barco la rueda del timón del *Breadalbane*. Y fue entonces cuando ocurrió el desastre. Grenier vio cómo se partía la barra de acero y, sin tiempo a decir nada, la bitácora que colgaba por encima de la rueda cayó sobre la cubierta y se rompió.

—Ya estaba hecho. El acuerdo al que había llegado se había incumplido y cancelé la operación —me contó Grenier—. En ese momento se cortó cualquier comunicación con el submarinista. Había perdido el control. La actuación siguió sin mí, de manera ilegal, destructivamente.

Osborne agarró el timón con las dos garras robóticas, lo arrancó del *Breadalbane* y lo subió a la superficie aguantándolo con un brazo. Cuando la rueda ya estaba asegurada, pero aún en el agua, Grenier vio que MacInnis se apartaba con un cámara que rodaba para *National Geographic*. Tenían una imagen en mente, algo lo bastante espectacular para que se convirtiera en portada de la publicación, la imagen icónica de una rueda de timón enmarcada entre el mar y el hielo en el momento en que el siglo XIX se tocaba con el XX. Grenier decidió subir la pieza a la superficie y apoyarla en una plancha de madera. MacInnis se puso furioso al ver que la «foto millonaria» se había echado a perder. Aquello desencadenó una nueva disputa, pues el arqueólogo intentaba evitar que MacInnis volviera a meter el timón en el agua para la foto, algo con lo que habrían violado una regla básica para la preservación de piezas que pasan del agua salada al contacto con el aire.

—¡No! —reiteró Grenier—. ¡Por encima de mi cadáver!

Décadas después, a Grenier aún le dura la indignación y recalcó que había quedado impresionado por el trabajo de Nuytten en el yacimiento, pero que no había tenido más remedio que poner un límite al ver que el pecio estaba sufriendo.

—Yo me había avenido a la extracción del timón con condiciones, siempre que no se produjeran daños: cuando se produjeron los

daños, ya no dije nada más, y MacInnis siguió adelante de todos modos.

El arqueólogo ganó la discusión sobre si volver a meter el timón en el agua. Construyó una caja de madera y se pasó la mitad de la noche colocando con sumo cuidado en ella la pieza rota del *Breadalbane*, intentando evitar que se deteriorara más. Se trasladó en avión a Ottawa al día siguiente e hizo entrega de la valiosísima pieza a los conservadores de Parks Canada, los encargados de impedir que se desintegrara y se convirtiera en polvo. Estos la sumergieron en una cuba de agua fría en la que circulaba un chorro de nitrógeno a fin cortar el suministro de oxígeno a los microorganismos que desde el siglo XIX se habían alimentado de los compuestos deteriorados de distintos tipos de madera y metal. Un análisis por rayos X reveló espacios huecos que se correspondían con los puntos en los que habían estado los tornillos que en su día habían mantenido el timón intacto. Los conservadores tuvieron que sujetarlo con bridas de plástico.

Más de tres decenios después, el timón del *Breadalbane* seguía guardado en una caja de la sede central de Parks Canada de Ottawa, atado, demasiado frágil para someterlo a una exposición prolongada al aire, y mucho menos para exhibirlo. El precio del inacabado trabajo de conservación ascendía a más de 100.000 dólares y seguía aumentando, sin final a la vista. El interminable coste de encargarse del timón de un barco mercante de reabastecimiento era un toque de aviso siempre que la conversación regresaba, inevitablemente, a la búsqueda verdadera, a la que se resistía, al hallazgo de los dos barcos hundidos: el *Erebus* y el *Terror*.

13

LA ISLA DE LA CALAVERA

Para los inuits que conocían las historias de sus mayores sobre los dos grandes barcos (las «casas raras» que les habían llevado a aquellos hombres blancos moribundos y se habían esfumado bajo las olas) no había mucho más que saber. Los hechos básicos ya se conocían, y desde hacía largo tiempo. La banquisa había aplastado uno de barcos, que, según algunos relatos, se había hundido en unas aguas tan profundas, en el extremo norte de la isla del Rey Guillermo, que nadie podía decir a ciencia cierta dónde había terminado. Otras historias, a menudo entremezcladas, sugerían que tal vez los dos barcos se hubieran dirigido hacia el sur. Los inuits habían subido a bordo de al menos uno de ellos, habían visto a un hombre muerto y se habían llevado incontables artículos prácticos antes de que también ese buque se fuera a pique. La tradición oral hablaba de la posición aproximada de ese segundo naufragio, en un racimo de islas situadas en el extremo oriental del golfo de la Reina Maud. Louie Kamookak, según relató a un entrevistador, «no estaba dispuesto a ir hasta allí y meter la cabeza en el agua». Se hallaba centrado en intentar encontrar los restos mortales de Franklin. Así pues, durante una época, la búsqueda principal del *Erebus* y el *Terror* quedó en manos de aventureros del sur, en su mayoría

cazadores de tesoros, expediciones de filmación de documentales o viajeros ricos que contaban con los presupuestos y los equipos necesarios para iniciar modernas expediciones de búsqueda.

Ninguna tuvo la repercusión de la de David Woodman. Como Kamookak, había llegado a buscar a Franklin siguiendo un impulso que no sería capaz de reprimir. Directo y corpulento, Woodman luce una barba entrecana bien recortada y demuestra talento para contar historias, rasgos ambos de los hombres modelados por el mar (en su caso, primero en la Royal Canadian Navy, posteriormente como práctico de puerto y por último como capitán al timón de transbordadores de vehículos en la Costa Oeste). Entre los que pasan su vida en el mar, hay quienes se toman las cosas con calma. No es el caso de Woodman: él posee una mente incansable, ávida de hechos contrastados, sin espacio para tontos ni para impostores. Y más importante aún en este caso, tiene una sutil capacidad para hacer que las peticiones más peregrinas parezcan perfectamente razonables. Al oírle hablar de todas las teclas que tuvo que tocar, de todos los pilotos militares a los que convenció para que volaran sobre el Ártico superior con un magnetómetro, o de la vez en que con una moto de nieve chirriante arrastró como pudo un vehículo de sustitución que había quedado atrapado en el hielo (todo ello con la idea de detectar el metal sumergido de los barcos de Franklin), uno tiene la sensación de que Woodman sería capaz de convencer a las hojas de los árboles de que cayeran si se lo propusiera.

Los arqueólogos excavan y bucean en busca de objetos que revelen verdades antiguas. Woodman se adentró en los entresijos de la historia oral de los inuits, como aquella de la que, en el siglo XIX, habían dejado constancia los exploradores que iban en busca de Franklin. Así como Kamookak escuchaba con atención a los mayores en busca de pistas y las interpretaba gracias a la comprensión innata de la cultura y el entorno que la sostiene, Woodman se centraba en la palabra escrita. Los dos habían pasado incontables horas

separando el grano de la paja, cotejando detalles meticulosamente, intentando determinar qué relatos eran más creíbles. Dependiendo de las historias de los inuits que uno creyera, o en función de cómo leyera un historiador las versiones a menudo distorsionadas de los exploradores que las habían escrito, el barco naufragado de Franklin situado al sur debía encontrarse cerca de la isla de O'Reilly o 48 kilómetros al oeste. Asimismo, o bien estaba a once kilómetros al noroeste de Grant Point o bien a ocho kilómetros al oeste o bien en otros lugares varios. Los inuits sabían dónde. El problema era determinar quién tenía razón.

Woodman no tardó demasiado en ver por qué los inuits sabían que el *Erebus* o el *Terror* habían terminado en la zona oriental del golfo de la Reina Maud. Los que ocupan su mente son los relatos de los inuits sobre marineros que vivían con un perro a bordo de ese barco, mucho después de su abandono original. En la embarcación había entre cinco y diecisiete hombres, según las distintas descripciones. Si pudiera demostrarse con pruebas arqueológicas, sugeriría que algunos tripulantes de Franklin fueron con el barco hasta allí. Si el casco estaba encajado en una gran pieza de hielo, era posible que aquellos hombres, simplemente, se hubieran dejado llevar por la corriente a través de aquel laberinto de hielo e islas. Si podía encontrarse un pecio más al sur de donde las notas de punta Victoria decían que habían dejado el barco, atrapado en el hielo con tanta firmeza como un animal en una jaula, entonces los objetos, los registros o incluso los restos humanos podrían tal vez responder a una pregunta crucial: ¿algunos de los hombres de sir John llegaron hasta allí navegando? Porque, de ser así, entonces surgen todo tipo de posibilidades fascinantes. Quizá algunos amotinados desafiaron las órdenes y regresaron al barco. Es posible que algunos supervivientes afortunados lo vieran pasar lentificado por la banquisa y de algún modo consiguieran subir a bordo y aprovechar el viento y las corrientes para llegar hasta su destino.

Cuando estudiaba en la Universidad de Toronto, Woodman había pasado algunos fines de semana en la Biblioteca Robarts, un edificio de hormigón de catorce plantas y ángulos afilados, considerado uno de los ejemplos más destacados de la arquitectura brutalista. Un viernes por la noche, en enero de 1975, salía de allí cuando pasó por delante del carro de libros por recolocar. En lo alto de la pila, un grueso volumen prácticamente lo llamó a gritos. Era *La travesía del Fox por los mares árticos*, el relato que el propio sir Francis McClintock realizó de su expedición histórica por encargo de lady Franklin. Woodman solo sabía que «travesía» le sonaba a un viaje que merecía la pena emprender. Ese fin de semana tuvo tiempo de leerlo dos veces. Se le grabaron en la mente las palabras que había escrito uno de los hombres de Franklin en las notas de punta Victoria el 28 de mayo de 1847. Para Woodman, la longitud y la latitud dadas para el *Erebus* y el *Terror* se disponían como dos flechas que dibujaran una gran X sobre un mapa.

«Será fácil —consideró Woodman—. Abriremos un agujero en el hielo, bucearemos, realizaremos un descenso rápido, encontraremos los barcos, subiremos y tendré algo que contar a mis nietos. Llegué a plantearme que, si me empeñaba, en un par de años podría llevarlo a la práctica.»

Muy endeudado, Woodman acabó en realidad en la Royal Canadian Navy como instructor de buceo, una carrera que tuvo que interrumpir prematuramente a causa de una infección en la pierna. A partir de ahí sirvió durante doce años en barcos y submarinos de la Marina, donde llegó a alcanzar el rango de teniente. Durante la Guerra Fría pasó muchas horas de tedio en el mar Blanco, frente a Murmansk, en el Ártico soviético, en un submarino de diésel, describiendo círculos de 160 kilómetros. Operando en modalidad sigilosa, alimentado con baterías, el submarino incorporaba una serie de hidrófonos con los que registraba las firmas sonoras de los submarinos armados con misiles nucleares en el momento en que

salían del puerto. Tras un periodo como práctico en el puerto de Prince Rupert, en la Costa Oeste, pasó a ser capitán de transbordadores para la empresa BC Ferries. A lo largo de todo ese tiempo, Woodman no dejó de leer diarios de exploradores del Ártico, de estudiar los testimonios de los inuits, de idear maneras de llegar al Ártico para encontrar los barcos hundidos de Franklin, que seguían en su mente desde aquel viernes en la biblioteca de la universidad. Era un explorador de bajo presupuesto: negociaba para sumarse sin pagar a las expediciones de otros, conseguía patrocinadores que pagaran las suyas, intentaba que le proporcionaran equipos y suministros de forma gratuita, o como mínimo con descuentos, y recibía muchas respuestas negativas. Los *franklinólogos* pueden constituir un mundo aislado. Woodman era un forastero sin padrinos. El instinto y una vida dedicada al mar le pedían hacer caso de los testigos inuits, a los que expertos autorizados habían rechazado.

«Todos me decían: "Corren por ahí historias de inuits, pero son tan confusas y difíciles de entender que en general no sirven de nada". Así que todos los relatos están construidos sobre las notas de punta Victoria. Eso es todo lo que nos han proporcionado: 138 palabras, y existen discrepancias sobre casi todas ellas.»

Woodman se dirigió a Washington D. C. para empaparse de los papeles de Charles Francis Hall, un tesoro de diarios, crónicas, cuadernos, recortes, cartas, cuadernos de bitácora y demás documentos que se conservaban en la Smithsonian Institution. Al parecer, Woodman era la primera persona que solicitaba verlos en lo que iba de siglo, y se puso a trabajar entre aquella amalgama de notas para encontrar alguna piedra preciosa en el pedregal. Una de las numerosas cosas que lo llevaron a seguir leyendo fue la descripción de un encuentro en la grieta de hielo de la bahía de Washington, considerado uno de los relatos más creíbles del contacto entre los supervivientes de Franklin y unos inuits. Un

qalunaaq que llevaba un rifle se identificó a sí mismo como Ill-kern, según la historia inuit que Hall anotó. Pero Hall murió antes de poder convertir sus anotaciones en un libro, por lo que el Senado había encargado aquella misión a Joseph E. Nourse, profesor del Observatorio Naval de Estados Unidos. En aquella versión revisada, Nourse había transcrito como «Tierkin» el nombre que, según el inuit, tenía el marinero. Al imaginar a un inuit intentando pronunciar el nombre de un marinero británico, un marinero que muy probablemente tenía hambre, estaba enfermo o moribundo, Woodman consultó la lista de tripulantes de la expedición Franklin. A sus oídos, sonaba como si el inuit quisiera pronunciar el nombre de William Pilkington, uno de los miembros de la Marina Real que iban a bordo del *Erebus*. Tras un estudio exhaustivo, del que Woodman dejaba constancia en hojas de cálculo y notas que llenaban numerosas carpetas, los hechos empezaban a corroborar la historia oral de los inuits. Woodman recordó:

> Me convencí de que los inuits tienen muy buena memoria para los detalles, algo que debería resultar evidente en sí mismo. Les va la vida en ello. Si quieres regresar a casa tras una cacería, debes recordar prácticamente todas las piedras negras que te encuentras por el camino hasta la manada de caribús, y lo mismo al regreso. Ese encuentro debió de ser algo así como si a nosotros se nos apareciera un ovni. Era tan fuera de lo corriente conocer a forasteros, a «hombres blancos», que sin duda habría causado una honda impresión en ellos. Era algo que por fuerza tenían que recordar y contar una y otra vez durante las largas y oscuras noches.

Woodman era segundo oficial y piloto de a bordo en el buque de investigación oceanográfica *Endeavour* cuando terminó de escribir el libro que constituye su mayor aportación a la búsqueda de Franklin. Lo guardó en su archivador en 1986 y lo dejó ahí, temeroso de que los reconocidos expertos en Franklin lo consideraran un idiota si intentaba publicarlo. Y allí se quedó dos años sin que nadie le hiciera caso, hasta que su mujer, Franca, se cansó de oírlo despotricar sobre

otros autores que, según él, estaban muy equivocados. Envió el original de su marido a varios editores. Y, para asombro de Woodman, su análisis de los testimonios inuits pasó la evaluación de un editor académico. Al poco ya había arqueólogos cargando bajo el brazo ejemplares desgastados de su *Unravelling the Franklin Mystery: Inuit Testimony* [Desvelar el misterio Franklin: el testimonio de los inuits]. Los profesores universitarios lo consideraron una obra seminal y lo incluyeron como referencia obligada en sus propias obras. El nombre del hosco marinero había empezado a formar parte de conversaciones de intelectuales y aparecía en una expresión que hace las delicias de todo erudito: «Como ha demostrado Woodman...». Y resultaba más interesante aún por haber desafiado mitos del Viejo Mundo, unos mitos que habían durado más que el poder de la Royal Navy sobre el mundo, incluida la certeza prácticamente canónica de que los miembros de la tripulación de Franklin habían actuado como un solo hombre, habían avanzado estoicamente contra el Ártico a pesar de las numerosas bajas, como harían las tropas de Su Majestad ante cualquier enemigo. Pero, tras unir las piezas de diversos relatos de inuits durante décadas, Woodman defendía que los marineros debieron de separarse en grupos más pequeños y desorganizados en su lucha por la supervivencia, zarandeados por las debilidades que todos los humanos compartimos contra el poder de la naturaleza.

—No avanzaban heroicamente tras la bandera de la reina Victoria, y entonces cayó el primero de ellos, el más débil, y después el siguiente, y el siguiente —comentó—. Ese era el relato que se había sostenido durante más de cien años.

Aproximadamente un año después de dejar el ejército, Woodman decidió que había llegado el momento de ir en busca de los restos del naufragio de la expedición Franklin en el Ártico. No es que de pronto no tuviera otra cosa que hacer ni que le sobrara el dinero. Lo que tenía era algo potencialmente más valioso: un puñado de

buenos amigos en los lugares adecuados. Sabía que debía aprovechar la oportunidad antes de que cambiaran de puestos o ascendieran tanto en el escalafón que ya no se dignaran atender sus llamadas. Era como disparar a ciegas: el mejor lugar para buscar el *Erebus* o el *Terror*, la zona oriental del golfo de la Reina Maud, que los inuits llaman Ugjulik, tiene casi 80 kilómetros de longitud y más de 30 de anchura. Eso representa unos 2.400 kilómetros cuadrados, tres veces el tamaño de la ciudad de Nueva York, una superficie cubierta de una gruesa capa de hielo durante la mayor parte del año. Desde sus días en el submarino, Woodman tenía cierta idea de cómo cubrir con rapidez una gran extensión. La Fuerza Aérea canadiense perseguía submarinos con el avión de patrulla marítima Lockheed CP-140 Aurora, la versión canadiense del US P-3 Orion. El avión incorporaba un magnetómetro a modo de detector de metales aéreo. Woodman llamó a un viejo amigo para preguntarle si ese mismo dispositivo podía detectar un revestimiento metálico en una más pequeña y sumergida embarcación de madera.

No tardó en mantener una conversación con Brad Nelson, el experto del Defense Research Establishment Pacific, que se ocupaba de los cálculos. Un Aurora equipado con un magnetómetro, volando sesenta metros por encima de la superficie del agua a una velocidad de apenas cien nudos tendría un 60 por ciento de probabilidades de éxito, según sus estimaciones. No es que fueran muchas, pero Woodman se puso en marcha para convencer a los comandantes de que intentar encontrar el *Erebus* o el *Terror* con un avión podía constituir un proyecto excelente para perfeccionar las habilidades de pilotaje de las tripulaciones. Necesitaba lo que, en jerga militar, se conoce como un «beneficio corolario». El accidente en el Ártico canadiense, en 1978, del *Cosmos 954*, un satélite de reconocimiento soviético alimentado por un reactor nuclear, fue un corolario de lo más convincente. Para encontrar sus restos, los ejércitos de Estados Unidos y Canadá lanzaron una misión conjunta, que llamaron

Operación Luz de la Mañana. Buscando durante meses, a pie y por aire, los soldados cubrieron 125.000 kilómetros cuadrados antes de encontrar piezas del satélite caído, en su mayoría radiactivas. La opinión de que aquello volvería a ocurrir, probablemente más de una vez, añadía atractivo a la idea de Woodman de practicar con uno de los barcos perdidos de Franklin. Woodman también destacaba el riesgo de que un vuelo comercial se estrellara camino del polo. Los equipos de búsqueda y rescate encargados de localizar el lugar del siniestro dispersos en un área demasiado grande, y de hacerlo deprisa con la esperanza de salvar vidas, tendrían muy poca preparación sobre el terreno. Además, la búsqueda de los restos del naufragio podía ser una manera amable de que el ejército canadiense plantara la bandera en el paso del Noroeste. Canadá considera que la ruta forma parte de sus aguas territoriales, mientras que algunos otros países, encabezados por Estados Unidos, insisten en que se trata de un estrecho internacional.

La Fuerza Aérea se comprometió únicamente a realizar un vuelo de una duración no superior a medio día, en 1992, lo que implicaba que Woodman, para hallar algo, iba a tener que contar con la suerte. En aquellas circunstancias optó por buscar en el área de Grant Point, pues hacia allí apuntaban los testimonios más específicos de los inuits. Las maderas y otros restos hallados más al sur, en la isla de O'Reilly, podían explicarse por la dirección natural de las corrientes y el hielo marino. Tras cubrir menos de la mitad de las vías de búsqueda pactadas en el tiempo estipulado, los tripulantes del avión charlaban, camino de regreso a la base de Yellowknife. Woodman, en la parte trasera, estaba ausente. El equipo decidió regresar al día siguiente, jornada de descanso, para terminar el trabajo. En total cubrieron 400 kilómetros cuadrados, identificaron 61 «anomalías magnéticas» y destacaron cinco como de «máxima prioridad». No era como para tirar cohetes: esa parte del Ártico es muy magnética por naturaleza.

—Eso es lo que resultaron ser todos aquellos hallazgos: características geológicas —dijo Woodman.

Pero se negó a rendirse. A lo largo de más de diez años, Woodman dirigió o participó en nueve expediciones de búsqueda, entre ellas una caminata agotadora de unos doce días sobre extensiones de barro que llegaba a las rodillas y bancos de nieve blanda en las cotas altas. Gastó unos 200.000 dólares de su cuenta de ahorros, con pocos resultados salvo por algunas anécdotas maravillosas. En 1997, el año en que se celebraba el 150 aniversario de la muerte de Franklin, inspiró una ambiciosa iniciativa privada para encontrar los restos del naufragio de los dos barcos, en un intento que duró diez días. Woodman se sumó a ella con Eco-Nova Productions Ltd., una empresa de filmación de Halifax, para trabajar con un equipo que incluía a varias agencias federales y tenía como base el rompehielos *Sir Wilfrid Laurier*. Robert Grenier también se encontraba entre los participantes, reviviendo los días aciagos del documental sobre el *Breadalbane*. A Woodman se le concedió el título honorario de «coordinador de la búsqueda», lo que en realidad se reducía a un papel secundario en la película.

«Cada vez que yo decía: "Sí, quiero ir ahí", ellos respondían: "No, no. Eso queda muy apartado. Ahí no podemos conseguir buenos planos. Acerquémonos más a tierra firme para que al menos salgan los barcos navegando frente a la costa".»

Pero los relatos de los inuits decían que el pecio se encontraba a casi cinco kilómetros a pie por el hielo, señalaba Woodman. No le hicieron caso. La expedición de búsqueda mejor equipada se concentraba en aguas de la isla de O'Reilly, de donde los buceadores del ejército habían salido con las manos vacías hacía treinta años, en la zona oriental del golfo de la Reina Maud. Los hidrógrafos federales, que por lo general sufren el nunca pregonado esfuerzo de inspeccionar los fondos de ríos, lagos y mares para elaborar mapas de navegación, se dedicaban a rastrear con un sónar de barrido

lateral. Un sónar de haz único y un magnetómetro aportaban más ojos electrónicos al fondo marino. Igual que les ocurrió a los buceadores militares en 1967, el equipo no encontró más que algún objeto de utilidad en tierra, en este caso en una ristra de islotes al norte de O'Reilly. En un primer momento, los más prometedores fueron partes de un revestimiento con aleación de cobre. Los cascos de los barcos de Franklin se habían recubierto con planchas de cobre para impedir el deterioro causado por la acción de algas o percebes, que añadían lastre, o de barrenadores de aguas cálidas como las bromas o teredos.

Aquellos restos metálicos, que todavía conservaban la estopa selladora en la parte posterior, se hallaban en una isla que los inuits denominaban Puvittuq, que significa «La isla de la Plancha de Cobre». El ejército canadiense había descubierto fragmentos similares en la misma zona. La expedición de Eco-Nova también encontró un pequeño disco con aleación de cobre. Grenier se lo llevó para analizarlo, y los exámenes parecieron mostrar que se trataba de la base de una cafetera de Gran Bretaña. La Royal Navy las entregó durante cerca de una década, que incluía el año en que el *Erebus* y el *Terror* habían emprendido su última travesía. Pero varios años después de lo que parecía un hallazgo prometedor, Woodman fue informado de que la teoría de la cafetera se había descartado.

En la lista creciente de objetos de la expedición Franklin, esos últimos descubrimientos no eran gran cosa. Años más tarde, los arqueólogos subacuáticos Ryan Harris y Jonathan Moore estudiaron el revestimiento metálico y otros objetos con detalle, examinando exhaustivamente los patrones de remachado y la composición del metal, cotejándolo todo con registros históricos en Inglaterra. Y confirmaron que el revestimiento de cobre, instalado en los cascos de las embarcaciones de la Royal Navy a partir de la década de 1780 para evitar la acción de bromas —moluscos de aguas cálidas— y otros organismos que dañaban los cascos en aguas tropicales, había

sido retirado de los buques de Franklin antes de que estos zarparan hacia el Ártico.

—Tenemos la certeza de que no procedían del *Erebus* y el *Terror* —me dijo Moore.

Aquellos restos no pertenecían a la expedición Franklin, pero aun así sirvieron para algo muy importante, pues propiciaron un estudio más exhaustivo de la historia oral de los inuits. Antes de que quedara demostrada la procedencia de los objetos, el Gobierno federal había contratado a Kamookak y a Darren Keith, otro experto en tradiciones inuits, para que enseñaran muestras y fotografías de aquellos a los ancianos y les preguntaran de dónde creían ellos que procedían. El extenso informe del equipo añadía una nueva confusión *qalunaaq* a los relatos de los inuits. En el siglo XIX, los inuits usaban el viento y los movimientos del sol para calcular direcciones. Lo que ellos llamaban «norte» se refería a la procedencia del viento, que en realidad es del noroeste. Al sur de ellos se originaba el viento del sureste. Aquello dejaba mucho margen para los errores de traducción en las primeras expediciones que partieron en busca de Franklin y sus hombres, que usaban unas brújulas que apuntaban sin garantías al polo norte magnético. Kamookak y Keith querían dar a cualquiera que siguiera con atención el rumbo correcto en vez de perderse con más suposiciones basadas en esos malentendidos culturales fundamentales.

«Si a los buscadores les habían dado información en testimonios orales sobre la ubicación del naufragio, era importante darse cuenta de que el norte inuktitut es, en realidad, el noroeste —destacaba el informe—. Su sur es el sureste y su este es el suroeste.»

El informe también mencionaba la creencia de Woodman de que el lecho marino cercano a la isla de Kirkwall podía ser la principal zona de búsqueda del *Erebus* o el *Terror*. Lo destacaba como la isla que los inuits conocían como Umiaqtalik. Resultó que Woodman estaba equivocado, aunque no demasiado. En realidad, para los

inuits Kirkwall es Haturuaq, es decir, «La Grande Plana», y es la primera de una ristra de islas diminutas que forman un arco suave hacia la península de Adelaida como las piedras preciosas apenas talladas de un collar. El estudio de Kamookak-Keith identificaba la Primera Isla como Umiaqtalik. Se encuentra a menos de ocho kilómetros al sureste de Kirkwall. No es una distancia significativa en línea recta. Pero en ese punto de la búsqueda épica del *Erebus* y el *Terror*, después de 150 años de fracasos, era mucho lo que dependía de quién tuviera razón a causa de aquel nombre inuktitut.

Kamookak lo traducía como «aquí hay un barco».

«Un *umiaq* era una barca grande en el mundo inuit del siglo XIX, pero solía usarse para describir una embarcación del tamaño de una lancha ballenera —destacaba el informe—. Los barcos se llamaban, y siguen llamándose, *umiarjuaq*, es decir, "barco grande".»

En la última hora de la última jornada de la expedición Eco-Nova, la arqueóloga Margaret Bertulli estaba caminando por la orilla de un islote que según el testimonio inuit era uno de los territorios más probables para hallar un barco hundido. Y se encontró con un cráneo humano. Al no contar con el permiso para recoger restos humanos, no le quedó más remedio que intentar extraer toda la información desde cierta distancia. Y se le agotaba el tiempo. La arqueóloga fotografió la calavera desde todos los ángulos posibles. Al terminar, la dejó en su sitio, expuesta a los embates del tiempo y de la vida salvaje.

En el informe que envió a Douglas Stenton, veterano arqueólogo terrestre y director de cultura y patrimonio de Nunavut, Bertulli atribuía el hallazgo de la calavera a Ivan Campbell, un importante marino del *Laurier*. No vio ninguna tumba ni nada destacado en las inmediaciones. La doctora Anne Keenleyside, bioarqueóloga especializada en restos humanos, estudió las imágenes del cráneo y dedujo que era caucásico. Halló ciertas similitudes, en especial en las órbitas oculares y en la forma y tamaño de la cavidad nasal, con

los cráneos de cinco miembros de la tripulación de Franklin encontrados en la costa sur de la bahía de Erebus, en la isla del Rey Guillermo. Bertulli proponía que el hallazgo de esa última calavera se confirmara mediante datación y, tal vez, midiendo el nivel de plomo.

«El descubrimiento de restos de un miembro de la tripulación de Franklin cerca de la isla de O'Reilly tal vez indicara que las aguas circundantes albergaban uno de los barcos de sir John, ya se tratara del *Erebus* o del *Terror*», añadía Bertulli en su informe de 1998.

Cuatro años después, de nuevo en lo que él denomina la isla de la Calavera, Woodman retomó la búsqueda con un magnetómetro, un Scintrex Smartmag 4 tirado por un trineo de madera. Diseñado principalmente para trabajadores que intentaban localizar tuberías subterráneas, no estaba hecho para rebotar sobre una moto de nieve en rutas de búsqueda de veinte kilómetros arrastrándose a seis kilómetros por hora. Woodman y su equipo lo hacían funcionar soldando las cosas que se desencajaban y apretando tornillos cada noche tras una jornada de duro traqueteo. Debían desenrollar al menos treinta metros de cuerda para mantener separado el trineo de la moto de nieve y aislar así el magnetómetro del metal, que alteraría sus mediciones. Mermadas por el frío intenso, las baterías no duraban más de dos horas y media. Cuando los buscadores no se daban cuenta del punto en el que se apagaba el dispositivo, intentaban calcular la distancia que había quedado sin cubrir, le colocaban una batería nueva y volvían sobre sus pasos. Un ordenador procesaba unos quince pulsos por segundo, rastreando el campo magnético en busca de cualquier anomalía que llevara a creer que el *Erebus* o el *Terror* podían hallarse sumergidos bajo la gruesa banquisa. Envueltos en parkas de caribú y calzados con botas de piel de foca (todo ello desprovisto de metales), los miembros del equipo consiguieron cubrir los temibles 300 kilómetros cuadrados en

aquellas dos breves temporadas. Aun así, ninguna alegría. Un día, durante la expedición de 2002, mientras los demás miembros del equipo almorzaban, el guía-jefe inuit Saul Aksoolak, de Gjoa Haven, realizó un breve circuito por el mar helado con su moto y tras regresar a la tienda de campaña anunció sobriamente: «He encontrado la cabeza».

Todos se apresuraron a seguirlo hasta la calavera. En esa ocasión, solo la parte más alta, blanqueada por la luz, sobresalía de la nieve. Era del tamaño de la palma de una mano, perfectamente camuflada: blanco sobre blanco. Aun así, los ojos de un cazador experimentado la habían detectado desde lejos mientras avanzaba a una velocidad considerable. Los animales, el viento, las olas, el hielo o alguna otra fuerza la había desplazado unos diez metros desde el descubrimiento de Bertulli. Pero a medida que la nieve se fue derritiendo lentamente en el transcurso de aquella semana, quedó expuesta una mayor superficie del cráneo, lo que permitió confirmar sin lugar a dudas que se trataba de la misma que ella había fotografiado. Woodman estaba furioso. Si Bertulli había evaluado bien la pieza sin tocarla, una pista fundamental lo estaba mirando a los ojos, y él no podía recogerla para que los expertos la analizaran en un laboratorio. El cráneo ya se había movido, y solo era cuestión de tiempo que las aguas del Ártico subieran de nuevo y lo reclamaran para siempre.

«Si resulta ser un joven blanco de veinticinco años que vivió hace un siglo —pensó—, entonces olvidémonos de lo que dicen las historias de los inuits sobre que el barco era tripulado. ¿Qué está haciendo aquí?»

A unos diez pasos de la calavera, Woodman encontró el indicio de una posible respuesta. Era un fragmento de cristal apoyado en una roca. Pulido por décadas en contacto con la arena que arrastraba el viento, parecía un prisma, tal vez parte de algún instrumento científico o de navegación. En el islote había también

restos de viejas zonas de acampada rectangulares, lo que apuntaba a que varios *qalunaaq* habían permanecido allí cierto tiempo. El vidrio que Woodman vio, pero que solo pudo fotografiar, parecía una lente. Tal vez fuera el resto de un sextante con el que algún marinero perdido había apuntado hacia las estrellas con la esperanza de que estas le ayudaran a salir del Ártico. O quizá procediera de un catalejo que algún oficial se hubiera acercado a un ojo para intentar encontrar el camino de regreso. Solo un análisis experto podría determinarlo. Pero como a Woodman no le estaba permitido mover el objeto, marcó el lugar amontonando unas piedras con la esperanza de que llegara algún arqueólogo antes de que aquel objeto de vidrio desapareciera para siempre.

14

HIELO RÁPIDO

Más o menos por las mismas fechas en que David Woodman trabajaba en la isla de la Calavera, Louie Kamookak empezó a percibir que su propia búsqueda tortuosa lo acercaba más a la tumba de Franklin. Lo sentía en el corazón. A partir de las descripciones de los inuits y sus deducciones de detective aficionado, imaginaba qué aspecto tendría una cámara funeraria construida en piedra y camuflada entre las losas y fragmentos de rocas que cubren la isla del Rey Guillermo. Kamookak se la describió a un artista local, que dibujó un boceto para que el historiador pudiera visualizar el sepulcro de Franklin, librándolo así del peso de tener que llevarlo constantemente en la mente. De ese modo, además, podría mostrárselo a personas de confianza para ver si suscitaba algo en su memoria. En 2004, el lugar del descanso eterno de sir John parecía de pronto a su alcance.

—Creía que había encontrado algo —dijo muy cauto, con las palabras entrecortadas—. Y me puse bastante enfermo. Tuvieron que operarme del corazón. Me dieron un 10 por ciento de esperanza de vida. Hay gente que me dijo que daba mala suerte... acercarse tanto a Franklin.

A Kamookak tuvieron que llevarlo en avión a casi dos mil kilómetros al suroeste de su casa, a Edmonton, Alberta, hasta el hospital más cercano dotado de los especialistas y los equipos necesarios que le garantizaran unas posibilidades mínimas de supervivencia. Pasó unas nueve horas en el quirófano, mientras los cirujanos le cambiaban una válvula y le reparaban otra. Le gusta pensar que su válvula nueva era de un oso polar y sonríe de oreja a oreja al explicarlo.

—Pasé cuatro meses en el hospital —me dijo—. Estuve a punto de no contarlo.

Los ancianos y otros que sabían de la maldición *qalunaaq* sobre la isla del Rey Guillermo pensaron que Kamookak debía tomar buena nota. Pero no lo hizo, y cuando estuvo recuperado volvió tras la pista de la tumba de Franklin. Son tantos los esqueletos de los hombres de sir John que se han encontrado desde mediados del siglo XIX, entre ellos el del abuelo de Kamookak, que él no podía pasar por alto las descripciones de dos lugares de sepultura singulares. Los otros hombres habían sido enterrados en tumbas muy poco profundas o se habían descompuesto donde cayeron. Si solo uno o dos de los muertos habían merecido salvas de mosquete, y unas tumbas erigidas con piedras cuidadosamente dispuestas, una de ellas con una gran cruz de madera elaborada para durar, Kamookak debía averiguar por qué. Aunque le causara la muerte.

Tres años después de su experiencia cercana a la muerte, la primera de una serie acelerada de venturosas coincidencias dio una nueva vida a la búsqueda del *Erebus* y el *Terror*. En lo que en condiciones normales habría sido un cambio de servicio sin mayor trascendencia, el biólogo marino Martin Bergmann se hizo cargo del Polar Continental Shelf Program, en la aldea de Resolute, situada en la costa sur de la isla de Cornwallis, frente al brazo del paso del

Noroeste que daba al Ártico superior. Los inuits la conocen como Qausuittuq, «el sitio sin aurora», porque desde finales de abril a mediados de agosto, el sol nunca se pone; entre finales de noviembre y mediados de enero, no sale nunca. Biólogo de formación, Bergmann estaba entonces a cargo de un centro logístico que daba cobertura a científicos de todo el mundo que llevaban a cabo sus investigaciones en el Ártico superior.

Cuando en un proyecto dirigido por la NASA hizo falta poner a prueba equipos, como robots, tecnología de minas, actividades extravehiculares, así como otros elementos básicos para llevar al ser humano hasta Marte, su Haughton-Mars Project confió en Bergmann y su personal para obtener apoyo logístico complejo. El duro entorno y la escarpada geología en el mal cartografiado desierto polar de la isla de Devon, a poco más de 250 kilómetros de Resolute, eran un sustituto ideal para la exploración del planeta rojo. En 2006, el centro logístico brindaba apoyo a un equipo de paleontólogos estadounidenses que habían descubierto un «eslabón perdido» fosilizado en la evolución de las criaturas marinas a criaturas terrestres, enterrado en el delta de un río en la isla de Ellesmere. El *Tiktaalik roseae*, que había vivido hacía unos 375 millones de años, estaba cubierto con escamas óseas y tenía fauces como las del cocodrilo, pero nadaba con unas aletas que desarrollaban los codos y las muñecas de unos brazos. Cuando los científicos, dirigidos por Edward Daeschler y Neil Shubin, descubrieron el fósil de otra especie de aleta lobulada en Ellesmere, quisieron homenajear a Bergmann por «proporcionar un apoyo básico a una amplia comunidad de investigadores árticos» y por convertir el Ártico en un lugar relevante para un público global. Así pues, bautizaron a aquel depredador dentudo de Devon como *Holoptychius bergmanni*.

Los paleontólogos estaban celebrando una misión que Bergmann compartía con otro científico y viejo amigo, el oceanógrafo Eddy Carmack, que dirigía el programa federal Three Oceans, en el que se

estudiaban las aguas del Pacífico, el Atlántico y el Ártico canadienses de arriba abajo. Todos los veranos, científicos marinos recorrían el archipiélago Ártico a bordo de dos rompehielos, tomando muestras de agua, recogiendo lodo del fondo marino, capturando seres microscópicos y llevando a cabo otros estudios de larga duración para entender mejor de qué modo el cambio climático está afectando a la región del planeta con el calentamiento más rápido. Cuando les quedaban unas camas libres en el periodo intermedio entre la marcha de un equipo y la llegada del siguiente, Carmack y Bergmann permitían que las ocuparan hasta veinte personalidades destacadas, científicos e investigadores de referencia, hombres de negocios, gobernantes, expertos en cultura inuit y otros, en lo que denominaban «cruceros filosóficos». Los invitados impartían seminarios sobre cualquier tema que considerasen importante, al tiempo que asimilaban los mensajes que Carmack y Bergmann estaban decididos a divulgar. Un ritual obligado era cantar la balada de Stan Rogers que lleva por título *Northwest Passage*, con su lírico anhelo por «encontrar la mano de Franklin tendida en pos del mar de Beaufort».

Aquello formaba parte de un plan que Bergmann y Carmack abordaban los domingos por la noche, separados por más de 1.500 kilómetros de planicies y montañas, cuando cada uno se servía su vaso de whisky escocés y, por teléfono, pensaban en lo que debían hacer para llevar a la práctica sus proyectos para el Ártico. Conversaban sobre la mejor manera de alentar un desarrollo responsable en el norte, basado en evidencias científicas y no en hipótesis, eslóganes políticos o mitos manifiestos. Habían llegado a la conclusión de que la mejor forma de conseguirlo era llevar a más gente al Ártico para que experimentara aquel lugar precioso por sí misma, ya se tratara de turistas, empresarios o científicos. Maestro de la propaganda rápida, Bergmann nunca dejaba de «intrigar» para convencer a personas influyentes que, en su opinión, podían

contribuir a la causa. Si ello implicaba asistir a una aburrida representación solo para coincidir con un diplomático en quien se hubiera fijado, Bergmann no desaprovechaba la oportunidad. Si un investigador era importante para el plan, Bergmann lo atraía para la causa. Con el tiempo llegó a crear un grupo central de unas veinte personas, entre ellas jóvenes a los que orientaba, consciente de que eran las que seguirían con su misión mucho después de que él hubiera muerto.

En la sala de espera de un aeropuerto alemán, Bergmann se fijó en un nuevo objetivo. Peter Mansbridge conocía el Ártico, pero no al funcionario que empezaba a convertirse en un apóstol del norte. Al presentador de noticias que trabajaba para la Canadian Broadcasting Corporation (CBC) han llegado a llamarlo el Cronkite canadiense. Cuando Disney necesitó una voz convincente para el alce que daba las noticias en la película *Zootrópolis*, un éxito de taquilla, recurrieron a Mansbridge. Y se convirtió en Peter Moosebridge.* Mucho antes de ser conocido, Mansbridge residía en Churchill, Manitoba, un puerto que conecta la bahía de Hudson con la línea de ferrocarril transnacional. Kuugjuaq para los inuits, Churchill es más conocido por la observación de osos polares. Estos desarrollaron la costumbre de pasearse por la localidad para alimentarse del contenido de los cubos de basura antes de que los retiraran. Mansbridge inició allí su carrera en la CBC y realizaba frecuentes viajes para informar desde el Ártico superior.

En la primavera de 2006, Mansbridge hizo una escala para tomar otro avión; regresaba a Canadá tras entrevistar al primer ministro israelí Ehud Olmert y transmitir en directo desde Jerusalén. Se había sentado en lo que le pareció un rincón tranquilo de la sala de espera de Air Canada en el aeropuerto de Frankfurt. Tenía *jet lag*, estaba cansado de hablar y esperaba que el mundo lo dejara en paz un buen rato. Con el rabillo del ojo, Mansbridge vio a un hombre, corpulento como un oso, que se acercaba hacia él con paso

decidido. Llevaba dibujado ese gesto en la cara, ese gesto de la gente corriente cuando reconoce a alguien y se concentra en él.

«Oh, no», pensó el presentador preparándose para lo peor.

—¡Peter Mansbridge! —exclamó el intruso.

—Así es.

Bergmann le soltó entonces lo que ya era un discurso de propaganda muy afinado.

—Esta es la noticia que debes cubrir, Peter. Tienes que hablar del Ártico y el cambio climático.

Bergmann convenció a Mansbridge para que regresara al norte una vez más con la promesa de que sería el primero en emitir un informativo en directo desde el paso del Noroeste. Lo que no era fácil.

En Resolute, el punto más al norte de su viaje en rompehielos, el equipo de la CBC se encontraba a unos 1.600 kilómetros del Polo Norte. Para evitar perder la señal del satélite, los técnicos debían mover la antena parabólica manualmente, haciéndola girar centímetro a centímetro a medida que el barco avanzaba. Si se quedaban cortos o se pasaban de la raya, los espectadores de todo el país se enfadarían con sus televisores. Pero no ocurrió así, y aquellos espectadores fueron partícipes de una primicia histórica. Nadie hasta entonces había visto una transmisión en vivo desde un punto del Ártico canadiense situado tan al norte. El informativo obtuvo unos buenos índices de audiencia, sobre todo comparados con los anodinos programas de noticias que daban en verano en la tele, y permitió a la gente ver que el cambio climático no era una difusa amenaza teórica para el Ártico.

«En áreas en las que, en condiciones normales, seguiríamos pisando hielo a finales de julio, ahora se ve que todo está descubierto —recordaba Mansbridge—. Y allí estábamos, tomando el sol en cubierta. Era increíble.»

Un nuevo dirigente había asumido el poder en Canadá, y tenía sus propios planes para el Ártico, entre ellos una estrategia para vender su programa conservador más genérico a través de relatos heroicos sobre el norte. El primer ministro Stephen Harper empezó de inmediato a apretar las tuercas de lo que no tardaría en convertirse en una maquinaria muy rígida de gestión de la información. La puso en marcha amordazando a científicos federales, sobre todo a los expertos que advertían del cambio climático antropogénico, y a cualquier otro que se planteara desafiar sus planes. Harper quería que el Ártico fuera el envoltorio blanco y brillante de sus políticas gubernamentales más oscuras. Entre ellas estaban la desregulación en el sector privado, la disminución de los controles medioambientales sobre el desarrollo de recursos y la asunción de un planteamiento más agresivo sobre la reclamación de soberanía no solo del archipiélago Ártico, sino también de todo el lecho marino hasta el Polo Norte. Se cree que ese territorio contiene gran abundancia de recursos de combustibles fósiles y minerales. En un entorno extremadamente sensible, azotado por las tormentas, resultaría de una dificultad extrema, cuando no imposible, extraerlos sin causar daños graves con posibles repercusiones para todo el planeta. Pero con unos científicos que predecían que el Ártico podría quedar totalmente libre de hielo en verano dentro de una generación, existía una presión creciente para abrir el Ártico superior a más pesqueros de arrastre, barcos mercantes y empresas de extracción de recursos.

Como había hecho John Barrow a mediados del siglo XIX, Harper veía poder en el hecho de domesticar el Ártico. Su plan era vincular las dos eras de las promesas árticas en las mentes de los votantes. Una nueva y más ambiciosa búsqueda de los buques perdidos de la expedición Franklin se convirtió en parte fundamental de su estrategia para moldear la opinión pública. Como pieza de propaganda, el paso del Noroeste era tan eficaz a la hora de

despertar el nacionalismo canadiense en el siglo XXI como lo había sido para el orgullo imperial británico en el XIX. El ministro de Medio Ambiente, John Baird, anunció la resurrección de la búsqueda de Franklin en el verano de 2008, una decisión difícil de vender en lo más profundo de la peor crisis económica mundial desde la Gran Depresión. Baird consideró que el coste de 75.000 dólares era una aventura asumible, revestida de lo que literalmente denominó «la fascinación de un misterio como los de Indiana Jones». El prototipo se había establecido en 1997: la base flotante sería un rompehielos de los guardacostas, pero diversas agencias cooperarían en la búsqueda. El Gobierno se comprometía a mantenerla durante tres veranos, dirigida por la unidad de arqueología subacuática de Robert Grenier, de Parks Canada. Después de más de un siglo y medio de intentos fallidos de encontrar el *Erebus* y el *Terror*, tal vez, en esa ocasión, la diferencia la aportara Kamookak, según Baird.

—Su investigación ha dado ideas de increíble valor que contribuirán en gran medida a la presente búsqueda —declaró el ministro de Medio Ambiente, que preveía el éxito en menos de dos años.

Douglas Stenton, el director de patrimonio de Nunavut, también alababa el trabajo de campo llevado a cabo por Kamookak, que había contribuido a limitar los bloques de búsqueda a dos áreas principales: el punto en que los barcos fueron abandonados originalmente, en lo alto del estrecho de Victoria, y la zona oriental del golfo de la Reina Maud. Con base en el rompehielos de la Guardia Costera canadiense *Sir Wilfried Laurier*, la primera temporada de la jactanciosa búsqueda de los barcos naufragados llevada a cabo por Stephen Harper tuvo un inicio algo accidentado. Los equipos de búsqueda debieron desistir cuando prioridades más imperiosas, como el rescate de unos inuits que se habían perdido o la recuperación de unas barcas atrapadas en el hielo, los dejaron relegados en la lista de tareas. Las seis semanas previstas para

centrarse en el golfo de la Reina Maud se redujeron a menos de una semana dedicada a peinar el lecho marino en busca del *Erebus* y el *Terror*. La cartografía batimétrica de la zona en la que fueron abandonados los barcos en 1848, que a veces los arqueólogos denominan «punto de deserción», mostraba una profundidad de más de 125 metros. En esa zona es habitual una gruesa capa de hielo incluso en verano. Encontrar un pecio allí iba a ser difícil. Sin saberlo, la primera expedición estuvo a punto de encontrar un tesoro al norte de la isla de O'Reilly.

Durante el segundo año no ocurrió nada porque Parks Canada no pudo reservar ningún buque militar ni de la Guardia Costera. Harper presionaba para que se acelerasen los avances en algo que era una prioridad mucho mayor: un estudio detallado de la plataforma continental que respaldara las aspiraciones de Canadá sobre una inmensa porción del lecho marino ártico, hasta el Polo Norte. Moscú había subido la apuesta sobre las reclamaciones territoriales en el Ártico enviando dos submarinos más de tres kilómetros debajo del polo cubierto de hielo para plantar una bandera rusa de titanio en la dorsal de Lomonósov. Esa cordillera submarina que divide el Ártico a lo largo de casi dos mil kilómetros, contiene reservas de petróleo y gas natural valoradas en miles de millones de dólares. Según los científicos, si las perforaciones se llevaran a cabo, acelerarían un cambio climático catastrófico.

Tom Zagon tiene una de esas calvas redondas y brillantes de los luchadores profesionales o los practicantes de halterofilia. Pero las fuerzas físicas que él conoce íntimamente son las presiones que ejerce el hielo contra los cascos de los barcos y la fuerza del viento y las corrientes marinas en los témpanos. En el siglo XIX, William Scoresby asombró al mundo científico con unos exquisitos dibujos de cristales de hielo, obras de arte que revelaban una miríada de

formas microscópicas que él utilizaba para explicar, entre otras cosas, por qué los cirros son a veces iridiscentes. Cuando Zagon mira el hielo, no ve un objeto compacto, sino más bien un proceso dinámico que puede moverse tan rápidamente como una escarcha repentina en el vidrio de una ventana, solo que a una escala mucho mayor. En seis meses, desde el punto álgido del verano hasta las profundidades del invierno, el hielo del hemisferio norte puede crecer casi diez millones de kilómetros cuadrados.

—Según un cálculo aproximado, a veces el ritmo de congelación del agua es de cerca de un kilómetro cuadrado por segundo —explicó Zagon.

A esa velocidad, el hielo es como un animal que embiste y puede lanzarse fácilmente sobre unos marineros desprevenidos. El propio Zagon ha sido presa de él. En noviembre de 1995 era asesor de hielo a bordo del carguero *Arctic* de 220 metros de eslora, propiedad del canadiense Grupo Fednav, que transportaba petróleo ártico y mena por el paso del Noroeste. El buque quedó atrapado durante cuatro días hasta que un rompehielos lo liberó. Si alguien podía imaginar cómo se habría sentido James Reid, maestro del hielo del *Erebus*, cuando los barcos de Franklin se encontraron con un problema similar en el extremo norte del estrecho de Victoria, ese fue Zagon durante aquellas largas jornadas de oscuridad invernal en el Ártico.

—Eres el hombre más odiado del barco —me confió—. El capitán se da cuenta de que tú no tienes la culpa. Pero todos los demás dicen que la culpa es tuya.

Reid, el maestro del hielo del *Erebus*, se había basado sobre todo en su instinto y su experiencia, ganada a pulso, para aconsejar a Franklin mientras circunnavegaban la isla de Cornwallis un año antes de quedar atrapados. Sir John navegaba teniendo a la vista la futura mina al noroeste. Zagon, en cambio, ayudaba al *Arctic* a alcanzar su destino estudiando unas imágenes enviadas desde un *jet* Challenger

fletado especialmente que volaba por delante del barco una o dos veces al día y proporcionaba información actualizada sobre las condiciones del hielo a medida que la helada del invierno empezaba a bloquear el paso. La factura era de decenas de miles de dólares diarios. Cuatro años después, cuando la mente de Zagon pasó a concentrarse en la expedición Franklin, se dio cuenta de que la banquisa debía haber sido muy fina a finales del verano de 1845 para que dos buques de la Royal Navy consiguieran rodear la isla de Cornwallis con la estación tan avanzada. Ese fue uno de los varios momentos de revelación que lo condujeron hacia la búsqueda.

«¿Por qué no usar la información sobre el hielo para comprender qué ocurrió en la travesía de Franklin, o, en realidad, en cualquier travesía?», se preguntaba.

Zagon se guardó aquella idea en algún rincón de su mente hasta el otoño de 2009. Tenía un nuevo empleo como analista en el Servicio de Hielo de Canadá, la agencia federal que proporciona a los navegantes el mapa diario de hielo, en el que se detallan las condiciones de la banquisa por regiones. Estaba a solas en el turno de noche, en la oficina del centro de Ottawa, esperando a que le llegaran las últimas imágenes de un satélite orbital equipado con un radar de apertura sintética que es capaz de ver a través de las nubes más densas. Había varias hileras de monitores que irradiaban su luz tenue en la zona de operaciones, una sala de cien metros cuadrados situada en la cuarta planta del edificio, donde los datos se combinan con imágenes de satélite para crear mapas. Zagon planeaba ver un programa de televisión que iban a dar pronto: Peter Mansbridge iba a entrevistar a Robert Grenier, jefe de la unidad de arqueología submarina, en su programa de media hora titulado *Mansbridge One on One*. El tema era la expedición Franklin desaparecida, que seis años antes había llamado la atención de Zagon cuando se estaba licenciando en Geografía y hacía un trabajo de campo en un campamento de hielo del estrecho de Barrow. Llevaba consigo

algunos clásicos del «subgénero Franklin» para leer en los ratos muertos. Cuando los títulos de crédito aparecieron en el gran monitor de televisión del Servicio de Hielo, Zagon subió el volumen.

Grenier empezó a hablar sobre la importancia de los relatos de los inuits y los problemas de los forasteros para interpretar aquella historia transmitida oralmente a través del tiempo y el espacio. Mencionó las investigaciones de Louie Kamookak y unas islas que los inuits llamaban «los dedos», y contó que aquel historiador inuit había demostrado que debían estar más al sur de donde habían abandonado el *Erebus* y el *Terror* porque había rastreado las fuentes del siglo XIX hasta sus lugares de origen.

—Los hombres blancos como nosotros no podemos entenderlo —le dijo Grenier a Mansbridge—. Creo que lo fascinante de esta expedición, de este proyecto, es que unimos la investigación arqueológica con esa tradición histórica oral.

A continuación mostró un fragmento del revestimiento de cobre que se había encontrado al este del golfo de la Reina Maud y dijo que habría sido relativamente sencillo para alguien que usara unas herramientas primitivas separarlo del casco de un barco de la Royal Navy. Esa persona podría haberlo trasladado una distancia indeterminada, por lo que ese pedazo de cobre solo indicaba vagamente que podía haberse producido un naufragio en una zona próxima.

—Si los encuentra (y creo que, mentalmente, tiene una idea bastante aproximada de dónde podría encontrarse sumergido al menos uno de ellos), ¿en qué estado cree que estará después de 160 años? —preguntó Mansbridge.

—Es un barco que se habría hundido en hielo nuevo, según el testimonio de los inuits, lo que indica que no se trata de un lugar en el que la capa de hielo se acumula, como vemos cuando un río se congela en primavera. Así pues, ese barco podría estar muy bien conservado.

El hielo era la especialidad de Zagon. Él suponía que, sin una comprensión exhaustiva de sus comportamientos característicos, resultaba imposible efectuar un diagnóstico acertado de problemas como el de unos barcos perdidos en los mares árticos. Al reflexionar sobre lo que estaba diciendo Grenier, sentía que el arqueólogo hablaba de lo que no sabía. En el momento en que aquella idea le pasó por la mente, una de las máquinas de su mesa de trabajo se puso en marcha y escupió una de las aproximadamente veinte imágenes de satélite que a diario se tomaban de distintas partes del Ártico canadiense.

Aquella en concreto era particularmente oportuna: Zagon tenía ante sí el estrecho de Victoria.

«¿Qué ocurrió ahí? —se preguntó Zagon mientras contemplaba la imagen tomada desde el espacio del punto en el que el Ártico había cerrado el puño atrapando a la expedición Franklin—. Puedo tomar algunas pruebas históricas y usar las imágenes por satélite para avalarlas o refutarlas.

»Y si puedo hacerlo para una prueba en concreto, ¿por qué no se puede hacer para otras? ¿Por qué no puedo hacerlo con *todas* las pruebas?»

Tras un oportuno traslado al departamento de investigación del Servicio de Hielo, Zagon convenció a sus nuevos jefes de que llevaran a cabo un plan a fin de estudiar todas y cada una de las imágenes de satélite correspondientes a la zona, desde la primera, la que había tomado Radarsat-1 en 1995. Finalmente dieron el visto bueno para que Zagon dedicara el 10 por ciento de su tiempo a rastrear los miles de imágenes por satélite. Con gran rigor, cartografió zonas de presión, líneas de cortante, modelos de deshielo y congelación, así como otras características de la banquisa, y de manera gradual fue creando una teoría con la que explicar lo que el Ártico había hecho al *Erebus* y al *Terror*. Cuantas más cosas deducía Zagon de aquellos modelos de hielo marino que se

extendían a lo largo de las décadas, más creía en una teoría sobre lo que había condenado a la expedición Franklin. Algunos años, la zona en la que habían quedado atrapados aparece completamente cubierta por el hielo. Otros años es una extensión de aguas abiertas por completo. Y esas condiciones a menudo persisten, incluso después de una tormenta. Zagon dijo:

> Pero en apenas unos años, y sin duda esas son las condiciones en que debieron encontrarse los barcos de Franklin, la superficie les permitió la entrada (de modo que había mar abierto), pero es evidente que algo hizo que el agua se cerrara, se convirtiera en un bloque de hielo. En esos casos, la causa es una tormenta. Las tormentas, de hecho, se inician hacia mediados de septiembre, que es cuando los barcos quedaron atrapados.

Franklin se convirtió en una obsesión para él. Se colaba en sus sueños. El analista del hielo despertaba en plena noche y tenía que levantarse a comprobar algún dato en su ordenador sobre cierto elemento del clima o el hielo árticos. Acudía al trabajo los fines de semana para buscar más imágenes de satélite, que muchas veces pasaba deprisa hacia delante y hacia atrás para observar el movimiento del hielo, con la concentración de un teórico de las conspiraciones moviéndose entre los fotogramas de la filmación de Zapruder sobre el asesinato de Kennedy. A medida que avanzaba en su estudio, leía los libros de David Woodman sobre los relatos de los inuits, y la imagen de conjunto se le hacía cada vez más clara. En el verano de 2010, otra noticia lo llevó a profundizar más aún en el misterio de Franklin.

Los arqueólogos marinos de Parks Canada encontraron los restos sumergidos del *Investigator*, el barco que había abandonado McClure a regañadientes durante su infructuosa búsqueda de Franklin en 1853. Meses de planificación habían proporcionado a los arqueólogos un buen punto de arranque en la bahía de la Misericordia, que estaba libre de hielo una semana antes de que se

plantaran las tiendas de campaña en la costa, a finales de julio. Después, un temporal arrastró témpanos a la zona de búsqueda, donde los buceadores habían planeado usar aquel sónar con forma de torpedo. Dos días después de la llegada de los buceadores, Ryan Harris, un científico desgarbado, con un sentido del humor muy ácido y conocimientos enciclopédicos sobre su presa, partió con su colega de toda la vida, Jonathan Moore, en un bote de reducidas dimensiones. El «sónar-torpedo» no llevaba en el agua ni tres minutos cuando Harris vio en la pantalla de su ordenador portátil algo que parecía fuera de lugar. Se pasó las siguientes dos horas desplazándose por encima de aquel elemento no identificado, situado a unos ocho metros de profundidad, comprobando los datos del sónar una y otra vez para asegurarse de que tenían un pecio. Cuando se confirmó, Zagon envió un correo electrónico a los arqueólogos para sugerirles que su estudio sobre el hielo podía ayudarles a localizar el premio gordo, es decir, el *Erebus* y el *Terror*. Silencio. Los arqueólogos recibían gran cantidad de pistas no solicitadas de expertos de salón que residían en distintas partes del mundo, convencidos de que conocían el lugar exacto en el que había que buscar los barcos hundidos de Franklin. Zagon se tomó aquella falta de respuesta como una indirecta. Pero transcurridos unos meses, algo le dijo que volviera a intentarlo. En esa ocasión, Harris organizó un encuentro.

Después de ver la presentación de diapositivas de Zagon, el equipo no tardó en ficharlo. Era bien sabido que el hielo marino viaja en dirección sur a través del estrecho de Victoria, pero el informe de Zagon demostraba que su movimiento es más rápido en el lado occidental. Las islas lo ralentizan en el lado oriental, y Zagon cree que eso fue lo que impidió una huida rápida del *Erebus* y el *Terror*, y lo que frenó su deriva hacia el sur junto con la banquisa. Explicaría por qué uno de los barcos abandonados en 1848 no fue visto en el sur hasta dos años después, según los distintos relatos de los inuits.

El analista del hielo concluía, a partir de las líneas de cortante, que si alguno de los dos barcos hubiera permanecido a flote el tiempo suficiente, la corriente natural lo habría empujado hacia el sur junto con los témpanos, hasta el estrecho de Alexandra, que se abre más allá del ángulo suroccidental de la isla del Rey Guillermo hasta el golfo de la Reina Maud, donde los inuits decían haber visto hombres y un perro viviendo a bordo de un gran barco. Recurriendo a su estudio, el equipo calculó «un vector más probable», desde el área en la que los hombres de Franklin abandonaron los barcos hasta el este del golfo de la Reina Maud, donde los inuits afirmaban que acabó uno de ellos.

Zagon siguió combinando las piezas del rompecabezas, especialmente el mapa que In-nook-poo-zhee-jook le dibujó a Charles Francis Hall en 1869. Durante generaciones, los del sur, al ver el boceto, daban por sentado que toda la línea trazada alrededor de la tierra por debajo de la isla del Rey Guillermo era franja costera. Zagon estaba trabajando, en un día rutinario, cuando de su máquina salió una imagen nueva del golfo de la Reina Maud. Se encontraba boca abajo por la orientación del satélite que orbitaba sobre el Polo Norte. Tras años aprendiendo a leer el hielo en las imágenes tomadas desde el espacio, Zagon había llegado a ver el Ártico como los inuits lo ven a ras de suelo. Al contemplar la imagen del satélite recién tomada, de pronto se le ocurrió: el inuit había dibujado una isla bordeada de hielo terrestre rápido, que adoptaba una forma similar todos los años. En ese momento Zagon lo contemplaba en una imagen tomada a 800 kilómetros sobre el planeta. In-nook-poo-zhee-jook había marcado el punto del naufragio justo al norte de la tierra que había dibujado más grande, casi como un puño izquierdo con el pulgar levantado. Parecía estar al sur de la isla del Rey Guillermo, pero en un boceto tan desproporcionado que costaba determinar la distancia o la ubicación concreta. A menos que uno comprendiera el comportamiento habitual del hielo.

«¡Oh, Dios mío!», exclamó Zagon.

Era la isla de O'Reilly. In-nook-poo-zhee-jook había intentado decirle a Hall que podía encontrar el barco naufragado de Franklin justo al noreste de ella.

Las líneas del destino convergían cada vez más deprisa. El Plan Mansbridge de Martin Bergmann había funcionado a la perfección. Al transmitir en directo desde el paso del Noroeste, el presentador había vuelto a sentir tal fascinación por el norte que no podía dejar de hablar del tema. A través de Tim MacDonald, un amigo al que le iba bastante bien en el negocio de recambios de automóvil y suministros eléctricos, Mansbridge entró en contacto con Jim Balsillie, el multimillonario cofundador de Research In Motion (RIM), la empresa que había inventado el teléfono inteligente BlackBerry. El presentador le dijo al empresario que debía subir al Ártico a conocerlo, desafío al que Balsillie no pudo resistirse.

Bergmann fue la conexión de Balsillie con el Ártico y su pueblo en los tres viajes que emprendieron juntos. En 2010, cuando la búsqueda de los barcos hundidos de Franklin promovida por el Gobierno se encontraba ya en su tercer año, Balsillie y MacDonald se unieron a uno de aquellos «cruceros filosóficos» y recorrieron el paso del Noroeste a bordo del rompehielos *Louis S. St-Laurent*. En el cabo Felix fueron en helicóptero con Steve MacLean, un astronauta que en ese momento era el director de la Agencia Espacial Canadiense. En otra parada presentaron sus respetos a los marineros de la expedición Franklin frente a sus tumbas, en la isla de Beechey. Desde el aire, volando bajo por encima del paso del Noroeste, entre las sombras intermitentes que proyectaban las aspas ensordecedoras del aparato, Balsillie vio un rompehielos de bandera rusa. El piloto lo sobrevoló, rodeándolo, a unos ocho kilómetros de punta Victoria, en la misma zona en la que el *Erebus* y el *Terror*

fueron sacrificados al hielo en 1848. Había un miembro de la tripulación apostado en la proa, como un oficial montando guardia.

—Está buscando a Franklin —comentó alguien.

—¿Y por qué no lo está haciendo Canadá? —se preguntó Balsillie —. Son aguas canadienses. Este es *nuestro* Ártico.

De vuelta en el rompehielos, seguía indignado.

—¿Y qué están haciendo ahí esos tipos? —preguntó Balsillie a Bergmann y a los demás—. ¿Por qué no lo han encontrado aún? ¿Cuál es el problema? Es muy importante. ¿Por qué no lo han encontrado aún? Busquémoslo nosotros. Organicemos una búsqueda como debe ser.

Cuanto más oía sobre el proyecto de búsqueda de Stephen Harper, más se daba cuenta Balsillie: «No hay plan».

Se puso a organizar uno y se comprometió a gastar al menos diez millones de dólares de su bolsillo para encontrar como mínimo uno de los barcos hundidos de Franklin, al tiempo que luchaba por mantener a flote la empresa multimillonaria que había contribuido a crear. La participación de la que el Gobierno de Harper había alardeado quedaba en gran medida restringida al papel. Ciertas resistencias internas no eran en realidad más que las típicas inercias burocráticas. Pero también ponían freno algunas agencias sometidas a ajustes presupuestarios.

Si la ciencia y otros proyectos se estaban cancelando y miles de trabajadores perdían sus empleos en los servicios públicos, así como en unas industrias azotadas por la recesión, los escépticos exigían saber por qué había dinero para ir en busca de unos barcos ingleses hundidos en el siglo XIX.

—Ninguno de esos departamentos quería trabajar de forma conjunta —comentó Balsillie—. Nosotros intentábamos que cooperasen porque todos se dedicaban a jugar al gato y al ratón.

Balsillie decidió intentar ponerlos a todos de acuerdo en una finca del sur de Ontario, que por entonces pertenecía a un laboratorio de

ideas que patrocina, el Center for International Governance Innovation. Sonó el teléfono de David Woodman. Era Bergmann.

—Oye. Vamos a celebrar una reunión muy importante, y toda la gente con la que hablo me dice que no tiene sentido celebrarla a menos que participes tú. Hay un grupo de especialistas, pero nadie tiene información del contexto. Necesitamos que vengas y que lo aportes tú.

Woodman dio el discurso de apertura en ese encuentro en el que Balsillie imprimió un nuevo impulso a la búsqueda de Franklin. Con el aval de Bergmann, Balsillie y MacDonald cofundaron la Arctic Research Foundation a principios de 2011 para apoyar una búsqueda más coordinada. A la luz cálida de las lámparas de araña, que se reflejaba en las viejas butacas de cuero del Rideau Club de Ottawa, donde los ricos y los poderosos han estado cerrando tratos desde 1865, Balsillie preguntó a Andrew Campbell, vicepresidente de Parks Canada, y a otros altos funcionarios de la agencia, qué hacía falta para tener éxito en la misión.

—Necesitamos un barco específico —respondió Campbell.

En ese mismo momento Balsillie decidió adquirir uno. Pidió consejo a Bergmann, que en un primer momento creyó que su amigo bromeaba. Si, como suele decirse, un barco es un agujero en el agua por donde escapa el dinero, un barco en el Ártico engulle oro. Vorazmente. Sin importarle que nadie salga malparado. A fin de potenciar las posibilidades de conseguir un barco que resistiera el tiempo suficiente para encontrar los buques naufragados de Franklin, Bergmann dejó que su asistente, Oksana Schimnowski, se tomara un permiso para dirigir la nueva fundación y encontrarle una embarcación adecuada.

Mientras Balsillie esperaba el inicio de la expedición, su amigo y aficionado a la historia Scott Burk le sugirió que se pusiera al día con la historia de Franklin leyendo primeras ediciones de los diarios de los exploradores. Balsillie adquirió un grueso volumen encuadernado

en piel marrón con un lustre añejo, pero apenas desgastado por los bordes. Se trataba de *Narrative of a Journey to the Shores of the Polar Sea, in the Years 1819, 20, 21, and 22* [Relato de una travesía a las costas del mar Polar en los años 1819, 1820, 1821 y 1822], publicado por Franklin en Londres en 1823, cuando era un prometedor capitán de la Royal Navy al que se conocía como «el hombre que se comió sus botas».

Sentado a la mesa en su comedor de Waterloo mientras en la chimenea ardían los troncos durante un fin de semana de invierno, Balsillie leyó la pobre opinión que tenía Franklin de los cree nativos, etnia con la que el multimillonario compartía sangre. Balsillie tiene antepasados métis, con raíces indígenas y escocesas por parte de su padre. Al criticar a los hombres indígenas por intercambiar a sus mujeres con comerciantes, como si fueran sus propiedades, Franklin también cuestionaba a los viajeros franceses y a los intermediarios escoceses, los agentes comerciales de su tiempo. Estos convencían a los tramperos cree para que renunciaran a sus acopios de pieles de invierno, principalmente de castor, zorro, lince y marta, en unos trueques muy desiguales en que los indígenas recibían a cambio bienes importados como cuchillos de carnicero, ásperas mantas y munición. Aún en deuda por la temporada anterior, y con la esperanza de propiciar la competitividad entre la Compañía de la Bahía de Hudson y su rival, la Compañía del Noroeste, los tramperos eran a menudo reacios a mostrar todo lo que tenían antes de haber acordado un buen precio. Los intermediarios abrían entonces un barril de ron, en una cínica estratagema para ahogar en alcohol cualquier poder de negociación de los cree. Franklin escribió:

> Por más firme que se muestre en su negativa en un primer momento, sus decisiones se ven debilitadas ante la visión de un poco de ron, y cuando ha probado la bebida embriagadora, estas se desvanecen como el humo, y saca todo su arsenal de pieles, que con tanto celo había ocultado a los ojos escrutadores de sus visitantes.

El hábito de emborrachar a los cree, así como el de mantenerlos endeudados, alimentaba un fuerte resentimiento, y, según anticipaba Franklin:

> seguramente, en último término, se revelará destructivo para el propio comercio de pieles. De hecho, el mal ya se ha vuelto en parte en contra de los comerciantes, pues los indios, engañados desde hace mucho tiempo, se han convertido a su vez en mentirosos, y no es infrecuente que, después de haber incurrido en grandes deudas en un puesto, se trasladen a otro para jugar al mismo juego.

Unas páginas después, Balsillie llegó al relato de Franklin sobre el momento en que se preparaba para abandonar Cumberland House. Inaugurado en 1774, el puesto comercial se encontraba en un confín salvaje situado en lo que actualmente es la frontera oriental del Saskatchewan central. Una maraña de ríos, lagos y pasos de montaña creaba vías naturales para que las pieles y los bienes viajaran desde y hacia Montreal y la bahía de Hudson, al este, y el disputado Territorio de Oregón, al oeste, a través de las Montañas Rocosas. En enero de 1820, Franklin se calzó los zapatos de nieve y se dirigió al oeste con George Back y John Richardson. Su grupo seguía a unos trineos tirados por perros, cargados con provisiones para quince días, suficientes en principio para llegar al siguiente refugio de Carlton House, a orillas del río Saskatchewan Sur, en ruta hacia la costa ártica. A las ocho de la mañana partieron del destacamento. Dos días después, un comerciante de pieles de Cumberland House les dio alcance para llevarles el pemmikan que habían olvidado llevarse, un gesto de extraordinaria amabilidad hacia un grupo de hombres que acabarían muriendo de hambre. El comerciante de pieles iba en busca de unos tramperos nativos de los que no se sabía nada desde octubre. Pocas semanas antes, él mismo y sus perros habían pasado cuatro días sin comida, hasta que

encontró el camino de los tramperos. Balsillie se sorprendió al leer el nombre de aquel generoso comerciante, que Franklin había transcrito como «Isbester», un escocés de las islas Orcadas.

Balsillie lo reconoció como antepasado suyo, el mismo Isbister del que unos primos le habían hablado hacía unos ocho años. Hasta ese momento, Balsillie sabía que sus raíces se remontaban al comercio de pieles, pero no tenía ni idea de que existiera una conexión con Franklin. Cuando los dos puntos se tocaron, como electrones en un cable, enviaron una descarga al alma de Balsillie. A partir de ese momento ya no era un mirón más del misterio de Franklin: aquello ya era una cuestión personal.

—En aquel momento era un perro en pos de un rastro —comentó.

En 2011, Schimnowski había reducido su lista de cinco posibles barcos de segunda mano, tras comprobaciones que le llevaron muchos meses, a un pesquero de arrastre de 18 metros construido en 1979 para la pesca del cangrejo, gamba y especies pelágicas en el Gran Banco de Terranova. Balsillie adquirió el *Ocean Alliance*, que llegó a Cambridge Bay ese verano, cuando él ya se encontraba de nuevo a bordo del *Louis* para pasar varios días, mientras este se dirigía hacia el oeste, en otro viaje dedicado a cartografiar el fondo marino en colaboración con el rompehielos *Healy*, de la Guardia Costera estadounidense. Cuando Balsillie se bajó en Cambridge Bay, volvía a tener algo de cobertura: no tardó en recibir malas noticias en su BlackBerry. Las tensiones en RIM habían causado otra baja en el consejo de administración. La empresa, valorada en 5.000 millones de dólares y propietaria de al menos 3.400 patentes estadounidenses, se estaba desmoronando. Apenas un mes después de que Balsillie terminara ese viaje ártico con Bergmann, el burócrata lo llamó y prácticamente le suplicó que regresara al norte. Según Bergmann, el primer ministro iba de camino hacia el Ártico para dejarse fotografiar, como hacía todos los años, en esa ocasión

durante unos ejercicios militares conjuntos con las Armadas de Estados Unidos y Dinamarca, pensados como entrenamientos para catástrofes aéreas y marinas.

—La verdad es que tengo mucho trabajo aquí —le dijo Balsillie—. Estoy hasta arriba.

Ese viaje al Ártico no le apetecía mucho a Bergmann, y no solo porque no hubiera convencido a su amigo para que lo acompañara. Le molestaba la mordaza cada vez más apretada que Harper había puesto a los científicos; necesitaba libertad para seguir predicando en favor del Ártico. Pero cada vez más debía pedir permiso a los portavoces del departamento antes de hablar con alguien al margen de las cuatro paredes infranqueables del Gobierno de Harper. Sin embargo, se saltó las restricciones, habló con un periodista sin permiso, dijo lo que creía que se debía decir, y advirtió a su esposa, Sheila McRae: «Oh, oh, voy a meterme en líos. Ha intentado ser muy diplomático, pero mucho de eso tenía que ver con el cambio climático y cuestiones de soberanía». Bergmann viajaba mucho a países como China y Rusia, en los que la competencia en un Ártico cada vez más cálido era una preocupación creciente. Ello lo hacía aún más sospechoso a ojos de los responsables políticos que intentaban imponer el control de Harper a unos expertos por los que sentía una desconfianza visceral. Cansado de que le dijera lo que debía hacer una gente que no sabía de qué hablaba, Bergmann tenía ganas de jubilarse de forma anticipada. Quería ser él mismo quien escogiera sus propios proyectos, dedicarse únicamente a las cosas que le importaban, las que sabía que eran relevantes para la causa.

El día antes de partir hacia Resolute, Bergmann pasó un buen rato con sus hijos. Aquella noche, a pesar del agobio por hacer el equipaje y preparar el PowerPoint para la presentación ante el primer ministro y otras autoridades, hizo una pausa de una hora para cumplir una promesa solemne. Bergmann había comprado tres

ponis para su familia, y su suministro de heno provenía de una granja situada a las afueras de Winnipeg. A Neil, el propietario de la granja, le gustaba oír las anécdotas sobre el Ártico que le contaba Bergmann. Como con cualquiera que mostrara interés por el norte, él le ofrecía con gusto más y más. Neil le devolvía el favor enseñándole a Bergmann el zen del adiestramiento de caballos. El granjero creía que la gente hablaba demasiado con los caballos, usaba demasiadas palabras. «Estate callado —aconsejaba a Bergmann— y míralos a los ojos, nada más. Deja que se relajen. Guíalos suavemente hacia lo que quieres que hagan.» Bergmann había prometido a Neil que le llevaría una gorra con el logotipo del Polar Continental Shelf Program en pago por sus enseñanzas. Y no podía esperar a su regreso. Debía entregársela esa misma noche.

A la mañana siguiente, el 20 de agosto de 2011, Bergmann viajó a Yellowknife en avión y desde allí tomó el vuelo 6560 de First Air, un Boeing 737 fletado especialmente y que transportaba pasajeros y carga. El viaje con destino a Resolute, rumbo al noreste, debía durar poco más de dos horas. Bergmann era una de las quince personas que iban a bordo, incluyendo a la tripulación. Hacia la mitad del trayecto, el coordinador de vuelos de la empresa informó de un empeoramiento en las condiciones atmosféricas en Resolute, un problema habitual en los vuelos en el Ártico. La tripulación y el coordinador se plantearon aterrizar en otra parte, pero finalmente coincidieron en que intentarían hacerlo en Resolute. A las 4.23 de la tarde el control de tráfico aéreo dio el visto bueno para iniciar el descenso. A siete nudos, el viento que soplaba a ras de suelo era una brisa ligera. La pista estaba mojada. El aparato viró a la izquierda para prepararse para la aproximación final en la pista 35T. Y en ese momento las cosas empezaron a torcerse rápidamente.

En cinco ocasiones en veinte segundos, el sobrecargo, David Hare, informó al capitán, Blair Rutherford, de que el avión no estaba alineado correctamente con la pista de aterrizaje. Discutieron una y

otra vez sobre si la navegación era acertada. Hare recordó a Rutherford que había una colina a la derecha de la pista. El sobrecargo sugirió al piloto que abortara el aterrizaje y resolviera el problema de navegación. El capitán ignoró su consejo. Un segundo después, al tiempo que aumentaba la velocidad del avión, la preocupación se hacía patente en la voz de Hare.

—Blair, esto no me gusta —le dijo el sobrecargo—. Aborta —añadió segundos después.

—Abortar y gas —dijo el piloto.

Un instante después, a las 4.41.51 de la tarde, cuando la tripulación abortaba el aterrizaje, el avión se estrelló contra un monte bajo a casi una milla náutica de la pista. Ocho pasajeros y los cuatro miembros de la tripulación murieron. Los demás, entre ellos una niña de siete años, escaparon del amasijo de metal incendiado a pesar de sus graves heridas. Bergmann no estaba entre ellos. Había muerto a los cincuenta y cinco años. Las tropas estacionadas en el aeropuerto, que aguardaban el inicio de las maniobras militares, oyeron la explosión y acudieron corriendo para encontrarse con la densa columna de humo negro que se elevaba en el cielo ártico. El buceador de la Marina Larry Lyver, cabo por aquel entonces, esperaba una operación simulada en la que tendrían que sacar del mar el ala de un aparato abatido. Durante una fracción de segundo pensó que los ejercicios habían empezado antes de tiempo. Pero al momento se dio cuenta de que aquello era de verdad. Corrió al lugar del accidente con otros soldados en busca de supervivientes. En los días siguientes le correspondió la espantosa tarea de buscar restos humanos. Le llamó la atención una funda de traje. Se acercó y vio un nombre escrito en ella: Bergmann. Sus restos mortales, junto con los de otros pasajeros y miembros de la tripulación, se trasladaron al laboratorio del centro logístico que en otro tiempo había dirigido y que durante esos días se convirtió en un improvisado depósito de cadáveres.

El día del funeral de Bergmann, Balsillie decidió pedir permiso a la viuda de su amigo para rebautizar el barco que iba en busca del *Erebus* y el *Terror* con su nombre, a modo de homenaje a su figura. El logotipo con el oso polar gigante que ocupaba parte del casco del *Martin Bergmann* estaba inspirado en uno de verdad que los dos hombres habían visto juntos en una ocasión: el científico había despertado a Balsillie a las dos de la madrugada para que viera al oso sobre una banquisa del paso del Noroeste. Balsillie, muy dormilón, quería seguir en la cama, pero Bergmann lo convenció para que saliera a la fría cubierta del rompehielos en ropa interior. Juntos habían admirado al oso polar, hambriento porque el hielo, al desaparecer, le dificultaba la caza de focas. El animal se erguía sobre sus patas traseras y olisqueaba en busca de restos de comida, como un rey reducido a la condición de mendigo en un reino que se desvanecía. Los hijos de Bergmann viajaron hasta Cambridge Bay para ayudar a pintar el barco. Oksana Schimnowski, su esposo, Adrian, y sus hijos, también trabajaron con ellos. Con la presión para tener la embarcación lista para el Ártico, aquel nombre nuevo dio a Schimnowski una nueva sensación de propósito, el de rendir tributo a su difunto mentor.

—Se convirtió en algo muy muy importante por muchos motivos —comentó—. Ya no se trataba solamente de encontrar los barcos hundidos, sino de seguir siendo valientes, de seguir asumiendo riesgos. Y de no dejar que nada nos alejara de nuestras metas. Así era Marty.

15

«¡AHÍ ESTÁ!»

A pesar de todo lo que había cambiado desde que el Ártico había atraído a sir John Franklin más y más, con aquel final de estación de navegación limpia, seguida de una congelación que había atrapado al *Erebus* y al *Terror* y les había impedido escapar, había algo que no cambiaba nunca. Cuando parecía que el Ártico iba a ceder, se revolvía y mordía de nuevo con más fuerza. Tras varios veranos de aguas relativamente abiertas para los buscadores en la zona en que los hombres de Franklin habían abandonado sus barcos, el hielo volvió a apoderarse del mar con más ganas que nunca en 2014. Ese fue el último de los problemas que afectó a la misión que seguía en marcha y que amenazaba con convertirse en una losa para los políticos mucho más allá del punto en que, según sus cálculos, debería haberse encontrado al menos uno de los barcos desaparecidos de Franklin.

Cada vez había más presión por obtener resultados, y no solo porque los contribuyentes se impacientaran. El barco de Jim Balsillie se estaba recuperando de un arranque desafortunado. En su primer día de servicio, en 2011, el óxido de su traqueteante motor había obligado a la embarcación a regresar a puerto en Cambridge Bay. Alguien se había olvidado de colocar un cubo invertido sobre el tubo

de escape del motor del *Bergmann*, último paso imprescindible para que no entrara nieve en el motor antes de su primer invierno ártico. Tuvo que someterse a una reparación completa, tarea nada fácil en un buen mes, tan al norte, y un dolor de cabeza considerable cuando el equipo federal de búsqueda contaba con que ese barco podría trabajar cinco semanas enteras seguidas. Los escépticos se frotaban las manos: en lugar de preguntarse cuál era el planteamiento de Balsillie, suponían que no era más que otro engreído del sur que no tenía la menor idea de cómo desenvolverse en el Ártico.

—Los tipos de Parks Canada estaban bastante preocupados, la verdad —me contó Balsillie, que recordaba lo enfadado que también estaba él en aquella época.

Por suerte, su socio en la fundación, Tim MacDonald, era un empresario importante en la industria pesada. Envió a un equipo de mecánicos y consiguió que el barco estuviera listo a tiempo para llevar a cabo una búsqueda de los barcos hundidos de unos diez días. Los escépticos recularon. Alabaron a aquel «barquito» por cubrir gran parte de la superficie después de haberse perdido el 80 por ciento de la temporada en reparaciones.

—Ha funcionado —admitió a Balsillie un miembro del equipo federal—. Ahora lo creemos.

Pero parecía haber competencia a la vista. En otoño de 2012, el yate *Octopus*, valorado en 250 millones de dólares y propiedad de Paul Allen, multimillonario del software, se encontraba en lo alto del estrecho de Victoria, en el punto en que las tripulaciones habían abandonado el *Erebus* y el *Terror*. Con trece camarotes para invitados y otros veintiocho para los cincuenta y siete miembros de la tripulación, no se trataba de un yate más, sino de una plataforma de exploración de 126 metros de eslora equipada con un submarino y un vehículo operado a distancia, perfecto para rastrear el lecho

marino profundo. Además, en un hangar disponía de espacio para dos helicópteros.

Los servicios de vigilancia naval de Canadá detectaron al *Octopus* siguiendo lo que parecía ser un patrón de navegación en zigzag. Esto daba a entender que tal vez no estuviera interesado solo en el paisaje, sino que posiblemente incluso quisiera conseguir el avistamiento histórico de los barcos sumergidos de Franklin. Allen no había declarado nunca públicamente que estuviera buscando el *Erebus* o el *Terror*. Pero el interés del cofundador de Microsoft por la caza de barcos naufragados quedó confirmado tres años después, cuando, a bordo de aquel mismo yate, dirigió un equipo que descubrió el pecio de un buque de guerra japonés, el *Musashi*, de 263 metros de eslora, fuertemente armado, que la fuerza militar estadounidense hundió en Filipinas el 24 de octubre de 1944.

«El interés de Allen por la exploración viene motivado por su creencia en descubrir lo no descubierto, sobre todo maravillas históricas como el *Musashi*», se explicaba en una declaración de la página web del esquivo magnate.

Que el *Octopus* hubiera sido visto frente a la isla del Rey Guillermo, independientemente de las intenciones de Allen, constituía un recordatorio urgente para los frustrados miembros de la misión federal de que tal vez no fueran los únicos a los que les gustara encontrar los barcos naufragados de Franklin.

Cuando el Ártico volvió a entorpecer la misión en 2014, la idea de que pesaba una maldición sobre la expedición Franklin empezó a cobrar más fuerza.

Primer día de septiembre de 2014: casi 168 años después de que probablemente una tormenta atrapara al *Erebus* y al *Terror*, las tempestades árticas regresarían en cualquier momento. Pero hasta entonces el Ártico se mantenía en calma, y un silencio de claustro se posaba en el puente del rompehielos. Para los buscadores de los barcos hundidos que iban a bordo del *Sir Wilfrid Laurier*, en su sexto

año de estresante misión de búsqueda de los restos del naufragio de la expedición Franklin, aquella era una señal propicia. Tal vez ese día el Ártico, por fin, revelara algunos de sus secretos. La radio no emitía ningún graznido. Los miembros de la tripulación no parloteaban. No temblaba siquiera ninguno de los tres inmensos motores eléctricos/diésel desde las profundidades del rompehielos. La tripulación de cubierta había echado el ancla y había bajado los tres botes a las aguas gélidas: *Kinglet* y *Gannet*, de los hidrógrafos, además del *Investigator*, de los arqueólogos marinos. La búsqueda iba a continuar un día más. Asomado a la ancha y poderosa proa, un capitán podía contemplar la naturaleza salvaje infinita y fascinante y creer por un instante que se hallaba al mando de la situación, que todo estaba bajo control. Pero el capitán de guardacostas Bill Noon no era tan ingenuo. Su juiciosa mente de marinero está llena de recuerdos de temporales despiadados, de cubiertas cabeceantes, de la vigilancia constante en busca de témpanos ocultos o trampas de hielo. Noon no olvida nunca que el Ártico tiene la última palabra.

«Aquí arriba la clave es la paciencia —escribió el capitán en su cuaderno de bitácora el 1 de septiembre de 2014—, así que persistiremos dondequiera que el hielo y el tiempo nos dejen trabajar.»

La expedición de 2014 por el estrecho de Victoria había empezado con buen pie, pero el tiempo era escaso. Los primeros fríos del invierno, aunque débiles todavía, soplaban en el aire puro del Ártico, y la breve ventana de oportunidad estaba a punto de cerrarse.

En cuestión de semanas, las aguas en las que el *Laurier* fondeaba tranquilamente al este del golfo de la Reina Maud serían un inmenso bloque de hielo que no dejaría de moverse y fracturarse bajo la intensa presión, entre chasquidos tan ruidosos como disparos de rifle.

Aquella búsqueda del *Erebus* y el *Terror* se había planteado como la más sofisticada de todas las que se habían emprendido. Se habían aliado más de doce entidades estatales y socios privados, y la Agencia Espacial Canadiense proporcionaba apoyo por satélite. Los hidrógrafos federales, los expertos que inspeccionaban el lecho marino, recorrían laboriosamente el fondo del mar, llenando con lentitud los inmensos espacios en blanco de unas aguas no cartografiadas sin dejar de mantenerse alerta por si aparecían los barcos hundidos. Aproximadamente el 90 por ciento del Ártico canadiense no se había cartografiado aún según estándares modernos, y en algunos tramos del paso del Noroeste en los que podía encontrarse al menos uno de los dos buques de Franklin, los navegantes debían basarse en unas mediciones que se habían efectuado durante las primeras expediciones del siglo XIX.

Los arqueólogos subacuáticos de Parks Canada seguían oficialmente a la cabeza cuando la búsqueda entró en su sexto año. La Royal Navy canadiense encargó al *Kingston*, un buque de defensa costera construido como dragaminas, que acudiera a ayudar. El discreto brazo militar encargado de la búsqueda envió un submarino robótico llamado *Arctic Explorer*. De unos tres metros de longitud y un peso superior a las dos toneladas, el vehículo autónomo subacuático estaba pensado para trabajar a unas profundidades de hasta casi 5.000 metros, incluso bajo una densa capa de hielo, sin el menor contacto con la superficie. Conectado a un sistema de navegación inercial con unos precisos giroscopios de fibra óptica, el ordenador central del aparato estaba programado con inteligencia limitada, lo que le permitía tomar algunas decisiones básicas. El robot podía decidir cómo sortear obstáculos submarinos sin la ayuda de órdenes de satélite o radio. Una vez completada su misión, el robot era capaz de encontrar el camino de regreso a su base, ya fuese un barco a la deriva o un campamento en el hielo. El *Arctic Explorer* estaba totalmente equipado con las últimas tecnologías,

incluido un sónar de alta frecuencia y apertura sintética, y su equipo de manipuladores esperaba que proporcionara una mirada de alta resolución sobre el lecho marino, a centenares de metros de profundidad.

Una empresa especializada en cruceros de alto nivel por el Ártico contratada para colaborar con la expedición fletó un barco para enviar al Ártico superior aquel sumergible de tecnología punta del ejército. Para ello recurrió a los rusos. Si Moscú quería adquirir una mejor comprensión de la secreta tecnología robótica marina del ejército canadiense, ahora podía sentarse en primera fila. Los técnicos que manipulaban el *Arctic Explorer* pasarían días trabajando con aquel aparato de última generación, diagnosticando problemas y discutiendo soluciones a bordo del *Akademik Sergei Vavilov*. El buque, de 116 metros de eslora, se había construido en Finlandia para dedicarlo a la investigación científica, pero para entonces era puro lujo, con un comedor elegante, spa de agua caliente, sauna y sala de masajes, sala de presentaciones con forma de teatro y otros detalles para cruceristas acaudalados. En aquella expedición, entre sus pasajeros se encontraban turistas ricos y ejecutivos de grandes empresas que eran socios de la Royal Canadian Geographical Society. Pagaban por el privilegio de observar lo que, al menos sobre el papel, sería la primera línea de la búsqueda de los barcos perdidos de Franklin. Aquella «armada» la encabezaban el *Sir Wilfrid Laurier*, en el que tenían su base de operaciones el equipo central de arqueólogos, hidrógrafos, sus dos barcas de prospección y otros componentes fundamentales, y el *Bergmann*, que había cubierto, con gran diferencia, mucho más territorio en los años en que había participado. Por tercer año consecutivo, los buscadores pretendían explorar dos zonas en aquella breve temporada que iba del deshielo del verano a la estación otoñal de tormentas. El bloque septentrional se encontraba en lo alto de los estrechos de Victoria y Alexandra, a donde los barcos fantasma podían haber sido arrastrados o haber

navegado desde el punto de deserción de 1848. La búsqueda por el sur iba a concentrarse en Wilmont y la bahía de Crampton, al noreste de la isla de O'Reilly, en el extremo oriental del golfo de la Reina Maud.

Ese era el plan. El Ártico, como de costumbre, decidió otra cosa. Durante años, el cambio climático había calentado el mar, pero este seguía siendo tan impredecible como siempre. Tras varios veranos de una mengua continuada en la cubierta de hielo, que había permitido una navegación relativamente despejada en el paso que quedaba al norte de la isla del Rey Guillermo, el mar había vuelto a helarse con toda su fuerza. Al *Kingston*, de la Royal Navy, se le encomendó la misión de bajar hacia el sur y concentrarse en la zona norte de la búsqueda después de haber sido el escenario de la sesión de fotos de Stephen Harper en su visita anual al Ártico superior. Pero la banquisa era tan gruesa que el *Kingston* no llegó a acercarse siquiera al estrecho de Victoria. El *Vavilov*, rebautizado como *One Ocean Voyager* por cuestiones de imagen mediática, llegó a su posición en la zona de búsqueda del norte con una tripulación rusa y navegando orgullosamente bajo una gran bandera rusa. Los ingenieros militares pusieron el submarino robotizado en el agua, pero no fue más allá de los recorridos de prueba. Entretuvieron a los pasajeros durante un tiempo, pero no ayudaron a localizar los barcos hundidos. Sus manipuladores no dejaban que el *Arctic Explorer* se sumergiera bajo el hielo. Perder un submarino robotizado que costaba millones de dólares provocaría más titulares humillantes, peores aún que los que había suscitado la noticia de que operaban desde un barco con bandera rusa.

No mucho después de que, el 13 de agosto, se iniciara la expedición de treinta y nueve días, la Royal Canadian Geographical Society y sus socios se peleaban por haber quedado atrapados en la zona norte de la búsqueda mientras los expertos trabajaban en la zona sur, mucho más prometedora. El plan era que el *Laurier*

transportara al equipo básico hasta el norte para unirse al crucero ruso, pero, con la cantidad de hielo que seguía bloqueando la zona de búsqueda del norte, Bill Noon permaneció en el sur. Así como la banquisa que descendía por el canal de McClintock, como cemento resbalando por un conducto, había atrapado a Franklin y a sus hombres, ahora impedía el paso a la gente que intentaba encontrar sus barcos. Les interesaba sobre todo el estrechamiento que había puesto en evidencia la investigación de Tom Zagon, donde el hielo que viaja hacia el sur desde el estrecho de Victoria pasa por la constreñida entrada del estrecho de Alexandra. Si el *Erebus* y el *Terror* hubieran ido a la deriva entre témpanos que chocaban unos contra otros, si el grueso hielo marino hubiera empujado a una o a las dos bombardas, muy bien podrían haberse hundido allí.

John Geiger, aliado de Harper y miembro del Partido Conservador que dirige la Royal Canadian Geographical Society, iba a bordo del crucero ruso. Si la misión fracasaba, tendría que venderla como un éxito. Y si se descubrían los barcos hundidos, se aseguraría de que se atribuyera a Harper el mérito de un descubrimiento que sin duda ocuparía las primeras páginas de los informativos de todo el mundo. Pero no era probable que a los periodistas les importara demasiado lo que Geiger declarara si sabían que se encontraba lejos de la escena, rodeado de hielo marino, arrinconado en el interior de un crucero ruso que el Ártico había reducido al papel de espectador varado.

En la reunión diaria de las siete de la mañana, el equipo de búsqueda oyó que el rompehielos base se mantendría en la zona de la bahía de Wilmot y Crampton. Doug Stenton y Robert Park, los arqueólogos terrestres, esperaban que el *Laurier* viajara hasta el norte y llegara al estrecho de Victoria. Ya habían consumido la mitad del tiempo asignado para el helicóptero del rompehielos, y a Stenton le preocupaba un poco no llegar más al norte para llevar a cabo algunos de los trabajos de investigación programados. El hielo

marino había cerrado esa posibilidad. No era para tanto. Había más trabajo que hacer en la bahía del sur. Stenton tenía puesta la vista en unas islas pequeñas a las que quería llegar en algún momento para completar el rastreo sistemático de lugares que los arqueólogos no habían visitado nunca.

Scott Youngblut, jefe del equipo de los seis hidrógrafos de la expedición, se dirigió a Stenton durante la reunión y le dijo que necesitaba instalar una estación temporal de referencia para GPS en la bahía de Wilmot y Crampton a fin de proporcionar a sus dos barcas de prospección una fijación precisa mientras seguían trazando líneas ascendentes y descendentes en el mar, rastreando el fondo con los sónares multihaz que llevaban en los cascos, lo que se traducía en que tres buques producían imágenes en 3-D de alta definición de la topografía del lecho marino. No buscaban solamente los barcos hundidos: con cada pasada, las imágenes digitales cubrían una porción más del inmenso vacío en las cartas de navegación del Ártico canadiense, convirtiéndolo, lentamente, en un lugar más seguro para el creciente número de barcos que se esperaba que transitarían por el paso del Noroeste a medida que el calentamiento climático derritiera la capa de hielo. Youngblut informó a Stenton de que no era quisquilloso respecto al punto exacto de la bahía en el que colocar la estación de GPS, y les ofreció a él y a Park asientos en el helicóptero cuando partiera para instalarla ese mismo día, más tarde.

Los arqueólogos no habían realizado nunca un estudio serio de las islas de la bahía de Wilmot y Crampton, en la costa oeste de la península de Adelaida. Stenton habló con Park sobre las distintas opciones, que fueron reduciendo hasta quedarse con una lista breve de islas pequeñas. Una de ellas, situada varios kilómetros al norte de la de O'Reilly, era el blanco favorito de Stenton. A Youngblut también le parecía bien, de modo que se preparó para volar con el Messerschmitt-Bölkow-Blohm Bo 105 rojo y blanco que iba a bordo

del *Laurier*, un aparato alemán ligero desarrollado en la década de 1970. El piloto era el capitán Andrew Stirling, hombre de agudo sentido del humor y perilla entrecana. Vestido con traje de supervivencia de color butano y con una gorra de lana con borla muy pegada a las orejas, podrían haberlo confundido con un elfo más alto de lo normal si no fuera por el hecho de que en tierra, en el Ártico, lleva una escopeta colgada al hombro, siempre en guardia por si aparece algún oso polar.

Stirling también tenía su propia conexión personal con la búsqueda de Franklin. Escocés, nacido en Dundee, procedía de una familia vinculada a la Royal Navy. Su padre, Harvey, había sido marinero de la Royal Navy durante más de dos décadas. En la Segunda Guerra Mundial había sobrevivido a dos ataques con torpedos. El abuelo del piloto, herido por una bala expansiva alemana durante la Primera Guerra Mundial, había pasado a formar parte del personal de la familia real británica en el castillo de Balmoral, donde se había especializado en sacar brillo a los muebles lacados hasta dejarlos como espejos. En una ocasión llegó a regañar a la futura reina Isabel II cuando era princesa y creía que podía dar órdenes al personal contratado. Stirling había heredado algo importante de su padre: su fascinación por la arqueología. Si había alguien especialmente apto para culminar la larga y desesperante búsqueda de los barcos de Franklin, ese era el capitán Andrew Stirling.

Puso en marcha los motores gemelos del helicóptero. Las aspas percutían como martillos hidráulicos en el silencio del Ártico, y en cuestión de minutos ya se encontraba sobrevolando la isla azotada por el viento a la que Stenton le había pedido que se dirigiera. En un rápido vuelo de reconocimiento confirmó que no había osos, sino solo caribús. Así pues, Stirling posó suavemente los patines sobre el permafrost endurecido y apagó el motor. Ahora el único sonido era la brisa ártica, y una voz sonó rara cuando un miembro del equipo

sintió la necesidad de hablar. Mientras el arqueólogo se ponía a trabajar estudiando los círculos de piedras con que los cazadores inuits fijaban sus tiendas de campaña hechas con pieles de animales, Youngblut se dispuso a instalar el equipo del GPS. Stirling se acercó caminando hasta la orilla. Haciendo caso de las lecciones aprendidas de expertos, el piloto mantenía la vista en el suelo y la alzaba de vez en cuando para descartar la presencia de osos. No tardó en percatarse de algo que no parecía encajar allí, algo de un tono marrón herrumbroso recortado contra la piedra gris. Cualquiera sin una mirada experta habría pasado de largo, sin ver nada. Pero Stirling se acercó.

Hizo una seña a Park para que se acercara a echar un vistazo, y Stenton le siguió. Se arrodilló y recogió un objeto de hierro que estaba sobre una roca cubierta de líquenes, del lado más alejado de la orilla. El arqueólogo observó con atención en busca de la flecha ancha delatora.

«Qué lástima», pensó. No había ninguna.

Pero entonces Stenton apartó un poco la mano y vio dos flechas anchas que indicaban que el objeto era propiedad de la Royal Navy. Entre ambas figuraba el número 12, grabado por algún herrero hacía varias generaciones. En la misma orilla, algo más adelante, Stirling encontró dos piezas semicirculares de madera grisácea, cubiertas de líquenes, desgastadas por el tiempo y los elementos. Una vez de regreso en el rompehielos, Stenton llevó aquellos objetos al laboratorio para que los arqueólogos marinos los cotejaran con los planos del *Erebus* y el *Terror*. Jonathan Moore identificó enseguida la pieza metálica, de la longitud aproximada de un antebrazo humano y con forma de hebilla para el pelo: se trataba de un pivote de pescante. Corroído tras más de un siglo y medio en el Ártico pero aún sólido, formaba parte de un mecanismo que los marineros usaban para subir y bajar los botes salvavidas por los costados del buque.

Los objetos de madera, que contaban con clavos salientes de hierro colado con la cabeza cuadrada, eran dos mitades del escobén de cubierta, el tubo de hierro por el que pasaba la cadena del ancla para llevarla hasta su depósito inferior. El pescante pesaba demasiado para ser arrastrado por el viento, incluso si se trataba de un temporal ártico. Los arqueólogos sospechaban que el hielo había depositado el hierro en la orilla cuando había seccionado los mástiles de los barcos hundidos. Posteriormente llegaron a la conclusión de que, convertidos en un amasijo de obenques, los aparejos que en otro tiempo habían mantenido derechos los tres mástiles del *Erebus* seguramente se habrían enredado con los pescantes de sotavento y los habrían roto. Los buscadores tuvieron el pálpito de que estaban a punto de dar con el barco naufragado de Franklin. Cargado de adrenalina, impaciente por mostrar sus hallazgos a sus colegas del *Laurier*, Stirling regresó a toda prisa al rompehielos y posó el helicóptero con cuidado sobre sus esquís. Mientras las aspas levantaban un vendaval sobre la cubierta de popa, Bill Noon esperaba al borde del pequeño hangar. Siempre bajaba del puente de mando para esperar a Stirling cuando este le comunicaba por radio que iniciaba su aproximación para aterrizar en compañía de Stenton y Park. El capitán del rompehielos, ferviente enamorado de los barcos antiguos y las viejas costumbres marineras, quería ser el primero en ver cualquier cosa que encontraran los arqueólogos. Por las sonrisas de sus rostros, Noon sabía que estaba a punto de contemplar algo grande.

—Tengo algo que enseñarte, te va a gustar —susurró Stenton al capitán cuando se dirigían al interior. Como habría hecho un buscador de oro desconfiado con sus pepitas del preciado metal, no había sacado las «reliquias» del helicóptero.

En menos de media hora, Noon estaba en el puente, contemplando la pieza de hierro de un barco de la Royal Navy cuyos marineros habían sacrificado sus vidas para abrir la navegación a

través del archipiélago Ártico. Al capitán del rompehielos, beneficiario de aquel legado, no se le escapaba la trascendencia del momento. Apreció al instante la importancia de aquellas flechas anchas y bajó corriendo la estrecha escalera que conducía hasta su camarote para estudiar los planos del *Erebus* y el *Terror*. Minutos después de que Moore identificara aquellos restos como piezas de un pescante en el laboratorio de los arqueólogos, Noon llegó a la misma conclusión. El ritmo de las cosas se aceleró cuando Harris y Youngblut empezaron a planificar desplazarse hasta aguas no cartografiadas y acordaron trazar unos largos canales de rastreo en lo que aún era una zona grande y poco conocida de los mares árticos. El arqueólogo y el hidrógrafo siempre intentaban trazar unos patrones de búsqueda que siguieran la geología submarina en unos mares en que los bancos de arena y los *drumlins* moldeados por los antiguos glaciares podían abrir muy fácilmente una brecha en el casco del barco de los submarinistas, el *Investigator*. El objetivo era seguir unos canales de búsqueda paralelos a los de los riesgos probables que de pronto pudieran surgir de la nada en unas zonas mal cartografiadas como aquellas. No obstante, tras años de búsqueda interminable de los barcos naufragados de Franklin, Harris había adquirido ya una especie de sexto sentido ante los matices del Ártico, creía saber cómo movía este las cosas y dónde era probable que mantuviera oculto un gran secreto. Si no otra cosa, una planificación detallada contribuía a un aumento de la eficiencia.

—Si uno va a contracorriente, siempre tiene que parar y arrancar, parar y arrancar —comentó Moore.

A la mañana siguiente, la tripulación del rompehielos bajó el *Investigator* por el borde de la cubierta. Era el 2 de septiembre y pasaban unos pocos minutos de las siete. Los arqueólogos tenían pocos motivos para pensar que aquel no iba a ser un día más. Los últimos objetos hallados suscitaban entusiasmo, y eran los últimos restos de la expedición Franklin descubiertos desde que el teniente

del ejército estadounidense Frederick Schwatka llevó a cabo su búsqueda en la década de 1870. Pero no eran exactamente flechas que apuntaran hacia un naufragio oculto en algún punto del fondo del mar en un área llena de posibilidades. Los inuits, el hielo o alguna otra fuerza podían haber trasladado aquellos objetos a una distancia significativa del barco al que pertenecían. El buque, según los relatos de los inuits, que hablaban de varios hombres viviendo a bordo acompañados tal vez de un perro, podría haber cambiado de ubicación mucho antes de hundirse, tal vez tras ir a la deriva, arrastrado por el hielo marino o bajo el control de los marineros. Sus restos sumergidos podían estar literalmente en cualquier parte.

En primer lugar, el equipo terminó de rastrear una zona que habían dejado sin recorrer el día anterior. Después los arqueólogos se acercaron más a la pequeña isla en cuya orilla había encontrado Stirling los objetos. Allí desplegaron su sónar de barrido lateral Klein 3000, alojado en el dispositivo con forma de torpedo, lo bastante pequeño y ligero como para que un buceador lo sostuviera entre los brazos, atado a doscientos metros de cable reforzado. Harris mantenía la vista fija en un ordenador portátil que había frente a una silla alta, junto al timón del capitán, y observaba las imágenes granuladas que el sónar captaba en vivo del lecho marino, a medida que su recorrido aparecía en la pantalla. Una línea negra, gruesa, ocupaba la mitad, y era la sombra creada por los ecos electrónicos del dispositivo que rebotaban contra el lecho marino a ambos lados. Después de que el técnico Chriss Ludin concluyera el recorrido de la primera pasada planeada, cedió el control de la barca a su colega Joe Boucher. El *Investigator* realizó un viraje brusco y regresó para emprender la segunda pasada, avanzando lo bastante rápido como para que el torpedo no rozara el fondo del mar, pero lo bastante despacio para poder echar un vistazo a cualquier cosa importante que se encontrara allí abajo sin golpearla. Salvo por algunos surcos de hielo, el lecho marino era ese mismo mundo monótono, sin

rasgos distintivos, que había consumido más meses de los técnicos de lo que les apetecía recordar. Pero en ese momento los ecos del radar empezaron a reflejar algo grande y sólido que se alzaba considerablemente por encima del lecho marino.

—¡Ahí está! —exclamó Harris cuando una imagen granulada del barco hundido fue apareciendo de manera gradual en la pantalla de su ordenador portátil, apoyado junto al timón del piloto.

El buque estaba posado con firmeza sobre la quilla, orgullosamente erguido entre piedras compactas, grava y arena, en unos diez metros de agua. Apenas tres metros de mar transparente separaban la cubierta de la superficie del agua, por lo que cualquiera que mirara desde una embarcación o a través de un agujero en el hielo podría verlo con total claridad. Camuflado entre un espeso bosque de algas marinas, a cualquiera que hubiera pasado por allí le habría parecido parte de un arrecife. El pecio estaba acurrucado entre bajíos, abierto al extremo norte y protegido del embate violento del mar, que podría haberlo desmembrado. Algunos bajíos se hallaban a apenas dos metros de la superficie, a la espera de abrir una brecha en el casco de cualquier barco que pasara. Aun así, exceptuando un gran hueco en la popa del barco hundido de Franklin, este se encontraba en unas condiciones bastante buenas. Para dar el siguiente paso, el de confirmar oficialmente que en realidad habían encontrado el *Erebus* o el *Terror*, Harris mostró imágenes del sónar a Marc-André Bernier, director de la unidad de arqueología subacuática, en el rompehielos. Todavía no estaban del todo seguros de qué barco naufragado estaban contemplando, pero no había duda de que, por fin, la larga búsqueda de uno de los barcos de Franklin había terminado.

Y, sin embargo, no podían contárselo a nadie: el histórico descubrimiento debía mantenerse en secreto. Ese era el tesoro político de Stephen Harper, y debía ser él quien lo revelara al mundo entero. Retrasar la noticia también permitiría que el Gobierno

británico fuera informado, a través de los canales adecuados, de que el barco hundido de la Royal Navy había sido localizado. Se dieron todos los pasos posibles para que la información no se filtrara. Ni siquiera podían contarle a Bill Noon, comandante de la Guardia Costera, que una expedición encabezada por su rompehielos había encontrado uno de los barcos de Franklin. Transcurrieron cuatro días entre el momento del descubrimiento de los arqueólogos marinos y la llamada, a través del sistema interno de comunicación del barco, para que el capitán se dirigiera a su camarote en la tarde del 6 de septiembre. Los arqueólogos marinos ya estaban esperando a Noon y cerraron la puerta del capitán después de que este entrara, algo que no solía ser buena señal en un rompehielos de la Guardia Costera situado en el Ártico. Se temió lo peor. Pero, tras sentarse junto a su biblioteca llena de volúmenes sobre historia náutica, Noon oyó una noticia que lo dejó asombrado. Visionó una grabación digital de las imágenes del sónar en el portátil, aunque tardó unos segundos en asimilar la verdad. Los hombres se abrazaron con lágrimas en los ojos. Y entonces el capitán se dio cuenta de que debía desconectar inmediatamente su barco del mundo.

Activando el estricto protocolo de confidencialidad preparado meses antes, Noon bloqueó todas las comunicaciones del rompehielos con el mundo exterior, exceptuando el teléfono por satélite del buque, la conexión de alta velocidad de internet y las comunicaciones por radio que sus oficiales y él controlaban desde el puente. Un aviso emitido por megafonía pedía a Youngblut que acudiera a su oficina del *Laurier*, donde el oficial en jefe Rich Marriott también cerró la puerta y pidió al hidrógrafo que le entregara todos sus equipos de comunicación por satélite. Fue entonces cuando Youngblut, que había visto los objetos encontrados en la isla y sabía que podían suponer un punto de inflexión, fue consciente de que aquellos objetos habían conducido al hallazgo del barco hundido de Franklin. Hasta que se hubiera informado a los

altos mandos y se organizara un anuncio acorde con la situación, ni siquiera Harper sabría que se había hecho historia. El descubrimiento se mantuvo como un secreto muy bien guardado, conocido solo por un reducido círculo de buscadores y algunos oficiales en Ottawa, durante una semana antes de que Harper apareciera en rueda de prensa en Ottawa para anunciar el hallazgo.

Yo viajé a bordo del *Investigator* pocos días después y pasé un día meciéndome en el mar con Jonathan Moore y el equipo. Los observaba ejecutar los pasos propios de la búsqueda de un naufragio, oía a Van Morrison y a Pink Floyd por un altavoz que había fabricado Boucher con un vaso de papel, y en ningún momento intuí siquiera que ya hubieran encontrado uno de los barcos de Franklin. Finalmente me llegó la confirmación de mi compañero de camarote, Marc-André Bernier. Nosotros ocupábamos uno que se encontraba en la popa del rompehielos, delante de la sala de pesas que usaba la tripulación, dos niveles por debajo del helipuerto. Él había mantenido el secreto, siguiendo órdenes de arriba, hasta que empezó a hacer el equipaje a toda prisa porque se iba a Ottawa para asistir a la rueda de prensa de Harper.

—Casi se diría que ese barco quería que lo encontráramos —me dijo Bernier en el camarote.

Se emocionó al contarme el momento en que el arqueólogo marino supo que estaban contemplando uno de los barcos hundidos más buscados del planeta, un barco que durante mucho tiempo se había resistido a la búsqueda más cara de la historia marítima. Mientras contemplaba a Bernier meter sus cosas de cualquier manera en su bolsa de lona, veía que empezaban a abrirse unas compuertas tras años de presión acumulada.

—Se me saltaron las lágrimas —me confesó—. Lloramos todos. Tienes que confiar mucho en ti mismo y en tus colegas. Hay una presión y un escrutinio constantes, porque somos del Gobierno. Y es una conquista. Hay gente a la que le encanta. Otros creen que no

deberíamos dedicarnos a esto. También hay gente que dice: «No estáis buscando donde tendríais que buscar». Y cuanto menos buscas, menos encuentras y más te critican.

Cuando descubrieron el barco hundido, el *Vavilov* seguía en la zona de búsqueda del norte, sorteando en ocasiones aquel campo de minas que eran los témpanos a una velocidad inferior a un nudo. John Geiger, al que no habían contado nada del hallazgo de aquellos objetos fundamentales, estaba furioso. Después de las once de la noche, hora local, del 1 de septiembre, horas antes del descubrimiento de la mañana siguiente, había intentado una vez más ponerse en contacto con Andrew Campbell, el vicepresidente de Parks Canada, para solicitar que el *Laurier* pusiera rumbo al norte para escoltar al crucero ruso hasta el territorio principal de la búsqueda.

«Nos encontramos en una situación muy desesperante, como imaginarás —le escribió Geiger—. Hay aguas abiertas, como verás en la imagen por satélite, pero no tenemos manera de llegar allí sin escolta [de un rompehielos].»

Campbell no cambió de opinión. El ejecutivo de Parks Canada ya le había dicho a Geiger que dejaría las decisiones sobre el despliegue en manos de los expertos de la expedición.

«Dado que toda la logística y la planificación de la operación las han gestionado en la práctica equipos profesionales, supongo que siguen haciéndolo con pleno conocimiento de la situación», escribió Campbell el 30 de agosto.

Geiger insistió en que su barco se situara en una buena posición para poder encontrar algo, y daba a entender que el *Laurier* estaba perdiendo el tiempo al recorrer el sur en vías, según los patrones de búsqueda, tan aburridas como cortar el césped con una segadora.

«Sigo pensando que tenemos una posibilidad —instó Geiger—. Pero no si el *Laurier* se dedica a cortar el césped en la zona de búsqueda del sur.»

Sin dejar de trabajar bajo un manto de secretismo, los arqueólogos marinos se dispusieron a explorar el pecio antes de que el invierno inminente sepultara la bahía de Wilmot y Crampton bajo el hielo. Cargaron los equipos de submarinismo, cámaras subacuáticas y un vehículo accionado a distancia (amarillo chillón y del tamaño de un generador portátil) a bordo del *Investigator*. La tripulación del rompehielos accionó con cuidado las manivelas del pescante para que la barca de prospección se posara suavemente sobre las olas. Antes de que los buceadores se zambulleran, a los testigos no autorizados se les ordenó que abandonaran la cubierta. Mantener en secreto la ubicación exacta del naufragio era básico para protegerlo de los cazadores de tesoros. Bill Noon llegó a advertir a sus marineros de que quería saber si alguno de ellos oía o veía algún avión sobrevolando la zona, por si había alguien espiándolos. Solo posteriormente, cuando el Gobierno canadiense decretó una zona de exclusión alrededor del punto en el que se encontraba el barco hundido de Franklin, se hizo evidente dónde se encontraba este. El lugar del descanso definitivo del buque insignia de sir John Franklin, el *Erebus*, yace 16 kilómetros al sureste del extremo de Grant Point. Lo encontraron a poca profundidad, justo donde los inuits llevaban generaciones diciendo que un gran barco se había hundido después de que varios hombres, y tal vez un perro, hubieran vivido a bordo.

Durante la primera inmersión de los arqueólogos, que duró apenas cuarenta minutos, los abrumó encontrar tal cantidad de objetos esparcidos por el barco y el lecho marino circundante. Enseguida identificaron dos cañones de bronce junto a la cubierta de popa. La campana de bronce fundido del buque, poderoso símbolo de cualquier embarcación, fue más fácil de sacar a la superficie. Cuando los submarinistas lo hicieron y la campana estuvo limpia, dio una nueva vida a los espíritus de los 129 hombres valientes que

habían entregado su vida para ampliar los horizontes del conocimiento humano. Fechada en 1845, el año en que se despidieron para siempre de sus casas y su país, llevaba grabada la punta de flecha abierta característica del Gobierno británico. Posteriormente, los arqueólogos encontraron la empuñadura dorada de una espada sin hoja. No cuesta imaginar a alguien como sir John Franklin cerrando el puño para agarrarla con fuerza. Se confirmó que el pecio hundido era el *Erebus*, el buque insignia de 31 metros de eslora de sir John Franklin en el que este había vivido y trabajado en el camarote del capitán, situado en la popa.

Tras varias inmersiones, incluyendo algunas que realizaron tras practicar unos agujeros triangulares en el hielo durante el siguiente invierno, los arqueólogos recuperaron numerosos objetos, entre ellos parte del timón, de madera y metal, el frasco de un medicamento y una pieza redonda de cristal esmerilado enmarcado en latón. Se trataba de uno de los iluminadores patentados de Preston, que llevaba luz hasta los hombres que se amontonaban en las húmedas plantas inferiores de los buques de Franklin. Y lo mejor de todo: podía apagarse a través de un conducto de ventilación.

Un verano después de que se encontrara el *Erebus*, los arqueólogos subacuáticos se estacionaron cerca del lugar a bordo del *Martin Bergmann*, lo que les dio mucho más tiempo para explorar el buque sumergido. Identificaron unos setenta objetos de interés, entre ellos un sextante. Pero entonces los alcanzó un temporal con vientos de unos cien kilómetros por hora que azotaban las aguas y que obligaron al equipo a guarecerse en Cambridge Bay durante cinco días. Mientras se encontraban allí, olas de más de cuatro metros alcanzaron el lugar del naufragio. Al ser solo tres metros los que separaban el *Erebus* de la superficie, la tormenta podía haberlo expuesto a los vientos y las olas. Era casi como si un barco muerto

volviera a la vida y navegara por encima de otra tormenta polar con la fuerza de la que aún pudiera hacer acopio, como el *Erebus* había hecho tantas veces antes de encontrarse con la que lo atrapó.

Adrian Schimnowski, que había sustituido a su esposa como jefe de operaciones de la Arctic Research Foundation, dijo:

> Cuando las condiciones mejoraron y el *Martin Bergmann* pudo regresar al mismo punto, el agua había pasado de la transparencia absoluta a la visibilidad nula.
>
> Bajo el agua no te veías ni la mano frente a ti. Casi todos los objetos que habíamos documentado habían cambiado de lugar. Incluso algunos tablones se habían movido. Varios de los objetos que se encontraban en cubierta habían desaparecido. No saben adónde fueron a parar.

Como un animal agitado, la furiosa tormenta había movido pesados tablones, había desordenado objetos de incalculable valor y había causado unos daños importantes a las posibles pistas que podrían haber ayudado a resolver el misterio de cómo encontraron su final los miembros de la expedición Franklin. El sextante quedó enterrado bajo pesados tablones de madera. Los platos y otros objetos cayeron por la borda.

Los arqueólogos no tendrían más remedio que organizar otra expedición, otro año, para ver qué podían recuperar mientras proseguía la búsqueda del *Terror*.

16

BAHÍA DEL TERROR

Con el transcurso de las décadas, el conflicto se había enquistado tanto en la búsqueda de Franklin que ni el éxito espectacular que supuso el hallazgo del *Erebus* puso fin a las disputas. Nunavut se negó a tramitar permisos arqueológicos a los submarinistas de Parks Canada que trabajaban en el yacimiento a menos que el Gobierno canadiense cediera su autoridad sobre cualquier objeto que los arqueólogos quisieran sacar del lecho marino. El Gobierno federal transigió, pues temía que la Policía Montada acabara por detener a los arqueólogos, pero acto seguido reafirmó su autoridad declarando el barco hundido y las aguas circundantes patrimonio histórico nacional. Los inuits, por su parte, invocando un acuerdo sobre reclamaciones territoriales, presionaban para iniciar unas negociaciones que permitieran dirimir de quién era la propiedad y el control de los más de cincuenta objetos de la expedición Franklin que los arqueólogos marinos habían sacado del fondo del mar; y defendían que aquellas piezas recuperadas debían exponerse en sus comunidades para potenciar el turismo.

En 2016, el rompehielos de la Guardia Costera *Sir Wilfrid Laurier*, el buque de investigación *Martin Bergmann*, de la Arctic Research Foundation, y el *Shawinigan*, de la Royal Navy canadiense, partieron

en busca de los restos del naufragio del *Terror*. Pero con solo nueve días reservados para la búsqueda, las esperanzas no eran muchas. No se permitió la presencia de periodistas en la expedición. Los expertos daban por sentado que el hielo marino habría destrozado seguramente el otro buque de Franklin y habría esparcido sus restos por las profundidades del océano, no mucho más al sur de donde se abandonaron los barcos en 1848, en la punta norte del estrecho de Victoria.

Antes de reunirse con el resto de la expedición, el *Bergmann* había zarpado para llevar a cabo algunos trabajos de investigación. La científica marina Lina Rotermund, que acababa de licenciarse en la Universidad Dalhousie de Halifax, iba a bordo para estudiar la ensenada de Chantrey, situada en la desembocadura del río Back. El *Bergmann* pasó dos días en el mismo lugar al que los supervivientes de la expedición Franklin habían tenido intención de llegar 168 años antes con la esperanza de librarse del Ártico siguiendo el curso del río hacia el sur. Rotermund estaba interesada en el hábitat de la trucha ártica, e iba equipada con diversos instrumentos para medir las corrientes, estudiar el lecho marino y sus sedimentos, cuantificar el grado de salinidad del agua y recabar otros datos para mejorar las posibilidades de esos peces de sobrevivir al rápido calentamiento del clima en latitudes tan septentrionales.

La primera etapa de un estudio más extenso en el tiempo formaba parte del empeño mayor de la Arctic Research Foundation de asegurarse de que los inuits disfrutaran de los beneficios duraderos del descubrimiento del *Erebus*. En Gjoa Haven y en Cambridge Bay, unos contenedores de transporte se habían transformado en estudios de artistas plásticos y laboratorios científicos, alimentados por paneles solares y molinos de viento. Se contrató a inuits jóvenes como becarios para aportar esperanza de buenos empleos y de un futuro más prometedor. Había un proyecto vinculado con el anterior que tenía por objeto la potenciación de un

turismo sostenible. Parks Canada prometió unas nuevas instalaciones en Gjoa Haven, con una lista de opciones a debatir con los inuits entre las que se encontraba un centro de visitas y unos laboratorios de conservación para las piezas recuperadas de la expedición Franklin.

Desde la ensenada, el *Bergmann* puso rumbo a Gjoa Haven el 2 de septiembre de 2016. Adrian Schimnowski debía recoger al décimo integrante de la tripulación, un inuit de cuarenta y nueve años llamado Sammy Kogvik. Miembro de los Rangers canadienses, fuerza militar de reserva del norte formada en su mayoría por inuits, Parks Canada lo había contratado para que prestara ayuda en la búsqueda más reciente del *Terror*. A Schimnowski le costó localizar a Kogvik, y cuando finalmente se encontraron entendió por qué. El inuit, que habla inglés despacio y en voz baja, desconfía de los forasteros. La disputa cada vez más enconada por la entrega del yacimiento del *Erebus* estaba erosionando la confianza entre los inuits y los *qalunaaq*. Tras examinar con atención al jefe de la expedición del *Bergmann*, Kogvik le confió que le habían ofrecido escoger en qué barco prefería ir. El inuit preguntó, y los pobladores locales le dijeron que podía estar seguro de que Schimnowski no lo traicionaría, ni a él ni a ningún inuit. Así que decidió enrolarse en el *Bergmann*.

Como otros *qalunaaq* que consiguen prosperar en el Ártico, Schimnowski había recorrido un camino tortuoso para llegar hasta allí. Tiene formación como profesional de la salud y bombero, pero también había trabajado en televisión, en un canal de videoclips, era diseñador de interiores, fabricaba muebles a medida y competía en un campeonato internacional de barco dragón. Además, es artista de instalaciones y submarinista comercial. Y, como a Kogvik, le encanta pescar. Sobre todo, Schimnowski parece tener una paciencia infinita para sentarse a escuchar respetuosamente a los inuits que tienen algo que contar. Es un rasgo muy poco frecuente entre los canadienses del sur cuando están en el norte, donde los forasteros

suelen mostrarse impacientes y hasta manipuladores con los inuits, cuyas historias hablan de épocas en las que ellos eran los únicos seres humanos del Ártico.

Mientras el *Bergmann* avanzaba hacia el este a través del estrecho de Simpson, con los motores diésel Detroit de 456 caballos a toda máquina en lo que se esperaba que fuese una travesía de treinta horas hasta Cambridge Bay, Schimnowski permaneció en el puente escuchando en silencio a Kogvik, que le indicaba puntos de referencia familiares a lo largo de la costa. Hombre de pocas palabras que por lo general solo hablaba cuando le hablaban, Kogvik se animaba cuando divisaba algún rincón favorito, la cabaña de caza de algún pariente, los restos abandonados de algún equipo o cualquier cosa que avivara un recuerdo agradable. Tras otro prolongado silencio, el inuit empezó a hablar de pronto de la bahía del Terror, que quedaba lejos de allí hacia el norte. Unos seis años antes —tal vez fueran siete u ocho, dijo Kogvik—, recorría en moto de nieve la banquisa en la bahía del Terror para ir a pescar en primavera con un amigo suyo, un inuit del lago Baker. Kogvik lo llamaba Tío Jimmy. A su izquierda divisó algo raro que sobresalía del hielo como un hombre alto y detuvo el vehículo.

—¿Qué es eso? —preguntó a su amigo.

—No lo sé —respondió Tío Jimmy.

Cuando Kogvik se acercó un poco más, supo que estaba viendo un palo de madera, de algo menos de medio metro de diámetro. Parecía parte de un mástil. Los dos hombres se aproximaron caminando sobre el hielo. Kogvik sacó la cámara del bolsillo de su parka y le pidió a su amigo que tomara una fotografía. Sonriendo, Kogvik posó para la primera de una serie. Pasó el brazo izquierdo por detrás del objeto. Después se sujetó con el otro brazo y las dos piernas, en un gran abrazo de oso, a la espera de la segunda instantánea. El sol estaba a punto de ponerse, así que se dieron prisa para acampar. Al día siguiente, el suegro de Kogvik, Ben

Putuguq, se unió a ellos siguiendo su rastro en la nieve. Él también había visto el mástil y les contó historias de un barco hundido que se narraban en los viejos tiempos.

Pero, cuando regresaron a Gjoa Haven, Kogvik quiso sacar la cámara del bolsillo de su parka y se dio cuenta de que no lo había cerrado con la cremallera. Sin imágenes, no tenía pruebas de que un mástil se alzaba sobre el hielo en la bahía del Terror. Y peor aún: perder la cámara tras el hallazgo parecía un mal presagio. Una seria advertencia. Kogvik y su suegro decidieron mantener aquella historia en secreto. El silencio de Tío Jimmy llegó por otra vía: un año después se hundió en el hielo y se ahogó en un lago que no quedaba lejos de Gjoa Haven.

Si otros hubieran escuchado aquella historia, tal vez habrían sonreído desdeñosamente y cambiado de tema. Pero Schimnowski sabe que muchas veces el Ártico revela sus secretos de maneras curiosas.

—El Ártico te ofrece un regalo cuando estás preparado para recibirlo. —Así es como él lo expresa.

Además, no era la primera vez que Schimnowski oía historias raras sobre la bahía del Terror. Los inuits contaban que veían reflejos de un barco bajo la superficie, a veces cuando la luz apenas despuntaba sobre el mar o cuando sobrevolaban la zona. Louie Kamookak me contó que las cosas que ocurrían en la bahía y sus alrededores eran mucho menos mundanas.

—La bahía del Terror es conocida por muchos encuentros terroríficos que se produjeron en el pasado —me había dicho Kamookak—. A mí me da escalofríos.

Schimnowski preguntó a los miembros de su equipo si querían desviarse un poco y echar un vistazo. Y le dijeron que sí. En una llamada por satélite a Jim Balsillie en la que los dos hombres debían hacer pausas para esperar la voz con retardo de su interlocutor, este dio su consentimiento para que el *Bergmann* cambiara de ruta y

pusiera rumbo a la bahía del Terror. El barco llegó a las cuatro de la madrugada. El cocapitán, David McIsaac, aminoró la velocidad para adentrarse en aquellas aguas no cartografiadas. Sin mapas modernos que muestren los posibles obstáculos del lecho marino, no hay manera de saber qué acecha bajo la bahía del Terror hasta que aparece en el visor del sónar o cuando la embarcación se detiene y queda encallada al rozar un banco de arena oculto. Durante la búsqueda de 2014, aquel barco de veinte metros de eslora había llegado a tocar un bajío en el estrecho de Simpson, pero la tripulación había conseguido liberarlo sin demasiados problemas. En todo caso, se trata de una experiencia que a nadie le apetece repetir en el Ártico superior. Y menos en la oscuridad que precede al amanecer. McIsaac pilotó lentamente el *Bergmann* hacia el norte, adentrándose en la bahía hasta una profundidad de apenas quince metros. A las seis de la mañana, la tripulación echó al agua al Dolphin, un esquife de aluminio de cinco metros de eslora con dos motores fueraborda de 20 caballos. Sin capa de hielo ni nieve en tierra, a Kogvik le costaba recordar con precisión dónde había visto aquel mástil misterioso.

Los relatos de los inuits describían la silueta de un barco con mástiles que podía verse desde una isla de la bahía cuando, en primavera, se ponía el sol, así que los investigadores se dirigieron a un grupo de islotes situados al este. Tuvieron que sortear numerosos bajíos, avanzando por unas aguas con una profundidad de entre uno y tres metros. Yves Bernard, submarinista y suboficial de primera de la Marina canadiense, escrutaba el lecho marino con un sónar de barrido lateral que iba instalado en un travesaño del esquife. La infructuosa búsqueda en los bajíos activó los recuerdos de Kogvik de su recorrido por la bahía años atrás, y los buscadores se dirigieron a aguas más profundas. Pero nada. Dedicaron unos quince minutos más a peinar la zona antes de regresar al *Bergmann* para desayunar algo y debatir las distintas opciones.

A las 8.20 de la mañana del 3 de septiembre, la tripulación había acordado ya dejarlo para seguir hacia Cambridge Bay. McIsaac conectó el piloto automático para sacar el *Bergmann* de la bahía por una vía que se encontraba a unos 400 metros más al oeste de la ruta seguida al entrar, en parte para obtener un campo más amplio para el sondeo de profundidad que permitiera regresar en condiciones de mayor seguridad. Cedió el timón a su hijo Daniel y bajó un momento al baño mientras los demás se apretujaban en el comedor para desayunar tortillas, patatas ralladas fritas y beicon con café. Quince minutos después, con los motores a toda máquina para propulsar el barco a siete nudos, el fondo totalmente plano de la bahía empezó a levantarse de pronto. El *Bergmann* se encontraba a unos doscientos metros al norte de las aguas abiertas. Un objeto de grandes dimensiones apareció en la pantalla del sondeador instalado a la derecha del timón, como una silueta entre rojiza y anaranjada. «Demasiado grande para ser un banco de peces —pensó Daniel McIsaac—. Imagen demasiado poco compacta para indicar una roca grande.» McIsaac se preguntó si había llegado a ver mástiles, pero estaba más concentrado en no chocar con nada. Con el corazón acelerado, aminoró la marcha hasta detener el barco.

—¿Qué crees que es eso de ahí? —preguntó McIsaac a Matt Briggs, marinero de primera de la Marina canadiense, la otra única persona presente en el puente de mando.

Tras rascarse la cabeza y arquear las cejas, McIsaac gritó:

—Adrian, ¿puedes subir?

No obtuvo respuesta. McIsaac pidió entonces al contramaestre que fuera a buscar a Schimnowski. Deprisa.

—¡Será mejor que subáis! —gritó Briggs desde lo alto de la escalera. El cocapitán Gerry Chidley, que prácticamente se había criado en aquel barco de arrastre que se había convertido en el *Bergmann* y era el marinero más experimentado a bordo, fue el primero en entrar en el puente de mando. Se echó hacia delante

para estudiar la imagen de la pantalla. Nadie se acordaba de la última vez que Chidley se había quedado sin palabras.

—¿Qué es eso? —soltó al fin.

—No tengo ni idea —respondió McIsaac, que abrió mucho los ojos y alzó las manos al cielo—. Esperaba que me lo dijeras tú.

Segundos después todos los miembros de la tripulación se arremolinaban alrededor de la pantalla del sondeador haciendo esfuerzos por ver algo. Anonadados. Todos estallaron en carcajadas cuando alguien preguntó al capitán David si había tirado de la cadena y algo había caído al mar. Una segunda pasada por encima del objeto reveló que se trataba de un barco de tres mástiles posado en el fondo, a 24 metros de profundidad. En su punto más alto se encontraba a unos diez metros sobre el lecho marino.

Desde el Dolphin, los miembros de la tripulación confirmaron con el sónar de barrido lateral, y ayudados de un transductor de sonda de mayor calidad (que solía emplearse para detectar cardúmenes de peces), que estaban contemplando un gran barco naufragado similar en tamaño al *Erebus*. Regresaron al *Bergmann* y prepararon una variedad de cámaras: cuatro GoPro, una de ellas sellada en un protector subacuático resistente a la presión, y las ataron a una jaula de acero inoxidable de poco más de medio metro de altura, de treinta centímetros de ancho y treinta de profundidad. En la base de esta fijaron luces para iluminar el lecho marino y unos marcadores láser para medir objetos. El dispositivo en conjunto pesaba casi siete kilos y podía transmitir imágenes de vídeo en directo al barco a través de un «cordón umbilical» diseñado para soltarse si todo el conjunto de aparatos se enganchaba en algo. Como el *Bergmann* avanzaba lentamente, a menos de dos nudos, las cámaras captaron unas imágenes asombrosas de un barco prácticamente intacto, con piezas de madera que se habían desprendido de los mástiles aún en pie esparcidas por la cubierta, y lo que parecía ser un ancla a estribor. El *Terror* había navegado con varias anclas de distintos

tamaños. Un bauprés de unos seis metros de largo apuntaba como una lanza gigante desde la proa del barco.

Cuando cambiaron las baterías de la cámara y el conjunto de dispositivos se desplegó por tercera vez, el viento y las corrientes habían empezado a cambiar. La jaula de la cámara se acercaba demasiado a la proa, por lo que Schimnowski ordenó que lo subieran con el carrete manual. En ese momento, de pronto, el conjunto se desconectó del cordón umbilical cuando aún estaba cerca del lecho marino, ya sea porque había tocado la proa del barco hundido, o porque el cordón mismo había rozado algún mástil o el bauprés activando el mecanismo de desconexión rápida que permitía que se soltasen las cámaras para evitar que impactasen contra el pecio. Fuera como fuera, la señal de vídeo se perdió. En contra de las instrucciones recibidas, los tripulantes no habían guardado las imágenes. Como años atrás le había ocurrido a Kogvik, el equipo protagonista del descubrimiento no tenía nada que avalara su hallazgo. Ni una imagen ni una prueba. Así que el *Bergmann* partió hacia Cambridge Bay en busca de un vehículo accionado a distancia (ROV, por sus siglas en inglés) que incorporaba cámara de vídeo, y para repostar y reaprovisionarse y regresó a toda prisa a la bahía del Terror. No se trata de una operación fácil en un barco tan pequeño como el *Bergmann*. A menudo se balancea y cabecea con la mar gruesa ártica al final del verano. Cuando la embarcación se enfrenta a grandes marejadas, los tripulantes que intentan dormir sufren la tortura de levitar sobre las literas cada vez que la proa se zambulle, para desplomarse cada vez que se levanta. Pero el regreso a la bahía del Terror hizo que las magulladuras y los estómagos revueltos valieran la pena. Bernard puso en marcha el ROV SeaBotix verde y negro, equipado con un brazo robótico, foco, cámara de alta definición y localizador por GPS. Como un ojo que espiara un pasado congelado, la cámara encontró la campana del barco posada de costado sobre la cubierta. También había un cañón. Los cristales

seguían firmemente fijados a las tres o cuatro ventanas altas de la cabina en la que el capitán del *Terror*, Francis Crozier, segundo de Franklin, dormía y trabajaba en la popa.

—Se diría que este barco se cerró cuando llegó el invierno y se hundió —me contó Schimnowski—. Todo estaba cerrado a cal y canto. Incluso las ventanas siguen intactas. Si uno pudiera sacar el barco del agua y bombear el agua de su interior, seguramente volvería a flotar.

Al principio el equipo pensó que estaba contemplando un barco ladeado unos cuarenta y cinco grados a estribor sobre el fondo marino. Pero la tercera inmersión con el ROV los llevó a una conclusión muy distinta: «Nos dimos cuenta de que el barco está plantado recto en el fondo marino, no inclinado, lo que significa que se hundió suavemente hasta llegar al fondo», me explicó Schimnowski en una actualización que me envió por correo electrónico desde el Ártico superior una vez que la noticia del descubrimiento se propagó por todo el mundo.

Bernard metió el ROV por una escotilla abierta para echar un vistazo al interior del *Terror*.

«Hemos visto dos botellas de vino, mesas y unos estantes vacíos —me envió por correo electrónico desde el lugar—. Hemos encontrado un escritorio con los cajones abiertos y algo al fondo de un cajón.»

Al menos una de las botellas estaba volcada en lo que parecía un estante. Había unos platos pulcramente amontonados en el comedor. Y un cazo en el hueco de una alacena que en su día había albergado algunos otros. Pero a Schimnowski le sorprendió que los buceadores hubieran encontrado muchas más cosas alrededor del *Erebus*. Y especuló acerca de que los tripulantes del *Terror* hubieran sacado todo lo posible antes de cerrarlo a cal y canto.

Más intrigante aún fue que la señal de vídeo del ROV mostrara una soga gruesa, de unos diez metros de largo, que salía de un

cabrestante y pasaba a través de un agujero en la cubierta. Se mecía con las corrientes marinas en el lado de estribor del *Terror*. A ojos de un marinero ártico experimentado como David McIsaac, parecía como si se hubiera soltado de un ancla. Cree que los arqueólogos encontrarán esa ancla enterrada en el fondo marino. Pero también es posible que el barco estuviera anclado en un témpano que llevó la embarcación hasta allí con las corrientes.

—No hay duda de que fueron los marineros los que llevaron el *Terror* hasta allí —insistió McIsaac—. Habría sido imposible que a la deriva hubiera llegado hasta donde se encontraba.

Si tiene razón, descartaría más aún la teoría de que los marineros habían resultado intoxicados por el plomo y habían enloquecido. Para regresar de algún modo a los dos barcos abandonados y pilotarlos hacia el sur, hacia la tierra firme continental, aquella tripulación diezmada por la enfermedad, el hambre y la congelación debió de librar una batalla gigantesca para seguir navegando. Al menos algunos miembros habrían conseguido completar su misión y cubrir el tramo que faltaba del paso del Noroeste. Pero no vivieron para atribuirse el mérito.

Encontrar el segundo barco de Franklin en la bahía del Terror fue como hacer encajar sin esfuerzo la pieza del rompecabezas que faltaba desde hacía tanto tiempo. Combinaba a la perfección con los distintos elementos del misterio que parecía ya resuelto. La siguiente masa de agua al sureste es la bahía de Washington. La distancia es de poco más de 19 kilómetros desde la costa de una bahía a la siguiente. La proximidad demostrada del *Terror* respecto del escenario de uno de los relatos más creíbles y verosímiles de los inuits sobre un encuentro con unos *qalunaaq* hizo que las mentes de los expertos se pusieran en marcha a toda velocidad. La bahía de Washington es donde los inuits dijeron que un grupo de cazadores

se encontró con unos hombres blancos en una grieta de la banquisa. Al líder de aquella expedición lo llamaron Aglooka. Los historiadores sospechan que era Crozier. Si su barco estaba en realidad anclado no lejos de allí cuando los *qalunaaq* pidieron carne de foca a los inuits de la bahía de Washington, ¿cómo podía ser que los exploradores se hubieran quedado sin comida? Después de todo, el vídeo del ROV muestra una lata de algo colocada en un estante del comedor. ¿Renunciaron los tripulantes a comer más carne enlatada una vez que sus camaradas enfermaron y probablemente murieron envenenados por la bacteria *Clostridium botulinum*?

El testimonio de los inuits ofrece pruebas de muertes masivas en la bahía del Terror. Una mujer netsilingmiut llamada Ahlangyah, de unos cincuenta y cinco años, dijo haber visto a los *qalunaaq* en la fisura de la bahía de Washington y acampando con otros inuits cerca de ellos durante cinco días, en los cuales cinco hombres blancos se alojaron en una tienda y otros cinco permanecieron en el bote que habían estado arrastrando por el hielo. La familia inuit mató varias focas y ofreció algunas porciones a los forasteros, según Ahlangyah, y entonces todo el grupo —inuits y *qalunaaq*— se dirigió hacia la península de Adelaida, apresurándose por el hielo medio derretido para no quedar atrapados todo el verano en la isla del Rey Guillermo. Dado que arrastraban el bote con un pesado trineo, los hombres blancos no conseguían seguir el ritmo. Los inuits los esperaron en la punta de Gladman, pescando en los lagos cercanos, pero los rezagados ya no llegaron.

William Henry Gilder, segundo de a bordo del teniente Schwatka en la expedición estadounidense de 1882, escribió:

> Ahlangyah terminó su declaración afirmando que, en la primavera siguiente, cuando en la tierra ya casi no quedaba nieve, vio una tienda de campaña plantada cerca de la costa, junto a la entrada de la bahía del Terror. Había cadáveres dentro de la tienda, y fuera algunos más cubiertos con arena. No quedaba carne en ellos, tan solo los huesos y la ropa. Ella no vio nada que

indicara que habían pertenecido al grupo con el que se había topado con anterioridad. Los huesos tenían todavía los tendones pegados. Más allá había una o dos tumbas, que los nativos no abrieron en esa ocasión. En las inmediaciones había esparcidos diversos objetos como cuchillos, tenedores, cucharas, relojes, muchos libros, ropa y mantas.

Los historiadores creen que los caídos pudieron haber sido dejados en una gran tienda-hospital, con dos tumbas en los alrededores. El hundimiento del *Terror* en esa misma bahía, y el hecho de que el *Erebus* se encontrara en el fondo marino, más al sur, plantea otra atractiva posibilidad: ¿se detuvieron los dos buques en lo que llegaría a conocerse como la bahía del Terror? Si, de hecho, decenas de hombres murieron en tierra, tal vez solo quedó un pequeño grupo, no lo bastante numeroso para pilotar las bombardas y sacarlas de la bahía. Si esos pocos supervivientes eran miembros de la tripulación con los conocimientos adecuados y un liderazgo audaz, es posible que los cuatro o cinco hombres que los inuits recordaban viviendo a bordo del *Erebus* más al sur hubieran manejado el imponente barco hasta allí por su cuenta, según me dijo David Woodman.

Los restos del *Erebus* se encuentran a unos 64 kilómetros al sur del *Terror*, al otro lado del golfo de la Reina Maud. Si se observan los dos puntos en un mapa, es fácil imaginarlos viajando juntos y separándose solo a medida que morían más marineros y quedaban menos hombres a bordo de los navíos. Hasta que los arqueólogos se sumerjan para obtener suficientes pruebas concluyentes que permitan reescribir la historia con garantías, los teóricos de Franklin podrán disfrutar de un largo día de campo y playa. Los historiadores de sofá, incluso los profesionales más valientes, tendrán libertad para especular, reflexionar sobre las distintas posibilidades, entre ellas un motín o una lucha valerosa para perseguir unos barcos avistados a la deriva, para intentar darles alcance y volver a abordarlos. David Woodman se resistía a entrar antes de tiempo en

lo que no le cabe duda que será un debate encendido. El misterio Franklin tiene la «virtud» de quemar incluso a investigadores meticulosos como él. Pero mientras aguardaba más pruebas concluyentes, Woodman se inclinaba por avalar la teoría de que Crozier y 104 supervivientes echaron a andar en dirección sur y llegaron a la bahía de Erebus (justo al norte de la bahía del Terror), donde el creciente número de hombres enfermos y tullidos los obligó a detenerse y establecer un gran campamento.

—Muchos, si no todos ellos, son devueltos a los barcos y vuelven a tripularlos —sugirió él.

Tom Zagon, el experto en hielo del Gobierno federal, cree que es posible que los dos barcos quedaran atrapados en una banquisa de múltiples capas de hielo que los habría protegido de una intensa presión en su descenso a la deriva con la corriente, rodeada de otros témpanos en movimiento, a través del estrecho de Alexandra. Tras analizar años de imágenes de satélite, y conocedor del daño que puede causar una banquisa en movimiento, le cuesta creer que unos hombres que temían por sus vidas intentaran navegar a través de ella.

—Una vez pasado el estrecho de Alexandra, las condiciones del hielo en el golfo de la Reina Maud y más al sur son bastante benignas, y una vez que se hubiera separado el hielo que pudiera rodear los barcos, en ese punto habría sido posible retomar el control —comentó.

Poco después de que el mundo tuviera conocimiento de que se había encontrado el *Terror*, una avalancha de comentarios despectivos alcanzó las redes sociales. ¿Por qué habían tardado tanto aquellos genios en encontrar el *Terror* en la bahía que llevaba, precisamente, su nombre?, se preguntaba la gente. La relación solo puede ser casual, por más reveladora que resulte. Francis McClintock

la bautizó con el nombre de bahía del Terror, así como también bautizó muchos otros puntos de la costa de la isla del Rey Guillermo, cuando iba en busca de sir John y sus hombres por encargo de lady Franklin en 1859. Dos décadas más tarde escribió:

> Mi plan para nombrar ese tramo de la costa hasta entonces no explorado era llamar las dos bahías principales con los nombres de los buques, y todas las bahías menores, las puntas, los islotes, etcétera, con los nombres de los oficiales de esos barcos: los del *Erebus* en los que se encontraban en la bahía de Erebus, y los del *Terror* en los que se situaban en la bahía del Terror. Consideraba esa costa algo sagrado para sus momias, y no añadí ningún otro nombre que no fueran los suyos.

Cuando los oficiales de Parks Canada supieron del hallazgo, les escandalizó que el equipo del *Bergmann* lo hubiera mantenido en secreto durante una semana entera en lugar de notificarlo a los arqueólogos marinos que iban a bordo del *Sir Wilfrid Laurier* para que este pusiera rumbo al sur y tomara posesión del yacimiento. Pero Schimnowski y su tripulación, que operaban bajo una licencia de investigación científica de Nunavut, querían asegurarse en primer lugar de que lo que habían encontrado era el *Terror*. Cuando no les cupo duda, Balsillie llamó al despacho del primer ministro Justin Trudeau. A medida que la noticia se propagaba por las instancias oficiales, estalló una desagradable batalla entre facciones. En discusiones privadas, el grupo de Parks Canada acusaba al equipo del descubrimiento de la fundación de haber dañado el pecio con la jaula de la cámara que habían perdido antes de que los buceadores hubieran visitado el barco hundido para realizar comprobaciones. Había transcurrido más de un siglo y medio, pero la expedición Franklin no había perdido su capacidad de exasperar a la gente. Como marineros que prepararan los cañones, las partes empezaron a litigar.

No pude evitar pensar que Kamookak tenía razón, que la paz para él mismo y su pueblo, y un final a todo el sufrimiento, las

manipulaciones políticas y las recriminaciones que han seguido a los primeros exploradores de la Royal Navy, no llegarán a menos que se encuentre el cuerpo de Franklin: liberado del hielo perpetuo o de dondequiera que esté, para regresar a casa y hallar reposo eterno en el país al que, junto a sus valerosos marineros, sirvió con tanto orgullo.

17

UNA OFRENDA A LOS MUERTOS

No mucho después del descubrimiento del *Erebus* en 2014, Louie Kamookak cayó enfermo de nuevo. Lo trasladaron enseguida al hospital, donde durante seis horas volvieron a someterlo a cirugía cardíaca. Los médicos le salvaron la vida una vez más al reparar una válvula que le habían puesto durante su último encontronazo con la muerte, después de que el historiador pensara que se estaba acercando a la tumba de Franklin.

—Creo que es un misterio dentro de otro misterio —me dijo después.

Kamookak resistió y se recuperó, y el barco hundido que había ocupado un rincón de su mente desde que era un niño se hizo realidad un sábado por la mañana, en el verano de 2015. Adrian Schimnowski le preguntó si quería visitar la tumba marina del *Erebus* y, tras alguna deliberación, decidió ir. Su mujer, Josephine, que había sido su compañera en la búsqueda, también quería acompañarlo, pero no había sitio para los dos.

—¿Por qué no llevas algo? —le propuso ella la noche antes de la visita.

Hablaron de que sus antepasados, cuando tenían problemas para encontrar piezas de caza o cuando el tiempo empeoraba mucho,

dejaban pedazos de carne o cualquier cosa útil a la que pudieran renunciar como ofrendas a los muertos. Los alzaban al aire y pedían a sus antepasados que les dieran buena suerte. Muchos creían que esos sacrificios rituales funcionaban.

—¿Por qué no llevas un poco de arena de las tumbas de los mayores? —sugirió Josephine.

Cuando era pequeño, Kamookak había visto a su padre hacerlo varias veces. Su corazón le decía que había llegado el momento de que lo hiciera él. Se acercó al cementerio de Gjoa Haven con una bolsa de plástico y metió un poco de arena en ella. Con la ofrenda en el bolsillo, a la mañana siguiente se dirigió primero al *Martin Bergmann* para ver a miembros del equipo de exploración del barco hundido tomar muestras de vida marina que habían hecho del pecio su casa, como pepinos y estrellas de mar, almejas, anémonas, gusanos y algas. Kamookak preguntó si podía esparcir la arena en el agua, sobre el *Erebus*, y los arqueólogos dieron su visto bueno. Gerry Chidley, el cocapitán del *Bergmann*, acercó a Kamookak y a Jacob Keanik, que dirige el Centro de Patrimonio Nattilik de Gjoa Haven, hasta el yacimiento sumergido en una zódiac hinchable. Al llegar apagó el motor y dejó que la lancha se meciera con las olas. Nada perturbaba el silencio, excepto el viento ártico y el agua que lamía el casco. Kamookak creía que sentiría un gran entusiasmo; le había costado mucho llegar hasta el barco de Franklin. Para empezar, su tamaño era impresionante. Pero, curiosamente, el encuentro le pareció casi ordinario, como si no fuera la primera vez.

—Me pareció como si no fuera una novedad —me dijo en voz baja, escogiendo cuidadosamente las palabras—. Llevaba mucho tiempo pensando en ello. —Aspiró hondo y soltó el aire despacio—. Tenía la sensación de que mis antepasados estaban ahí, y de que mis mayores no estaban para presenciar lo que habían transmitido durante mucho tiempo. Todas aquellas historias sobre el barco.

La zódiac pasó lentamente por encima de aquel mastodonte de la Royal Navy y, a través de un agua tan transparente como las lentes de sus gafas rectangulares, Kamookak vio a los submarinistas que se movían con precisión a su alrededor. Los arqueólogos marinos habían pasado días arrancando con cuidado la espesa capa de algas del *Erebus* para dejar a la vista una parte mayor del casco y la cubierta, y proporcionar a los submarinistas una mejor visión que les permitiera recuperar más piezas en aquella búsqueda del tesoro. Usando una cinta métrica de plástico como punto de referencia, medían y dejaban constancia de las posiciones de los objetos en su relación recíproca. Un láser subacuático instalado sobre un trípode emitía haces de luz azul a través del mar con el objeto de crear imágenes en 3-D para estudios posteriores.

Tras una pasada completa por encima del barco hundido, Chidley dio gas al motor y regresó a la popa del barco, en la que alguna vez Franklin había dormido y trabajado ante su escritorio del camarote del capitán. Allí se encontraron con una segunda zódiac y esperaron a que los chorreantes submarinistas se subieran a ella. Todos, excepto Kamookak, estaban sentados en las lanchas, que se balanceaban. Los que llevaban gorras se las quitaron cuando él empezó a hablar para dar inicio a una ceremonia tranquila. Pidió buen tiempo y deseó que la investigación fuera segura. Al cabo de un minuto de silencio, Kamookak esparció la arena en el mar que había protegido al *Erebus* de los embates del tiempo y el hielo ártico. Una bocanada suave de viento más cálido llegó del sureste. Sintió que Hummahuk y sus otros antepasados estaban allí con él. Que eran parte de él.

Una oleada de tristeza invadió a Kamookak. Volvió a pensar en todos los ancianos a los que había entrevistado, sobre todo en aquellos que ya habían muerto, y en sir John Franklin y sus hombres, en el sufrimiento que habían compartido con los inuits, y en la paz que él deseaba para todos, los muertos y los vivos.

Después, la lancha pasó una vez más sobre la eslora del *Erebus*. Durante unos cinco minutos, Kamookak contempló la espaciosa cubierta de madera pasando por debajo, a la misma velocidad de cualquier marinero que caminara sobre ella en dirección a la poderosa proa que había intentado librarse de su cárcel de hielo. Restos de las algas que los submarinistas habían arrancado del casco se ondulaban con la corriente, como alas mecidas por la brisa.

«Fue un alivio», me contó Kamookak, no porque quisiera o necesitara reivindicarse a sí mismo ni a su pueblo. Se alegraba, simplemente, de que ya nadie fuera a poner en duda «que lo que mis antepasados habían dicho sobre el barco y su presencia en la zona era verdadero y firme».

Él había seguido fielmente la senda de su bisabuela Hummahuk, que le había enseñado a respetar las historias y el poder que contenían. Con todo, su búsqueda no había terminado. Seguía deseando ver lo que había visto ella: la tumba con la lápida que, según creía, contendría los restos mortales de un gran hombre.

> Yo sabía que muchos ancianos a los que entrevisté habían visto más de lo que podían contar. Se lo callaban. Los inuits creen que hay que mantenerse lejos de los muertos. Que hay que dejarlos en paz. Los ancianos me decían: «No te acerques a ellos». Les preocupaban los espíritus.
>
> Tres ancianos me contaron algo que había pasado de generación en generación: «Si viajas a la isla del Rey Guillermo, no vayas solo. Porque hay malos espíritus». Creo que abundan, porque la gente ha experimentado muchas cosas misteriosas que ocurren allí.

Tras visitar el barco hundido, Kamookak me aclaró la cuestión del nombre del lugar. En 1869, cuando In-nook-poo-zhee-jook señaló el punto en el que se hundió el barco en el mapa que le hizo a Francis Hall, dibujó un islote en las inmediaciones.

«Kivevok», debió de decir el inuit, lo que significa «el sitio donde se hundió».

Hall puso ese nombre al islote sin saber qué significaba, según me contó Kamookak. Con el tiempo, el topónimo debió de cuajar. Los guías inuits que trabajaban en el sitio en el que los buceadores exploraban el barco sumergido desde un campamento en el hielo, en 2015, me contaron con enormes sonrisas que, no lejos de donde pisábamos, había una isla oculta por la espesa capa de mar helado que se llamaba Kivevok. Y se preguntaban por qué los *qalunaaq* habían tardado tanto en adivinar que el barco que buscaban se encontraba ahí mismo. «Donde se hundió.»

Es probable que In-nook-poo-zhee-jook dibujara su mapa sobre la nieve. Era lo que hacían los inuits, desde la perspectiva de las zonas de caza en las que acampaban, según me contó Kamookak. A partir de su investigación de los árboles genealógicos de los inuits, el historiador cree que la fuente de Hall seguramente formaba parte de un grupo que vivía en las islas situadas al oeste de la isla del Rey Guillermo. Lo alto del mapa que dibujó no correspondía al norte, como Hall y muchos otros forasteros supusieron a lo largo de los años.

—Los inuits no piensan nunca en los puntos cardinales —me explicó—. Siempre se trata de dónde procedes, dónde están tus zonas de caza, a pesar de que sean nómadas.

Ese malentendido cultural básico implicaba que Hall y la mayoría de los que durante generaciones estudiaron el mapa que llevó consigo a su país no podían ver cuál era la localización exacta que el inuit había señalado en él, porque ellos no veían el Ártico como lo veía el inuit.

Las tormentas respetaron la ceremonia de Kamookak y permitieron a los submarinistas volver a sumergirse en busca de los numerosos artefactos que se habían movido y habían desaparecido de la vista. Pero la breve calma ártica no significaba que hubiera paz en los

corazones de los inuits ni en los de aquellos otros que prácticamente habían entregado sus vidas al misterio de Franklin. Las respuestas solo suscitaban nuevas preguntas. Las búsquedas aún no han cesado. Me pareció lógica en un primer momento la teoría de Kamookak de que los encuentros entre los inuits y los hombres blancos, los muertos vivientes del territorio netsilingmiut, tal vez pudieran explicar algunas de las historias de espíritus errantes del Ártico. Pero luego, después de que nos conociéramos mejor, me contó más cosas sobre aquella pesadilla recurrente y sobre la noche en que sus padres dijeron que había algo que tiraba de él para sacarlo de la tienda.

Creí ver un temblor, tal vez un débil escalofrío, en sus manos grandes, curtidas por los largos años que había pasado en el Ártico superior. Tenía las puntas de los dedos de la mano izquierda arqueadas y algo torcidas, como si años antes se las hubiera pillado en alguna máquina y se le hubieran aplastado. Kamookak me había contado por qué los tenía así en un frío día de invierno, después de llevarme a conocer a su padre, George, de ochenta y tres años, que vivía en una casa muy pulcra con vistas a la llanura helada, blanca y cegadora de la cuenca de Rasmussen. La caldera de diésel calentaba más que el aire del desierto. Colgado en la pared, detrás de él, había un cuadro de Jesús en la Última Cena.

Después, cuando estaba a punto de dejarme en mi hotel, Kamookak compartió conmigo un secreto íntimo. Levantó la mano izquierda para enseñarme esos dedos retorcidos. Las uñas se le habían caído cuando era niño. Hasta que se hizo mayor jamás se le ocurrió que era distinto a los demás, me contó, así que preguntó a sus padres qué le había ocurrido. Su madre le dijo que su mano había cambiado cuando era niño, justo después de que sus padres impidieron que aquel ser oscuro, ya fuera fantasmagórico o real, se lo llevara hacia la noche ártica.

Sin decir nada más, dejando que interpretara por mí mismo el significado de su gesto, Kamookak se puso el mitón que se había retirado a medias, se caló la capucha de la parka y se adentró en el Ártico. Una niebla fina, etérea, se arremolinó a su alrededor, como un chorro de vapor de agua.

Tiritando junto a la puerta mientras lo veía alejarse a través del cristal empañado, me pregunté si un fantasma habría surgido del hielo para llevarse a Louie ese día, y si podría sentir aún tanta inquietud e ira como para regresar.

EPÍLOGO

Desde el principio, la épica búsqueda de la expedición Franklin desaparecida fue una guerra entre unos expertos oficiales convencidos de sus conocimientos y otros que, desde fuera, seguían un impulso inexplicable, una voz interior, una hipótesis fundamentada. Balleneros con generaciones de experiencia ártica enfrentados a miembros respetados de la Royal Navy que veían con desdén a los marinos mercantes; funcionarios serios molestos con las distracciones que suponían las visiones de unas pitonisas... Lady Franklin tuvo que pelear con uñas y dientes con el Almirantazgo antes de que la expedición privada de 1859 que organizó localizara las primeras pruebas escritas de lo que les había ocurrido a sir John y a sus hombres. Los inuits, por su parte, eran muchas veces despreciados como salvajes poco fiables.

Los interminables cálculos políticos del *establishment*, su preocupación por las apariencias y sus disputas condenaron a la muerte a unos valerosos marineros a mediados del siglo XIX. Y, a principios del siglo XXI, esas mismas razones amenazan su legado.

Al final, los profanos ganaron la batalla. Andrew Stirling, piloto de helicóptero, encontró la pista clave, el fragmento oxidado de pescante que condujo a los arqueólogos subacuáticos de Parks Canada hasta el *Erebus* en 2014. El inuit Sammy Kogvik y su encuentro fantasmagórico con lo que parecía ser el mástil de madera

de un barco que sobresalía del hielo guio a la tripulación del *Martin Bergmann* hasta la bahía del Terror en 2016. Para el jefe del equipo descubridor, Adrian Schimnowski, encontrar el *Terror* no fue solo algo irreal: era otro consejo del Ártico para seguir buscando. Entre pitidos intermitentes durante una llamada por satélite desde el *Bergmann*, me dijo:

—Aquí hay más misterios, algo más que empezamos a acariciar y que va más allá de la historia de Franklin. Tal vez tenga que ver con la naturaleza humana. Con cómo se trata la gente. Con cómo pueden torcerse las cosas en un sitio tan aislado. Nuestra relación con la tierra es más fuerte en el Ártico porque no hay distracciones. Tal vez captamos cosas que no captamos más al sur. Aquí arriba hay cosas muy poderosas.

Como los inuits cuyos conocimientos se ignoraron durante tanto tiempo, el Ártico puede estar intentando decir algo al mundo a medida que la región que ayuda a enfriar la Tierra se calienta dos veces más deprisa que el resto del planeta.

—Tiene que ver con el respeto mutuo y con el respeto por el medio ambiente, y con trabajar con lo que ya tenemos y no luchar contra esos elementos —me dijo Schimnowski.

Ahora que el *Erebus* y el *Terror* ya no están desaparecidos, los expertos pueden concentrarse en resolver el mayor misterio: cómo los dos barcos más célebres de la historia acabaron mucho más al sur del punto en el que fueron abandonados, posados sobre el lecho marino del Ártico. Los inuits siempre han sabido que cooperar es básico para la supervivencia. Ese mismo espíritu de trabajo en equipo será clave para resolver el complejo misterio de Franklin mientras el mundo observa cómo arqueólogos, historiadores y teóricos de sofá intentan esclarecer las numerosas pistas que saldrán a la luz a medida que se vaya desarrollando la larga excavación del *Erebus* y el *Terror*.

El Gobierno de Gran Bretaña cedió el control de los barcos de la Royal Navy y su contenido a Canadá en un acuerdo firmado en 1997. Canadá se comprometió a conservar los restos sacados a la superficie desde los yacimientos y a mantenerlos accesibles para su exhibición y para la investigación, también en Gran Bretaña. Cualquier oro encontrado, salvo las monedas de propiedad privada, debían compartirlo los dos países, tras deducir la porción que según la ley correspondiera a terceras partes. Pero la prioridad era asegurar que los yacimientos arqueológicos se manejaran correctamente una vez descubiertos.

El acuerdo quedó establecido en el primer punto del Memorándum de Entendimiento, en el que se declaraba que: «La investigación y la divulgación prevalecerán sobre intereses de beneficio económico y cobertura mediática». Los críticos con la manera de abordar los descubrimientos del *Erebus* y el *Terror* por parte del anterior primer ministro Stephen Harper, cuestionaban si su Gobierno respetaría dicho acuerdo. El político parecía decidido a sacar el mayor beneficio publicitario posible de aquel histórico hallazgo en los meses anteriores a las elecciones de 2015, en las que sufrió una derrota que supuso su retirada de la política.

Louie Kamookak llevó a cabo otra búsqueda de pistas de Franklin en el verano de 2016. En un viaje que realizó a finales de julio con dos jóvenes aprendices inuits, Jamie Takkiruq y Michael Eleehetook, el historiador y su equipo partieron en vehículos todoterreno para visitar los lugares que aparecían en las historias de Hummahuk. Contaban con combustible y alimentos para una semana a diez días. El rápido calentamiento del clima ártico complicó las cosas. Ese mes de julio fue el más cálido en todo el mundo desde que empezaron los registros en 1880, según la NASA. La banquisa, que tanto había importunado a los exploradores del siglo XIX, es una pérdida que se lamenta en el XXI. A medida que la cubierta de hielo encargada de enfriar el planeta desaparece, el ciclo de calentamiento atmosférico

se retroalimenta y se acelera, y los patrones de tiempo cambian. Varios días de intensas lluvias en la isla del Rey Guillermo convirtieron la tundra congelada en un lugar tan embarrado que la expedición no pudo llegar a los lugares programados. Con todo, sí se mantenía una constante, e igual de humillante.

Una vez más, Kamookak enfermó de gravedad tras partir en busca de pistas sobre la muerte de sir John Franklin. Y, una vez más, los cirujanos tuvieron que salvarle la vida, en esa ocasión en el hospital de Yellowknife, capital de los Territorios del Noroeste canadienses. Lo que Kamookak había llamado «un misterio dentro de otro misterio» no hacía sino crecer.

En el inhóspito Ártico más alto, donde hay menos cosas que interfieran en la percepción humana, los inuits no necesitan que los científicos modernos les hablen de una existencia que va más allá de lo que pueden tocar. Para ellos, los espíritus son tan reales como el mar, la nieve y el hielo. Los que todavía creen, como sus antepasados, son muy conscientes de que las almas de los muertos pueden viajar con absoluta libertad a las zonas de caza eternas solo si están en paz. Y temen que el alma de sir John Franklin se encuentre entre las que aún no la han hallado.

Un espíritu sin sosiego, atrapado en la tierra de los vivos, «hace todo lo que puede por perseguir a los culpables de que su vida después de la muerte haya quedado destrozada —escribió Knud Rasmussen—. Solo los más grandes chamanes son a veces lo bastante afortunados como para matar a esos malos espíritus».

Kamookak preferiría apaciguar el espíritu de John Franklin devolviéndolo al lugar al que pertenece.

AGRADECIMIENTOS

Como en la larga búsqueda de la desaparecida expedición Franklin, contar la historia de esa búsqueda épica necesitó algunas coincidencias propicias. Estaré siempre agradecido al agente literario Joy Tutela por ponerse en contacto conmigo en el Ártico y sugerirme que tenía una historia que contar. Asimismo estoy en deuda con Matt Weiland, editor de W. W. Norton, cuya sabia labor de guía y mano firme llegaron a hacer realidad una idea. Por último, a todos los que han confiado en mí para contar su parte en un relato complejo, espero que su fe y compromiso con la memoria de sir John Franklin y sus valientes hombres se vea recompensada en estas páginas.

NOTAS SOBRE LAS FUENTES

Escribir sobre una historia real que se desarrolla a lo largo de varios siglos y llega hasta un pasado reciente obliga a combinar la historia con el periodismo. Si bien el presente libro no es una obra erudita, he sido fiel a los hechos y análisis tal como han sido escritos por sus fuentes y expertos originales en sus respectivos campos. Los acontecimientos más recientes me han llegado personalmente a través de entrevistas con gran número de personas que intervinieron de forma directa en los hechos que relatan. Todo, en las citas directas, proviene o bien de fuentes primarias, entre ellas cartas, diarios o publicaciones, o bien de labios de quienes dijeron u oyeron las palabras citadas.

Para aligerar la lectura de la búsqueda épica del *Erebus* y el *Terror*, no he citado las fuentes en notas a pie de página. En cambio, resumo aquí las obras principales de las que están tomadas agrupándolas por capítulos.

INTRODUCCIÓN

Richard J. Cyriax es decano en *franklinología*, y sus numerosos trabajos acerca de Franklin fijan el estándar sobre la materia. Para

cuestiones de contexto me he basado en *Sir John Franklin's Last Arctic Expedition: A Chapter in the History of the Royal Navy* [La última expedición ártica de sir John Franklin: un capítulo en la historia de la Royal Navy]. William Scoresby Jr., cuya mentalidad científica se enraizaba en sus primeros pasos como ballenero, se adelantó en muchos aspectos a su tiempo con sus análisis en *An Account of the Arctic Regions, with a History and Description of the Northern Whale-Fishery, Volume 1* [Relato de las regiones árticas, con una historia y una descripción sobre la caza de la ballena en el Norte], publicado en 1820. Su carta a sir Joseph Banks, tal como aparece citada por Robert Edmund Scoresby Jackson, *The Life of William Scoresby* [La vida de William Scoresby], también arrojaba luz sobre sus opiniones. El debate entre Scoresby y sir John Barrow, del Almirantazgo, sobre la existencia de un mar polar abierto, y las consecuencias negativas de que Barrow desdeñara al ballenero y científico se exponen en «William Scoresby Jr. (1789-1857) and the Open Polar Sea — Myth and Reality» [William Scoresby Jr. y el mar polar abierto: mito y realidad], el trabajo de Constance Martin aparecido en *Arctic* 41, 1988. Las descripciones del capitán James Fitzjames aportan una visión muy vívida de los últimos día de los barcos de la expedición Franklin y de los hombres que navegaron en ellos hasta encontrar la muerte, en «Captain James Fitzjames Journal» [Diario del capitán James Fitzjames], de la *Nautical Magazine and Leader*, reimpresos como *Papers and Despatches Relating to the Arctic Searching Expeditions of 1850-51-52* [Papeles y despachos relativos a las expediciones de búsqueda por el Ártico de 1850-51-52].

William Battersby y Peter Carney ofrecen un relato excelente de las mejoras introducidas por la Royal Navy en «Equipping HM Ships *Erebus* and *Terror*, 1845» [Equipando los buques *HMS Erebus* y *Terror*], del *International Journal for the History of Engineering and Technology* 81, 2011. El relato de Scoresby sobre el calentamiento

repentino del Ártico procede de sir John Leslie, Robert Jameson y Hugh Murray, *Narrative of Discovery and Adventure in the Polar Seas and Regions: With Illustrations of Their Climate, Geology and Natural History; And an Account of the Whale Fishery* [Narración del descubrimiento y aventura en los mares y regiones polares: con ilustraciones de su clima, geología e historia natural, y un relato de los caladeros de ballenas].

Barrow defiende la renovación de la exploración ártica en *A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions* [Historia cronológica de los viajes a las regiones árticas], publicado en 1818. Sir John Ross contraataca con su *Observations on a Work Entitled «Voyages of Discovery and Research within the Arctic Regions», by Sir John Barrow, Being a Refutation of the Numerous Misrepresentations Contained in That Volume* [Observaciones sobre un trabajo titulado «Viajes de descubrimiento e investigación de las regiones árticas», de sir John Barrow, siendo una refutación de las numerosas malinterpretaciones contenidas en dicho volumen], publicado en 1846.

Los datos sobre la ropa de los integrantes de la expedición Franklin los aporta Barbara F. Schweger en *Documentation and Analysis of the Clothing Worn by Non-Native Men in the Canadian Arctic Prior to 1920, with an Emphasis on Footwear* [Documentación y análisis sobre la ropa llevada por los no nativos en el Ártico canadiense antes de 1920, con especial énfasis en el calzado], tesis doctoral, Universidad de Alberta, 1983. William Scoresby Jr. retomó su defensa de la exploración polar con trineos tirados por perros en 1828, en *The Edinburgh New Philosophical Journal*, «Exhibiting a View of the Progressive Discoveries and Improvements in the Sciences and the Arts» [Mostrando una visión sobre los descubrimientos progresivos y las mejoras en las ciencias y en las artes], vol. 5, abril-septiembre. El *Arctic Marine Shipping Assessment*, 2009, del Arctic Council, tal como lo cita el Arctic

Knowledge Hub en *The Canadian Maritime Arctic and Northwest Passage* [El Ártico marítimo canadiense y el paso del Noroeste], proporciona una visión detallada de las diversas rutas que componen el paso del Noroeste actual.

W. Gillies Ross ofrece una excelente explicación de «The Type and Number of Expeditions in the Franklin Search 1847-1859» [El tipo y el número de expediciones en la búsqueda de Franklin, 1847-1859], en *Arctic* 55, marzo de 2002, y cita a Alfred Friendly en relación con la grandeza de la búsqueda épica del *Erebus* y el *Terror* en «The Admiralty and the Franklin Search» [El Almirantazgo y la búsqueda de Franklin], *Polar Record* 40, 2004.

PRIMERA PARTE
LA EXPEDICIÓN

1. LA ÚLTIMA MISIÓN DE FRANKLIN

El servicio en la guerra de sir John Franklin, así como el que prestó en el Ártico, lo explica Duff Traill en *The Life of Sir John Franklin R.N.* [La vida de sir John Franklin], publicado en 1896. *The Life, Diaries and Correspondence of Jane Lady Franklin 1792-1875* [La vida, diarios y correspondencia de lady Jane Franklin 1792-1875], de W. F. Rawnsley, publicado en 1923, es fuente de muchas de las citas de Jane que aparecen a lo largo de la obra, y describe con detalle los problemas políticos de Franklin en la colonia de la Tierra de Van Diemen.

Ross refiere el día aciago del espejismo en *A Voyage of Discovery, Made Under the Orders of the Admiralty, in His Majesty's Ships Isabella and Alexander, for the Purpose of Exploring Baffin's Bay, and Inquiring into the Probability of a North-West Passage* [Travesía de descubrimiento llevada a cabo a las órdenes del Almirantazgo en los buques *Isabella* y *Alexander*, con el propósito de

explorar la bahía de Baffin e indagar en la posibilidad de un paso del Noroeste], del capitán John Ross, publicado en 1819. Los conocimientos sobre las malas pasadas que juega el Ártico en los sentidos aparecen explicados con claridad por el Centro Nacional Estadounidense de Datos sobre Nieve y Hielo en su «Arctic Phenomena» [Fenómenos Árticos], disponible online en *All About Arctic Climatology and Meteorology*: https://nsidc.org/cryosphere/arctic-meteorology/phenomena.html.

El exagerado elogio de William Parry a Franklin aparece citado en la biografía de Augustus Henry Beesly de 1881, titulada *Sir John Franklin.* Las entradas del diario en las que se describe el cortejo de Franklin y su segunda esposa, Jane, están tomadas de *Portrait of Jane: A Life of Lady Jane Franklin* [Retrato de Jane: vida de lady Jane Franklin], de Frances J. Woodward, una fuente espléndida, publicado en 1951, en la que me baso con frecuencia para citar textualmente las palabras de lady Franklin, así como lo hago con la investigación de Woodward sobre el complejo carácter de Jane. Thomas Allen explicó las responsabilidades del *sheriff* en 1839 en su *The History and Antiquities of London, Westminster, Southwark, and Parts Adjacent, Volume Two* [La historia y antigüedades de Londres, Westminster, Southwark y zonas colindantes, Volumen II]. Los logros de la expedición financiada por sir Felix Booth los enumeran el contralmirante James Ross y James M. Savelle en «Round Lord Mayor Bay with James Clark Ross: The Original Diary of 1830» [Diario original de 1830], en *Arctic* 43, marzo de 1990. David Woodman, cuya extraordinaria investigación sobre la historia oral de los inuits se aborda más adelante en este libro destaca que los inuits no visitaban con frecuencia el norte de la isla del Rey Guillermo aun en una fecha tan tardía como 1879. Un relato contemporáneo de la insuficiente ropa que llevaron los marineros británicos al Ártico superior aparece en el diario de 1835 de sir John Ross, *Narrative of a Second Voyage in Search of a North-West Passage and of a*

Residence in the Arctic Regions During the Years 1829, 1830, 1831, 1832, 1833 [Narración de una segunda travesía en busca del paso del Noroeste y de la estancia en las regiones árticas durante los años...].

Frances J. Woodward aborda el empeño de lady Franklin en la reforma penitenciaria en «Franklin, Lady Jane (1791-1875)», *Australian Dictionary of Biography 1* [Diccionario Australiano de Biografía 1], 1966. Shayne Breen examina la difícil situación de los pueblos aborígenes de la Tierra de Van Diemen en «Extermination, Extinction, Genocide: British Colonialism and Tasmanian Aborigines» [Exterminio, extinción, genocidio: colonialismo británico y aborígenes tasmanos], en la edición de René Lemarchand *Forgotten Genocides: Oblivion, Denial, and Memory* [Genocidios olvidados: olvido, negación y memoria], 2011.

La *Literary Gazette* refería descripciones detalladas del *Erebus* y el *Terror*, que volvieron a imprimirse en *The Gentleman's Magazine* en octubre de 1839. Sir James Clark Ross relató con gran dramatismo la peripecia de los barcos en su libro de 1847, *A Voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions, During the Years 1839-43, Volume One* [Una travesía de descubrimiento e investigación en las regiones meridionales y antárticas durante los años 1839-1843, Volumen I]. Hamish Maxwell-Stewart describe la «Estación Penal de Macquarie Harbour», en *The Companion to Tasmanian History* [El tomo complementario de la historia tasmana], del Centro de Estudios Tasmanos, disponible online en http://www.utas.edu.au/library/companion_to_tasmanian_history/M/Macquarie%20Harbour%20penal%20settlement.htm, y el relato contemporáneo de T. J. Lemprierent de la brutalidad aparece en *The Penal Settlements of Van Diemen's Land, Macquarie Harbour, Maria Island and Tasman's Peninsula* [Los asentamientos penales de la Tierra de Van Diemen, Puerto Macquarie, Isla María y península de

Tasman]. El espantoso viaje de los Franklin cobra vida en «Narrative of the Overland Journey of Sir John Franklin and Lady Franklin and Party from Hobart Town to Macquarie Harbour» [Narración del viaje a ultramar de sir John Franklin, lady Franklin y compañía desde Hobart Town hasta Puerto Macquarie], en *Colburn's United Service Magazine and Naval and Military Journal*, publicado en junio de 1843.

Ward and Lock's Pictorial Guide to London [La guía pictórica de Londres de Ward y Lock] es una guía de viajes de 1879 en la que aparece la torre del telégrafo óptico del Almirantazgo como uno de los hitos del Londres victoriano. El dibujo original usado para el panel con el arco triunfal se encuentra online en los Dibujos del Museo de sir John Soane, en http://collections.soane.org/ARC1031. D. Murray Smith ofrece un relato del encuentro de Franklin con lord Haddington en el libro de 1877 titulado *Arctic Expeditions from British and Foreign Shores from the Earliest Times to the Expedition of 1875-76* [Expediciones árticas desde las costas británicas y extranjeras desde los primeros tiempos hasta la expedición de 1875-1876]. Las instrucciones del Almirantazgo a Franklin para su expedición de 1845 están publicadas íntegramente en *Accounts and Papers: Twenty-eight Volumes: Army, Navy and Ordnance* [Relatos y documentos: veintiocho volúmenes: ejército de tierra, Armada y artillería], sesiones del 18 de noviembre de 1847 al 5 de septiembre de 1848, vol. XLI, expedición ártica). La dura prueba de la expedición Parry, que da una idea sobre cómo pudieron ser las cosas para Franklin y sus hombres décadas después, se revela con fascinante detalle en el diario del explorador de 1821: William Edward Parry, *Journal of a Voyage for the Discovery of a North-West Passage from the Atlantic to the Pacific; Performed in the Years 1819-20 in His Majesty's Hecla and Griper* [Diario de una travesía para el descubrimiento del paso del Noroeste desde el Atlántico hasta el Pacífico; llevada a cabo en los años 1819-1820 en los

buques *HMS Hecla* y *Griper*]. S. R. C. Malin y D. R. Barraclough proporcionan un excelente relato de la extraordinaria contribución de Alexander von Humboldt a la ciencia global en «Humboldt and the Earth's Magnetic Field» [Humboldt y el campo magnético de la Tierra], *Quarterly Journal of the Royal Astronomical Society* 32, 1991.

La carta de Fitzjames a su esposa en la que le describe las mejoras introducidas en el *Erebus* aparece citada en el excelente *Across the Top of the World: The Quest for the Northwest Passage* [Por lo alto del mundo: la búsqueda del paso del Noroeste], de James P. Delgado. El arriesgado intento del teniente Peter Halkett en su bote de goma se recuerda en su libro *Boat-Cloak or Cloak-Boat constructed of Macintosh India-rubber cloth with Paddle, Umbrella-sail, Bellows, Also an Inflated India-Rubber Cloth-Boat for Two Paddlers* [Bote-capa o capa-bote construida con tejido de goma india Macintosh con remo, vela-paraguas, fuelles, también un barco de tela inflable de goma india para dos remeros], tal como se cita en «Footnotes to the Franklin Search» [Notas al pie de la búsqueda de Franklin], *The Beaver*, primavera de 1955. George Back relata su emocionante viaje a bordo del *Terror* en su *Narrative of an Expedition in H. M. S. Terror, Undertaken with a View to Geographical Discovery on The Arctic Shores in the Years 1836-7* [Narración de una expedición en el buque *HMS Terror*, emprendido con vistas al descubrimiento geográfico de las costas árticas en los años 1836-1837], aparecido en 1838.

2. EL *EREBUS* Y EL *TERROR*

La experiencia casi mortal de Richardson, así como la lección que extrajo de ella, se describe con fascinante detalle en *Thirty Years in the Arctic Regions; Or, The Adventures of Sir John Franklin* [Treinta años en las regiones árticas, o las aventuras de sir John Franklin], de

sir John Franklin (1859). Richard J. Cyriax profundiza en los aspectos farmacológicos de la expedición en su «A Historic Medicine Chest» [Un botiquín histórico], aparecido en el *Canadian Medical Association Journal* 57, 1947. Para apreciar los rigores de la técnica fotográfica del daguerrotipo, véase «Reminiscences of Daguerreotypy» [Reminiscencias del daguerrotipo], en *Scientific American* 56, n.º 4, enero de 1887, de George M. Hopkins, tal como cita The Daguerreian Society, http://daguerre.org/?page=DagFAQ.

Ross escribió sobre su promesa solemne a sir John Franklin una década más tarde en *Rear Admiral Sir John Franklin: A Narrative of the Circumstances and Causes Which Led to the Failure of the Searching Expeditions Sent by Government and Others for the Rescue of Sir John Franklin* [Contralmirante sir John Franklin: relato de las circunstancias y las causas que llevaron al fracaso de las expediciones de búsqueda enviadas por el Gobierno y otros para el rescate de sir John Franklin]. Franklin lamentaba no haber visto publicada su defensa de la Tierra de Van Diemen antes de partir en la introducción a su *Narrative of Some Passages in the History of Van Diemen's Land During the Last Three Years of Sir John Franklin's Administration of Its Government* [Narración de algunos pasajes en la historia de la Tierra de Van Diemen durante los últimos tres años de gobierno de sir John Franklin]. Geraldine Rahmani refiere el interés no correspondido de Crozier por Sophia en «Francis Crozier (1796-1848?)», *Arctic* 37, 1984.

3. ATRAPADOS EN EL HIELO

William Battersby indaga en la oscura historia familiar del capitán del *Erebus* en *James Fitzjames: The Mystery Man of the Franklin Expedition* [James Fitzjames: el hombre misterioso de la expedición Franklin]. James Fitzjames escribió descripciones muy coloristas de los barcos de la expedición Franklin, así como de sus tripulaciones y

de sus últimos días antes de entrar en el estrecho de Lancaster en su último diario, reimpreso por James Mangles en 1852 en *Papers and Despatches Relating to the Arctic Searching Expeditions of 1850-51-52* [Papeles y despachos relacionados con las expediciones de búsqueda en el Ártico en los años 1850-1851-1852]. La carta que el maestro del hielo James Reid envió a su esposa, fechada el 11 de julio de 1845, la reimprimió en mayo de 1920 el periódico *The Register*, en Adelaida, Australia. La optimista predicción de Thomas Blanky apareció citada en «Search for Sir John Franklin» [Búsqueda de sir John Franklin], en *Quarterly Review*, reimpresa en *The Eclectic Magazine of Foreign Literature, Science and Art*, en mayo-agosto de 1853. Ralph Lloyd Jones cita el informe sobre la reacción positiva ante los Marines Reales en «The Royal Marines on Franklin's Last Expedition» [Los Marines Reales en la última expedición de Franklin], *Polar Record* 40, 2004.

Aún es motivo de debate entre expertos qué causó la muerte de los marineros enterrados en la isla de Beechey. El doctor Roger Amy, Rakesh Bhatnagar *et al.*, sospechan de una combinación de factores en su «The Last Franklin Expedition: Report of a Postmortem Examination of a Crew Member» [La última expedición Franklin: informe del estudio *post mortem* de un miembro de la tripulación], *Canadian Medical Association Journal* 135, 15 de julio de 1986. William Battersby desautoriza la teoría de que el plomo de los alimentos enlatados envenenó a sir John y sus hombres en «Identification of the Probable Source of the Lead Poisoning Observed in Members of the Franklin Expedition» [Identificación de la fuente probable del envenenamiento por plomo observada en miembros de la expedición Franklin], *Journal of the Hakluyt Society*, septiembre de 2008.

B. Zane Horowitz, doctor en medicina, investiga otro posible agente mortal en «Polar Poisons: Did Botulism Doom the Franklin Expedition?» [Venenos polares: ¿fue el botulismo la condena de la

expedición Franklin?], *Clinical Toxicology* 41, 2003. Las exhumaciones llevadas a cabo por el antropólogo forense Owen Beattie y su equipo a mediados de la década de 1980 revelaron numerosos detalles sobre sus tumbas y cadáveres, entre ellos pruebas de canibalismo descritas décadas antes en relatos de los inuits. Beattie expuso su teoría de que el envenenamiento por plomo podría explicar el fracaso de la expedición Franklin en *Frozen in Time: The Fate of the Franklin Expedition* [Congelados en el tiempo: la suerte de la expedición Franklin], un libro escrito a cuatro manos junto con John Geiger. Pero otros estudios más recientes han planteado importantes dudas sobre esa hipótesis, incluyendo el de Keith Millar *et al.* en «A Re-Analysis of the Supposed Role of Lead Poisoning in Sir John Franklin's Last Expedition, 1845-1848» [Un nuevo análisis del supuesto papel que jugó el envenenamiento por plomo en la última expedición Franklin], *Polar Record* 51, mayo de 2015.

Un estudio de 2013 llevado a cabo por químicos de la Universidad de Ontario Occidental, entre ellos el profesor Ron Martin, en el que rechazaban que el plomo fuera la causa de la muerte, aparece citado por la agencia de noticias Canadian Press en «Study Debunks Lead Poisoning Theory in Franklin Mystery» [Estudio desautoriza la teoría del envenenamiento por plomo en el misterio Franklin], publicado por CBC News online el 8 de abril de 2013, http://www.cbc.ca/news/canada/north/study-debunks-lead-poisoning-theory-in-franklin-mystery-1.1396399. Clifford G. Hickey *et al.* analizan «The Route of Sir John Franklin's Third Arctic Expedition: An Evaluation and Test of an Alternate Hypothesis» [La ruta de la tercera expedición ártica de Franklin: una evaluación y una prueba sobre hipótesis alternativas] en *Arctic* 46, marzo de 1993.

Varias versiones del encuentro en la bahía de Washington, que según el análisis de Woodman supone tal vez la descripción inuit más sólida de un encuentro con supervivientes de la expedición

Franklin, son referidas por investigadores que supieron de esa historia a partir de *John Rae's Arctic Correspondence 1844-1845* [Correspondencia ártica de John Rae, 1844-1845], así como de *Narrative of the Second Arctic Expedition Made by Charles F. Hall: His Voyage to Repulse Bay, Sledge Journeys to the Straits of Fury and Hecla and to King William's Land, and Residence among the Eskimos During the Years 1864-69* [Narración de la segunda expedición ártica emprendida por Charles F. Hall: su travesía hasta la bahía de Repulse, sus viajes en trineo hasta los estrechos de Fury y Hecla y a la Tierra del Rey Guillermo, así como su estancia entre los esquimales durante los años 1864 y 1869], editado por J. E. Nourse, de la Marina estadounidense, en 1879, y también en *Schwatka's Search: Sledging in the Arctic in Quest of the Franklin Records* [La búsqueda de Schwatka: en trineo por el Ártico en busca de vestigios documentales de Franklin], de William H. Gilder, segundo de a bordo, publicado en 1881.

SEGUNDA PARTE
LA BÚSQUEDA

4. EMPIEZA LA BÚSQUEDA

Nicolas Appert resumió su técnica de enlatado en 1811 en *The Art of Preserving All Kinds of Animal and Vegetable Substances for Several Years* [El arte de conservar todo tipo de sustancias animales y vegetales durante varios años], mientras que, por su parte, Constantin Ardeleanu ahonda en los problemas de la fábrica de Stephen Goldner en «A British Meat Cannery in Moldavia (1844-52)» [Una enlatadora de carne británica en Moldavia], *Slavonic and East European Review* 90, 2012. W. Gillies Ross traza un perfil de «William Penny (1809-1892)» en *Arctic* 36, 1983, y la vida de Eenoolooapik (Bobbie) queda descrita en *Canadian Dictionary of*

Biography, vol. VII (1836-1850), http://www.biographi.ca/en/bio/eenoolooapik_7E.html. Alexander McDonald ofreció un relato contemporáneo de la muerte de Eenoolooapik en su libro de 1841 *A Narrative of Some Passages in the History of Eenoolooapik, a Young Eskimaux, Who Was Brought to Britain in 1839* [Narración de algunos episodios de la historia de Eenoolooapik, un joven esquimal al que trasladaron a Gran Bretaña en 1839]. Clive A. Holland mostró el insignificante apoyo del Almirantazgo a Penny y su guía inuit en «William Penny, 1809-92: Arctic Whaling Master» [William Penny, 1809-1892: maestro ballenero en el Ártico], *Polar Record* 15, 1970.

El intensamente frío verano de 1846 sería recordado unos años después en «The Arctic Expeditions» [Las expediciones árticas], reimpreso a partir de la *Fraser's Magazine* en *Littell's Living Age* 248, 17 de febrero de 1849. La carta de William Penny a John Barrow volvió a publicarse en esa misma edición de *Littell's Living Age*. *The Athenaeum*: *Journal of English and Foreign Literature, Science and Fine Arts* dedicó grandes elogios al valor de lady Franklin en «The Arctic Mystery» [El misterio ártico], julio de 1859. El paseo de Charles Dickens con Longfellow se describe con gran colorido en «Longfellow and Dickens: The Story of a Transatlantic Friendship» [Longfellow y Dickens: historia de una amistad transatlántica], *The Cambridge Historical Society* 28, 1943. Los tripulantes recuerdan el horror del combate del *Cove* con una espantosa tormenta en *Polar Pioneers: John Ross and James Clark Ross* [Pioneros polares: John Ross y James Clark Ross], de M. J. Ross.

La llamada que el 27 de enero de 1847 hizo sir John Ross al marqués de Northampton para obtener su apoyo en su intento de acudir en busca de Franklin y sus hombres volvió a publicarse en «Extracts of Letters Alluded to from Captain Sir John Ross» [Extractos de cartas a las que alude el capitán sir John Ross], en *Accounts and Papers: Twenty-eight Volumes: Army, Navy and*

Ordnance [Relatos y documentos: veintiocho volúmenes: ejército de tierra, Armada y artillería], sesiones del 18 de noviembre de 1847 al 5 de septiembre de 1848, vol. XLI, expedición ártica. La carta de Ross al marqués de Northampton se reimprimió en *A Narrative of the Circumstances and Causes Which Led to the Failure of the Searching Expeditions Sent by Government and Others for the Rescue of Sir John Franklin* [Narración de las circunstancias y causas que llevaron al fracaso de las expediciones de búsqueda enviadas por el Gobierno y otros para el rescate de sir John Franklin], de Ross.

La petición de lady Franklin a Moore queda más detallada en «Moore, Thomas (1819-1872)», *Exploring Polar Frontiers: A Historical Encyclopedia, vol. 1* [Explorando los confines polares: una enciclopedia histórica, vol. 1], de William James Mills. En 1850, William Scoresby dirigió su mirada experta hacia los intentos frustrados de búsqueda, entre ellos la expedición Rae-Richardson, en *The Franklin Expedition: or, Considerations on Measures for the Discovery and Relief of our Absent Adventurers in the Arctic Regions* [La expedición Franklin o consideraciones sobre las medidas para el descubrimiento y la asistencia a nuestros cuatro aventureros ausentes en las regiones árticas]. El elogio que Eleanor hizo de la perseverancia de su madrastra en 1849 se cita en *The Ambitions of Jane Franklin: Victorian Lady Adventurer* [Las ambiciones de Jane Franklin: dama victoriana y aventurera], 2013, de Alison Alexander. El capitán Francis Leopold McClintock enumeró con detalle los numerosos artículos abandonados por los miembros de la expedición Franklin en el fascinante libro de 1859 titulado *In the Arctic Seas: A Narrative of the Discovery of the Fate of Sir John Franklin and His Companions* [En los mares árticos: narración del descubrimiento de la suerte que corrieron sir John Franklin y sus compañeros].

Lawrence A. Palinkas y Peter Suedfeld abordan las investigaciones sobre demencia polar en su artículo «Psychological

Effects of Polar Expeditions» [Efectos psicológicos de las expediciones polares], publicado en *The Lancet* en enero de 2008.

5. LA MISIÓN DE LADY FRANKLIN

El lego adquiere con rapidez conocimientos sobre los movimientos del hielo ártico en «All About Sea Ice: Dynamics», del Centro Nacional Estadounidense de la Nieve y el Hielo, disponible online en https://nsidc.org/cryosphere/seaice/processes/dynamics.html.

El respeto que sentía lady Franklin por Scoresby se pone de manifiesto en la valiosa aproximación de Constance Martin al pionero de la ciencia ártica: «William Scoresby Jr. (1789-1857) and the Open Polar Sea — Myth and Reality» [William Scoresby Jr. (1789-1857) y el mar polar abierto: mito y realidad], *Arctic* 41, marzo de 1988. La revista *Athenaeum* informaba de que el discurso de propaganda que lady Franklin dedicó a los balleneros apareció en «Our Weekly Gossip» [Nuestro cotilleo semanal] el 9 de junio de 1849. La extraordinaria carta que lady Franklin envió al presidente de Estados Unidos Zachary Taylor está publicada en *As Affecting the Fate of My Absent Husband: Selected Letters of Lady Franklin Concerning the Search for the Lost Franklin Expedition, 1848-1860* [En lo que afecta a la suerte de mi esposo ausente: cartas escogidas de lady Franklin relativas a la búsqueda de la expedición Franklin perdida], de Erika Behrisch Elce.

W. Gillies Ross presenta un estudio extenso e interesante en «Clairvoyants and Mediums Search for Franklin» [Búsqueda de Franklin de clarividentes y médiums], en *Polar Record* 39, 2003. El debate que se dio en el siglo XIX entre científicos y espiritistas se pone de manifiesto en «Spiritualism, Science and the Supernatural in Mid-Victorian Britain» [El espiritismo, la ciencia y lo sobrenatural en la Gran Bretaña mediovictoriana], de Richard Noakes, incluido en

Cambridge Studies in Nineteenth-Century Literature and Culture 42, 2004. *Natural and Mesmeric Clairvoyance with the Practical Application of Mesmerism in Surgery and Medicine* [Clarividencia natural y mesmérica con la aplicación práctica del mesmerismo en la cirugía y la medicina], de James Esdaile, doctor en medicina, es un intento, publicado en 1852, de unir la medicina y lo paranormal. Frank Podmore explicaba cómo la señora M. se había puesto en contacto con la clarividente Dawson en su *Modern Spiritualism: A History and a Criticism, Vol. 1* [Espiritismo moderno: una historia y una crítica, vol. 1], publicado en 1902. La señora M. escribió su propio relato de los hechos en una carta que volvió a publicarse en *The Zoist: A Journal of Cerebral Physiology and Mesmerism, and Their Applications to Human Welfare* VII, marzo de 1849-enero de 1850. Caroline Roberts establece un vínculo entre diagnósticos de histeria y rechazo de la autoridad masculina en *The Woman and the Hour: Harriet Martineau and Victorian Ideologies* [La mujer y la hora: Harriet Martineau y las ideologías victorianas], publicado en 2002.

Ralph Lloyd-Jones adopta una visión moderna y académica de la misteriosa historia de fantasmas en «The Paranormal Arctic: Lady Franklin, Sophia Cracroft, and Captain and "Little Weesy" Coppin» [El Ártico paranormal: lady Franklin, Sophia Cracroft, el capitán y *Weesy* Coppin], en *Polar Record* 37, 2001. Una visión victoriana de la historia de espíritus de Weesy aparece en M. A. en «Fate of Sir John Franklin Discovered by a "Revelation"» [Suerte de sir John Franklin descubierta mediante una «revelación»], que apareció en *Light: A Journal of Psychical, Occult, and Mystical Research* IX, 27 de abril de 1889. La descripción de las palabras que según se decía aparecieron en la pared, así como el escepticismo ante la falta de pruebas en la finca de lady Franklin, son de «How Sir John Franklin Was Not Found» [De cómo no encontraron a sir John Franklin], en *The Saturday Review of Politics, Literature, Science and Art* LXVIII, 4 de

mayo de 1889. W. Gillies Ross nos muestra hasta qué punto estaba el Almirantazgo bien informado de las pistas paranormales, y lo hace en su exhaustivo y entretenido «False Leads in the Franklin Search» [Pistas falsas en la búsqueda de Franklin], en *Polar Record* 39, 2003. El descubrimiento hecho por John Rae del estrecho de Victoria, así como el primer mapa en el que aparecía un canal de agua a través del archipiélago con ese nombre en el *Journal of the Royal Geographical Society* (1852), aparece en *Arctic Correspondence, 1844-1855*, de John Rae, con prefacio de Ken McGoogan.

Las numerosas transformaciones del barrio londinense de Spring Gardens se detallan en *British History Online*, http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vol20/pt3/pp58-65. Ken McGoogan cita la defensa que hace Sophy de su tía en *Lady Franklin's Revenge: A True Story of Ambition, Obsession and the Remaking of Arctic History* [La venganza de lady Franklin: una verdadera historia de ambición, obsesión y reformulación de la historia del Ártico], 2005.

6. EL COMITÉ ÁRTICO

David Woodman aporta la cifra del elevadísimo coste económico que tuvo la búsqueda de Franklin, contando solamente el periodo que va entre 1848 y 1854. William Parker Snow escribió un cautivador relato de la expedición en *Voyage of the Prince Albert in Search of Sir John Franklin: A Narrative of Every-day Life in the Arctic Seas* [Travesía del *Prince Albert* en busca de sir John Franklin: narración de la vida cotidiana en los mares árticos], publicado en 1851. Un fascinante perfil del siglo XIX, que explicaba con detalle la atormentada vida de Snow y su remordimiento constante por no haber sido autorizado a seguir su visión paranormal en la búsqueda de Franklin, aparece en «Character Sketch—April: William Parker Snow» [Bosquejo de carácter: abril: William Parker Snow], de la *The Review of Reviews*

VII, enero-junio de 1893. Roland Pietsch aporta una mirada fascinante sobre los «niños-marineros» de la Royal Navy en «Ships' Boys and Youth Culture in Eighteenth-Century Britain: The Navy Recruits of the London Marine Society» [Los niños de los barcos y cultura juvenil en la Gran Bretaña del siglo XVIII: los reclutas de la Sociedad Marina de Londres], *The Northern Mariner* XIV, n.º 4, octubre de 2004.

El relato de Dane Carl Petersen aparece en *Explorations and Discoveries During the Nineteenth Century, Being Detailed Accounts of the Several Expeditions to the North Seas, Both English and American* [Exploraciones y descubrimientos durante el siglo XIX, donde se da cuenta detallada de las varias expediciones a los mares del Norte, tanto inglesas como americanas], de Samuel M. Smucker, publicado en 1858, que incluye una carta del capitán sir John Ross enviada desde la goleta *Felix*, frente a la ensenada del Almirantazgo, en el estrecho de Lancaster, al secretario del Almirantazgo W. A. B. Hamilton, fechada el 22 de agosto de 1850.

Las instrucciones del secretario de la Marina, William Ballard Preston, al teniente de la Marina estadounidense Edwin J. De Haven, con fecha del 15 de mayo de 1850, aparecen publicadas en *The United States Grinnell Expedition in Search of Sir John Franklin: A Personal Narrative* [La expedición estadounidense Grinnell de sir John Franklin: una exposición personal], de Elisha Kent Kane, doctor en medicina, 1856. El capitán William Penny detalló su descubrimiento en una carta fechada el 12 de abril de 1851, que envió desde el *Lady Franklin* a la secretaría del Almirantazgo y que apareció impresa en *Report of the Committee Appointed by the Lords Commissioners of the Admiralty to Inquire into and Report on the Recent Arctic Expeditions in Search of Sir John Franklin* XLVII [Informe del comité escogido por los lores comisionados del Almirantazgo para investigar e informar sobre las recientes expediciones árticas en busca de sir John Franklin XLVII], 1852. El

capitán Horatio T. Austin expresa la conclusión de que algunos de los hombres de Franklin habían acampado en la punta de Bowden en una carta fechada un 14 de julio de 1851 escrita desde el *Resolute* a la secretaría del Almirantazgo, que apareció publicada en el *Report of the Committee Appointed by the Lords Commissioners of the Admiralty to Inquire into and Report on the Recent Arctic Expeditions in Search of Sir John Franklin* XI [Informe del comité escogido por los lores comisionados del Almirantazgo para investigar e informar sobre las recientes expediciones árticas en busca de sir John Franklin XI] (1852). Clive A. Holland escribe sobre la enemistad entre Penny y Ross en «William Penny, 1809-92: Arctic Whaling Master» [William Penny, 1809-1892: maestro ballenero del Ártico], *Polar Record* 15, 1970. «The Arctic Committee of 1851: A Background Study» [El Comité Ártico de 1851: estudio de contexto], de Holland, *Polar Record*, 1980, ofrece una exposición fundamental de la investigación de la Royal Navy y de los testimonios al tribunal.

El frío extremo de febrero de 1851 lo describió al año siguiente Peter C. Sutherland, doctor en medicina, en *Journey of a Voyage in Baffin's Bay and Barrow Straits in the Years 1850-51 Performed by H.M. Ships «Lady Franklin» and «Sophia», Under the Command of Mr. William Penny, Vol. 1* [Viaje de travesía por la bahía de Baffin y los estrechos de Barrow en los años 1850-1851 emprendido por los buques *HMS Lady Franklin* y *Sophia* bajo el mando de Mr. William Penny, vol. 1]. El comentario de Austin instando a Penny a enfilar el canal de Wellington procede de la testificación ante el Comité Ártico, tal como aparece citado en «The Arctic Committee of 1851: A Background Study (Part 2)» [El Comité Ártico de 1851: estudio del contexto (2.ª Parte)], de Clive Holland, *Polar Record* 20, 1980. La preocupación de Penny sobre el ímpetu de la marea en el canal de Wellington se expresa en el «Report of the Arctic Committee», *Report of the Committee Appointed by the Lords Commissioners of the Admiralty to Inquire into and Report on the Recent Arctic*

Expeditions in Search of Sir John Franklin [Informe del comité escogido por los lores comisionados del Almirantazgo para investigar e informar sobre las recientes expediciones árticas en busca de sir John Franklin]. Las críticas al desaire de Austin a Penny el ballenero aparecieron en «The Arctic Expeditions» [Las expediciones árticas], *Athenaeum*, 3 de enero de 1852. Una transcripción del testimonio del contralmirante sir John Ross al Comité Ártico el 31 de octubre de 1851 se publicó en *Report of the Committee Appointed by the Lords Commissioners of the Admiralty to Inquire into and Report on the Recent Arctic Expeditions in Search of Sir John Franklin* [Informe del comité escogido por los lores comisionados del Almirantazgo para investigar e informar sobre las recientes expediciones árticas en busca de sir John Franklin].

Scoresby expresaba sus dudas de que los dos barcos de Franklin pudieran haberse perdido en una carta dirigida a Frederick James Fegen, secretario del Comité Ártico y fechada el 14 de noviembre de 1851, reimpresa en el *Report of the Committee Appointed by the Lords Commissioners of the Admiralty to Inquire into and Report on the Recent Arctic Expeditions in Search of Sir John Franklin* [Informe del comité escogido por los lores comisionados del Almirantazgo para investigar e informar sobre las recientes expediciones árticas en busca de sir John Franklin]. Un buen resumen de los logros de McClintock, incluida la dura búsqueda en trineo de 1851, está disponible online en «McClintock, Sir Francis Leopold», *Dictionary of Canadian Biography*, http://www.biographi.ca/en/bio/mcclintock_francis_leopold_13E.html. Las recomendaciones del médico Bradford para la mejora de las ropas y los equipos árticos aparecen en una carta enviada a Fegen, secretario del Comité Ártico, con fecha del 5 de noviembre de 1851, publicada, junto con las opiniones de otros expertos, en *Report of the Committee Appointed by the Lords Commissioners of the Admiralty to Inquire into and Report on the Recent Arctic Expeditions*

in Search of Sir John Franklin [Informe del comité escogido por los lores comisionados del Almirantazgo para investigar e informar sobre las recientes expediciones árticas en busca de sir John Franklin].

7. BARCOS FANTASMA

George Calder cuenta que Franklin fue tutor de un joven William Kennedy en *The William Kennedy Story* [La historia de William Kennedy], publicada por la Bruce County Historical Society. La durísima expedición terrestre de Kennedy en un trineo tirado por perros se resume en *Encyclopedia of the Arctic*, de Mark Nuttall (editor). Kennedy publicó su relato de 1853, que incluye detalles tan desgarradores como la ceguera por nieve y el doloroso viento ártico en *A Short Narrative of the Second Voyage of the Prince Albert, in Search of Sir John Franklin* [Relato breve del segundo viaje del *Prince Albert* en busca de sir John Franklin]. El temperamento terco de sir Edward Belcher se pone evidencia en sus propias palabras, en el libro titulado *The Last of the Arctic Voyages* [Los últimos viajes por el Ártico], de 1855. El perfil «Belcher, sir Edward», que figura en el *Dictionary of Canadian Biography*, proporciona más contexto y está disponible online en http://www.biographi.ca/en/bio/belcher_edward_10E.html.

Jonathan M. Karpoff aborda las tribulaciones de McClure y el *Investigator* en «Robert McClure: Essay Prepared for *The Encyclopedia of the Arctic* [Robert McClure: Ensayo preparado para la Enciclopedia del Ártico], disponible online en htttp://faculty.washington.edu/karpoff/research/McClure.pdf. Los reproches del médico de a bordo Alexander Armstrong están tomados de *Lost Beneath the Ice: The Story of HMS* Investigator [Perdidos bajo el hielo: la historia del *Investigator*], 2013. Pim es retratado en «Pim, Bedford Clapperton Trevelyan», *Dictionary of Canadian Biography*,

http://www.biographi.ca/en/bio/pim_bedford_clapperton_trevelyan_11E.html. George F. McDougall relató los heroicos esfuerzos de Kellett a bordo del *Resolute* en un libro publicado en 1857 que lleva por título *The Eventful Voyage of H.M. Discovery Ship «Resolute» to the Arctic Regions* [La azarosa travesía del buque de descubrimientos *Resolute* a las regiones árticas].

Fawckner dio cuenta de la desaparición del *Breadalbane* en *Illustrated London News*, el 22 de octubre de 1853, y la noticia volvió a publicarse en «Technology Lights up an Arctic Shipwreck» [Luces tecnológicas sobre un naufragio en el Ártico], de Doug Payne, *New Scientist*, 15 de enero de 1981. Belcher defendió su carácter en una testificación que se cita en *From the Canadian Arctic to the President's Desk: HMS Resolute* [Del Ártico canadiense al escritorio del presidente: el *Resolute*], de Elizabeth Matthews. El estado extraordinariamente bueno del abandonado *Resolute* cuando fue descubierto por balleneros estadounidenses se describe en *The Illustrated London News* del 27 de diciembre de 1856. La petición de lady Franklin fue recogida en 1861 por Leone Levi (editor) en *Annals of British Legislation*, vol. VIII [Anales de legislación británica, vol. VIII]. La historia completa del escritorio Resolute y de los presidentes que lo han usado está disponible online en http://www.whitehousemuseum.org/furnishings/resolute-desk.htm.

8. LA ENSENADA DEL HAMBRE

El relato de John Rae del descubrimiento de los fragmentos de madera en agosto de 1851 se publicó nueve años después en *University Magazine: A Literary and Philosophic Review* 55, enero-junio de 1860.

Kenn Harper informaba de la contribución de Ouligbuck, y de la irrisoria compensación, en «William Ouligbuck, John Rae's Interpreter» [William Ouligbuck, el intérprete de John Rae],

NunatsiaqOnline, 27 de noviembre de 2008. Su perfil lo traza Shirlee Anne Smith en «Ooligbuck», *Dictionary of Canadian Biography*.

El informe de John Rae sobre su decisivo encuentro con el cazador inuit In-nook-poo-zhee-jook procede de las notas escritas el 21 y 22 de abril de 1854, incluidas en *John Rae's Arctic Correspondence, 1844-1855* [Correspondencia ártica de John Rae, 1844-1855]. Rae hace referencia a las iniciales de los oficiales grabadas en la cubertería abandonada en una carta enviada al secretario de la Compañía de la Bahía de Hudson, fechada el 1 de septiembre de 1854, tal como consta en la publicación *John Rae's Arctic Correspondence 1844-1855*. En otra carta que figura en el mismo volumen informa a los gobernadores de la Compañía de la Bahía de Hudson, el 20 de diciembre de 1854, de su indignación por la disputa sobre el pago. C. Stuart Mackinnon describe la expedición Anderson-Green en «James Anderson (1812-1867), Arctic Profiles», *Arctic* 38, 1985. Lady Franklin expresó su enorme decepción por la decisión del Almirantazgo de enviar la expedición Anderson-Green tan mal equipada en *A Letter to Viscount Palmerston, K. G. from Lady Franklin* [Una carta al vizconde de Palmerston, K. G., de lady Franklin], publicada en 1857. En la misma carta citaba la opinión de Kane según la cual una búsqueda en trineo tirado por perros era la mejor opción, lo que exponía en una misiva a su amigo Henry Grinnell.

David Murphy aporta detalles de la compra del *Fox* por parte de lady Franklin en *The Arctic Fox: Francis Leopold McClintock, Discoverer of the Fate of Franklin* [El zorro ártico: Francis Leopold McClintock, descubridor de la suerte de Franklin]. McClintock escribió un cautivador relato del punto de inflexión durante la primera búsqueda de Franklin en su libro de 1881 titulado *Fate of Sir John Franklin: The Voyage of the «Fox» in the Arctic Seas in Search of Franklin and His Companions* [Suerte de sir John Franklin: La travesía del *Fox* por los mares árticos en busca de Franklin y sus

compañeros]. El intento de Snow de que depositaran los objetos de la expedición Franklin en el ataúd de Lincoln se recuerda en *Lincoln and New York*, de la New York Historical Society, editado por Harold Holzer. El viaje a Alaska de lady Franklin acompañada de Sophy se explica con detalle en *Lady Franklin Visits Sitka, Alaska 1870: The Journal of Sophia Cracroft, Sir John Franklin's Niece* [Lady Franklin visita Sitka, Alaska, 1870: diario de Sophia Cracroft, sobrina de sir John Franklin], editado por R. N. DeArmond.

TERCERA PARTE
EL DESCUBRIMIENTO

9. UN DETECTIVE INUIT

Louie Kamookak conversó conmigo, a lo largo de varios meses, sobre su bisabuela Hummahuk. Esas extensas charlas también fueron la base de los detalles de su investigación sobre la historia oral que aparecen en otros puntos del presente libro.

Jens Peder Hart Hansen, Jorgen Meldgaard, y Jorgen Nordqvist abordan la cuestión de los antiguos tatuajes de los inuits en *The Greenland Mummies*, que el explorador estadounidense también trató en *Life with the Esquimaux: The Narrative of Captain Charles Francis Hall of the Whaling Barque «George Henry» from the 29th May, 1860, to the 13th September, 1862, vol. 2* [Vida con los esquimales: narración del capitán Charles Francis Hall, de la goleta ballenera *George Henry*, entre el 29 de mayo de 1860 y el 13 de septiembre de 1862, vol. 2]. El explorador y antropólogo danés Knud Rasmussen divulga los relatos de los inuits sobre sus encuentros con miembros de la expedición Ross en *The Netsilik Eskimo: Report of the Fifth Thule Expedition, 1921-24: The Danish Expedition to Arctic North America, vol. VIII* [Los esquimales netsilik: informe de la

quinta expedición Thule, 1921-1924: la expedición danesa a la Norteamérica ártica, vol. VIII], que también proporciona una importante información sobre su vida y creencias tradicionales. La experiencia de Rasmussen está tomada de la introducción de Terrence Cole a la obra del explorador danés titulada *Across Arctic America: Narrative of the Fifth Thule Expedition* [A través de la América ártica: narración de la quinta expedición Thule]. Además de citar directamente el informe de Rasmussen, me he basado en citas de *The Netsilik Eskimo* [Los esquimales netsilik], de Asen Balikci. También me ha resultado útil «The Work of Knud Rasmussen in the Canadian Arctic as Described by RCMP Inspector Stuart Wood» [La labor de Knud Rasmussen en el Ártico canadiense según descripción del inspector de la Policía Montada de Canadá Stuart Wood], de Erhard Treude, en *Études/Inuit/Studies* 28, 2004.

Los archivos de la Compañía de la Bahía de Hudson, del Gobierno de Manitoba, proporcionan información sobre el abuelo de Louie Kamookak, William *Paddy* Gibson. La variada carrera de Gibson está descrita online en https://www.gov.mb.ca/chc/archives/hbca/biographical/g/gibson_william-paddy.pdf. El obituario de Gibson apareció en *The Globe and Mail* el 20 de marzo de 1942, en «William Gibson Rites Saturday: Well Known Arctic Trader Will Be Buried Here» [Sepelio de William Gibson, sábado: conocido comerciante ártico será enterrado aquí]. Los recuerdos de los ancianos inuits que refiere Gibson están incluidos en *Angulalik: Kitikmeot Fur Trader* [Angulalik: comerciante de pieles kitikmeot], de la Kitikmeot Heritage Society, http://www.kitikmeotheritage.ca/Angulalk/hudsons/hudsons.htm.

Para comprender la tradición inuit de los intercambios conyugales me he basado en investigaciones académicas, principalmente en la tesis doctoral de Michael J. Kral «Transforming Communities: Suicide, Relatedness, and Reclamation among Inuit of Nunavut» [Comunidades en transformación: suicidio, relaciones y reclamación

entre los inuits de Nunavut], presentada al Departamento de Antropología de la Universidad McGill en enero de 2009, y en la del antropólogo Arthur J. Rubel, «Partnership and Wife-Exchange among the Eskimo and Aleut of Northern North America» [Parejas e intercambios de esposa entre esquimales y aleutianos del norte de Norteamérica], 1961.

Gibson escribió que había visto el túmulo en «The Dease and Simpson Cairn» [El túmulo de Dease y Simpson], *The Beaver*, septiembre de 1933, mientras que el relato contemporáneo sobre los extraordinarios esfuerzos del explorador para cartografiar el Ártico canadiense se encuentra en *The Life and Travels of Thomas Simpson, Arctic Traveler* [La vida y viajes de Thomas Simpson, viajero ártico], de Alexander Simpson, publicado en 1845, el mismo año en que la última expedición Franklin partió hacia el Ártico. L. H. Neatby aporta más detalles en «Arctic Profiles: Thomas Simpson (1808-1840) [Perfiles árticos: Thomas Simpson (1808-1840)], en *Arctic* 40, diciembre de 1987.

La historia del avión en el que murió Gibson se encuentra en *The Aircraft: A Brief History of Each Individual Norseman* [La aeronave: una breve historia de todos y cada uno de los Norseman], de Norduyn Aviation Limited, disponible online en http://www.norsemanhistory.ca/Aircraft.htm. Los detalles oficiales del accidente constan online en Flight Safety Foundation, *Aviation Safety Network*, ASN Wikibase Occurrence #122253, http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=122253.

El vínculo de Franklin con el lugar de la muerte de Gibson lo establece por contexto *The Gazetteer of the Northwest Territories*, del Northwest Territories Education, Culture and Employment. El colega de Gibson, Lorenz A. Learmonth, escribió sobre «The Curse of Neovitcheak» [La maldición de Neovitcheak] en *The Beaver*, septiembre de 1946.

10. EL QUE DA GRANDES ZANCADAS

Sarah Bonesteel aporta una evaluación experta de la «Canada's Relationship with Inuits: A History of Policy and Program Development» [Relación de Canadá con los inuits: una historia de las políticas y los programas de desarrollo], de consulta accesible online en https://www.aadnc-aandc.gc.ca/DAM/DAM-INTER-HQ/STAGING/texte-text/inuit-book_1100100016901_eng.pdf. Peter Collings se centra en las casas «Cajas de Cerillas» en «Housing Policy, Aging, and Life Course Construction in a Canadian Inuit Community» [Política de vivienda, envejecimiento y construcción de senda vital en una comunidad inuit canadiense], *Arctic Anthropology* 42, 2005. El informe completo de la Comisión para la Verdad y la Reconciliación se encuentra online en http://www.trc.ca/websites/trcinstitution/index.php?p=890.

Cameron Treleaven recordaba en una entrevista su viaje con Ernest Coleman, su encuentro casual con Louie Kamookak y su amistad. La expedición de Coleman de 1992 aparece descrita brevemente en el *Historical Dictionary of the Discovery and Exploration of the Northwest Passage* [Diccionario histórico del descubrimiento y exploración del paso del Noroeste], de la New York Historical Society. Coleman contó en el periódico *Market Rasen Mail*, de Lincolnshire, Inglaterra, en un reportaje publicado el 17 de septiembre de 2014, que había indicado a oficiales canadienses dónde encontrar uno de los barcos hundidos de Franklin, sin que sirviera de nada.

Sheila Nickerson cita el diario de la reina Victoria en relación con el encuentro de Su Majestad con Tookoolito y Ebierbing en *Midnight to the North: The Untold Story of the Inuit Woman Who Saved the Polaris Expedition* [Medianoche en el Norte: la historia no contada de la mujer inuit que salvó la expedición Polaris].

11. OPERACIÓN FRANKLIN

La Operación Franklin del ejército canadiense se ha reconstruido a partir de documentos existentes en un archivo obtenido en virtud de la ley de acceso a la información y de privacidad. Los detalles adicionales los he conseguido gracias a una entrevista con Bob Shaw, exbuzo del ejército.

12. LA BÚSQUEDA SE SUMERGE

Peter Adams y Maxwell J. Dunbar aportan una visión general del «archipiélago Ártico» en *The Canadian Encyclopedia*, online en http://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/m/article/arctic-archipelago/. El pionero George F. Bass recuerda los años fundacionales de la profesión en su introducción a *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* [El manual de Oxford de la arqueología marina], editado por Ben Ford, Donny L. Hamilton y Alexis Catsambis. Walter Zacharchuk describió su vida y su papel en la fundación de la arqueología marina en Canadá en diversas entrevistas con el autor. Sobre la historia de «Fort Lennox National Historic Site of Canada», capital náutica de Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix, véase http://www.ileauxnoix.com/eng/tourisme/lieu-historique.html. El traslado de Gagnan a Canadá se explica en *Jacques Cousteau: The Sea King* [Jacques Cousteau: El rey del mar], de Bradford Matsen, 2009. La excavación que llevó a cabo el arqueólogo James A. Tuck de las tumbas de los balleneros vascos se describe en «Unearthing Red Bay's Whaling History», en *National Geographic* 168, julio de 1985. La Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático se explica en líneas generales en *Underwater Cultural Heritage at Risk: Managing Natural and Cultural Impacts* [Patrimonio cultural subacuático en peligro: gestión de los

impactos naturales y culturales], de Robert Grenier, David Nutley e Ian Cochran, editores.

Lydia Dotto traza un perfil de MacInnis en «Joe MacInnis, Pioneer in the Underwater World» [Joe MacInnis, pionero del mundo subacuático], en *Canadian Geographic* 100, junio-julio de 1980. Las opiniones de Bill Mason sobre su amigo, así como las escenas y diálogos que llevan al descubrimiento y exploración del *Breadalbane*, están tomados del largometraje documental *The Land That Devours Ships* [La tierra que devora barcos], dirigido por Bill Mason, National Film Board of Canada / Undersea Research, 1984. Otros detalles proceden del libro de MacInnis, publicado en 1982, sobre la búsqueda y el descubrimiento del pecio, titulado *The Breadalbane Adventure* [La aventura del *Breadalbane*].

Douglas L. Hicks describe el desarrollo del *Sublimnos* en «Hábitat en un "sótano a precios rebajados"», en *Popular Mechanics*, abril de 1971. El discurso completo de MacInnis, «Diving Under the North Pole», pronunciado en el Empire Club de Canadá, Toronto, 26 de febrero de 1976, está disponible online en http://speeches.empireclub.org/61998/data. El interés de Dome Petroleum en las «aplicaciones industriales» del trabajo en el *Breadalbane* fue divulgado en *New Scientist* 98, 23 de junio de 1983.

Robert Grenier expresó sus opiniones acerca del efecto que tuvo la caída de la bitácora en la cubierta del *Breadalbane* sobre el acuerdo de partes en relación a cómo se suponía que se debía actuar en las inmersiones en un cruce de correos electrónicos conmigo en febrero de 2016.

13. LA ISLA DE LA CALAVERA

Kamookak expresó su desinterés en implicarse personalmente en la búsqueda subacuática a Ashleigh Gaul en «If Any Living Inuk Knew» [Si algún inuit vivo lo supiese], *Up Here Magazine*, diciembre de

2014. Rachel Ewing escribe sobre el descubrimiento del pez fósil y sobre la decisión de los científicos de rendir tributo a Martin Bergmann, en «New Fossil from a Fish-Eat-Fish World Driving the Evolution of Limbed Animals» [Nuevo fósil del mundo en el que un pez se come a otro pez impulsa la evolución de los animales con extremidades], disponible online en http://drexel.edu/now/archive/2013/March/Fossil-Species-from-Fish-Eat-Fish-World/.

En entrevistas conmigo, David Woodman recordaba puntos importantes de su vida y su búsqueda incansable de los barcos hundidos de Franklin. La obra seminal de Woodman, aparecida en 1991, *Unravelling the Franklin Mystery: Inuit Testimony* [Descubrir el misterio de Franklin: testimonio inuit], también era una guía. Más detalles sobre los intentos de búsqueda de Woodman y los de otras expediciones modernas proceden de los informes anuales de Parks Canada: «Erebus and Terror National Historic Site: Remote Sensing Search» [Espacio Histórico Nacional del *Erebus* y el *Terror*: búsqueda sensorial a distancia], de 2010 a 2014.

El informe de 1999 elaborado para Parks Canada por Kamookak y Darren Keith, «Franklin Oral History Project», se ha conseguido en virtud de la ley canadiense de acceso a la información y privacidad.

14. HIELO RÁPIDO

Los hechos y las conversaciones se han reconstruido a través de mis numerosas conversaciones con las personas implicadas, principalmente con Peter Mansbridge, Douglas Stenton, Tom Zagon, Jim Balsillie, y Oksana y Adrian Schimnowski. Agradezco especialmente a Sheila McRae, viuda de Martin Bergmann, que compartiera conmigo sus recuerdos, tanto los buenos como los dolorosos.

El informe final de la Junta de Seguridad en el Transporte de Canadá sobre la investigación del accidente en el vuelo del First Air 6560 puede consultarse online en http://www.tsb.gc.ca/eng/enquetes-investigations/aviation/2011/a11h0002/a11h0002.asp.

15. «¡AHÍ ESTÁ!»

La visita de Paul Allen al paso del Noroeste, con John Geiger a bordo de superyate *Octopus*, la explica Jane George, de Cambridge Bay, en NunatsiaqOnline's «Private Yacht Visitors to Nunavut Create Mixed Impression in Cambridge Bay» [Visitantes de yates privados a Nunavut crean sentimientos encontrados en Cambridge Bay], 1 de octubre de 2012, de consulta accesible online en http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674private_yacht_visitors_to_nunavut_create_mixed_impression_in_cambridge/. Una fuente destacada de la Marina Real canadiense abordó a título privado las observaciones militares de los movimientos del yate.

16. BAHÍA DEL TERROR

Algunos detalles del descubrimiento del *Terror* están tomados de entrevistas realizadas mediante teléfonos con satélite y cruces de correos electrónicos con el director de operaciones de la Arctic Research Foundation, Adrian Schimnowski, y otros miembros de la tripulación del *Martin Bergmann*, en los días previos a que la noticia del histórico hallazgo apareciera en mi reportaje exclusivo publicado en *The Guardian*, https://www.theguardian.com/world/2016/sep/12/hms-terror-wreck-found-arctic-nearly-170-years-northwest-passage-attempt.

La CBC informó de la disputa de los inuits con el Gobierno federal en relación con el *Erebus* hundido en la noticia «Parks Canada juggles competing claims to Franklin wrecks» [Parks Canada se debate entre reclamaciones enfrentadas por los restos sumergidos del *Erebus*], publicada online el 8 de marzo de 2016 en http://www.cbc.ca/news/politics/parks-canada-franklin-wrecks-artifacts-1.3479595.

El intento de Parks Canada de cooperar con los inuits en unas instalaciones de Gjoa Haven se explica en «Feds announce money for Nunavut-based centre to house Franklin relics» [Gobierno federal promete dinero para la creación de un centro ubicado en Nunavut que albergue objetos de Franklin], Nunatsiaq Online, 18 de marzo de 2016, http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674feds_announce_money_for_nunavut-based_centre_to_house_franklin_relics/.

En nuestra entrevista, Sammy Kogvik intentó pronunciar fonéticamente el apellido de su compañero de caza, Tío Jimmy, como «Qingniacktok». En un informe sobre el descubrimiento para la revista *MacLean*, Chris Sorensen lo deletrea «Klungnatuk», http://www.macleans.ca/news/canada/how-trust-led-to-hms-terror/.

William Henry Gilder informaba del relato de Ahlangyah en *The Search for Franklin: A Narrative of the American Expedition Under Lieutenant Schwatka, 1878 to 1880* [La búsqueda de Franklin: narración de la expedición estadounidense comandada por el teniente Schwatka, 1878-1880], publicado en Londres por T. Nelson and Sons en 1882.

Francis McClintock explicó la denominación de la bahía del Terror y de otros puntos varios de la isla del Rey Guillermo durante su búsqueda de la expedición Franklin, en una carta a un colega investigador, el teniente del ejército de Estados Unidos Frederick Schwatka, fechada el 2 de octubre de 1880, de consulta accesible online en

http://www.canadianmysteries.ca/sites/franklin/archive/text/McClintockSchwatka_en.htm.

17. UNA OFRENDA A LOS MUERTOS

He tenido acceso al intercambio de correos electrónicos privados entre John Geiger y el vicepresidente de Parks Canada en virtud de la ley de acceso a la información y privacidad.

El descubrimiento del *Erebus* ha sido reconstruido a partir de numerosas entrevistas mantenidas durante muchos meses con muchos de sus participantes, sobre todo de los capitanes Andrew Stirling y Bill Noon; de los arqueólogos Marc-André Bernier, Ryan Harris, Jonathan Moore, Douglas Stenton y Robert Park; y del hidrólogo Scott Youngblut.

EPÍLOGO

Louie Kamookak describió su expedición del verano de 2016 en «Searching the Arctic for Traces of the Sir John Franklin Expedition» [Rastreando el Ártico en busca de vestigios de la expedición de sir John Franklin], *Canadian Geographic*, http://www.canadiangeographic.ca/article/searching-arctic-traces-sir-john-franklin-expedition.

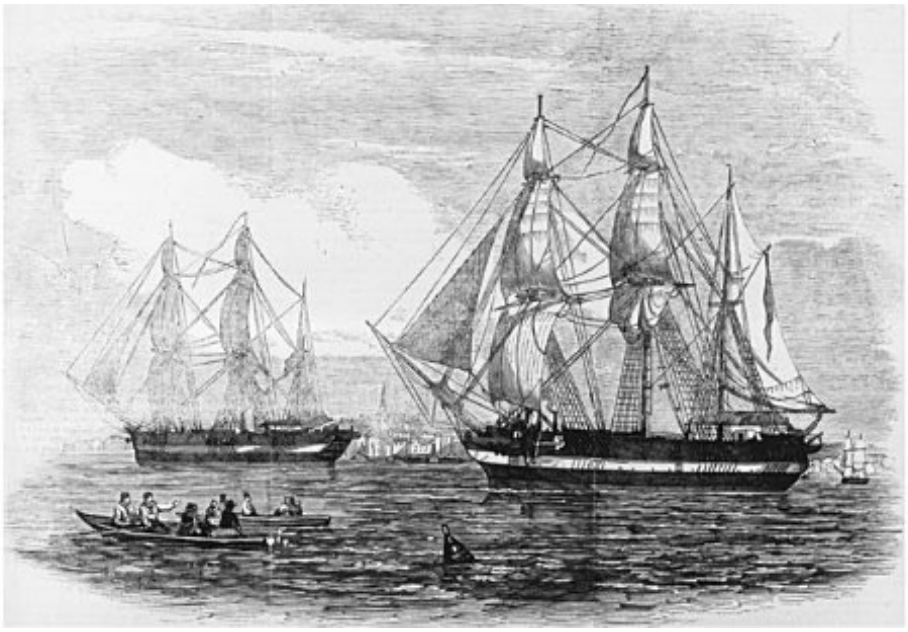
LÁMINAS



Sir John Franklin, oficial al mando de la infausta expedición Franklin, en 1840.
National Maritime Museum, Greenwich, London



Lady Jane Franklin, esposa y defensora acérrima de sir John Franklin, en un dibujo realizado en 1816.
National Maritime Museum, Greenwich, London



Los buques *Erebus* y *Terror* zarpando de Inglaterra en busca del mítico paso del Noroeste en 1845.
Illustrated London News / Getty Images



Daguerrotipo de Franklin tomado un día antes de que la expedición partiera desde Inglaterra.
National Maritime Museum, Greenwich, London



James Fitzjames, capitán del *Erebus.*
National Maritime Museum, Greenwich, London



James Reid, maestro del hielo del *Erebus*.
National Maritime Museum, Greenwich, London



El pintor belga François Etienne Musin plasmó en 1846 el *Erebus* rodeado de hielo.
National Maritime Museum, Greenwich, London



Obra de 1895 del artista británico W. Thomas Smith, en la que sir John Franklin y su tripulación aparecen moribundos junto a su bote.
National Maritime Museum, Greenwich, London

H. M. S. Erebus and Terror
(Wintered in the Ice in

23 of May 184[illegible]) Lat. 70° 5' N Long. 98° 23' W

Having wintered in 1846 — & at Beechey Island
in Lat 74° 43' 28" N. Long 91° 39' 15" W after having
ascended Wellington Channel to Lat 77° and returned
by the West side of Cornwallis Island.

Commander.

Sir John Franklin commanding the Expedition.

All well

WHOEVER finds this paper is requested to forward it to the Secretary of the Admiralty, London, *with a note of the time and place at which it was found:* or, if more convenient, to deliver it for that purpose to the British Consul at the nearest Port.

QUINCONQUE trouvera ce papier est prié d'y marquer le tems et lieu ou il l'aura trouvé, et de le faire parvenir au plutot au Secretaire de l'Amirauté Britannique à Londres.

CUALQUIERA que hallare este Papel, se le suplica de enviarlo al Secretario del Almirantazgo, en Londrés, con una nota del tiempo y del lugar en donde se halló.

EEN ieder die dit Papier mogt vinden, wordt hiermede verzogt, om het zelve, ten spoedigste, te willen zenden aan den Heer Minister van de Marine der Nederlanden in 's Gravenhage, of wel aan den Secretaris der Britsche Admiraliteit, te London, en daar by te voegen eene Nota, inhoudende de tyd en de plaats alwaar dit Papier is gevonden geworden.

FINDEREN af dette Papiir ombedes, naar Leilighed gives, at sende samme til Admiralitets Secretairen i London, eller nœrmeste Embedsmand i Danmark, Norge, eller Sverrig. Tiden og Stœdit hvor dette er fundet önskes venskabeligt paategnet.

WER diesen Zettel findet, wird hier-durch ersucht denselben an den Secretair des Admiralitets in London einzusenden, mit gefälliger angabe an welchen ort und zu welcher zeit er gefundet worden ist.

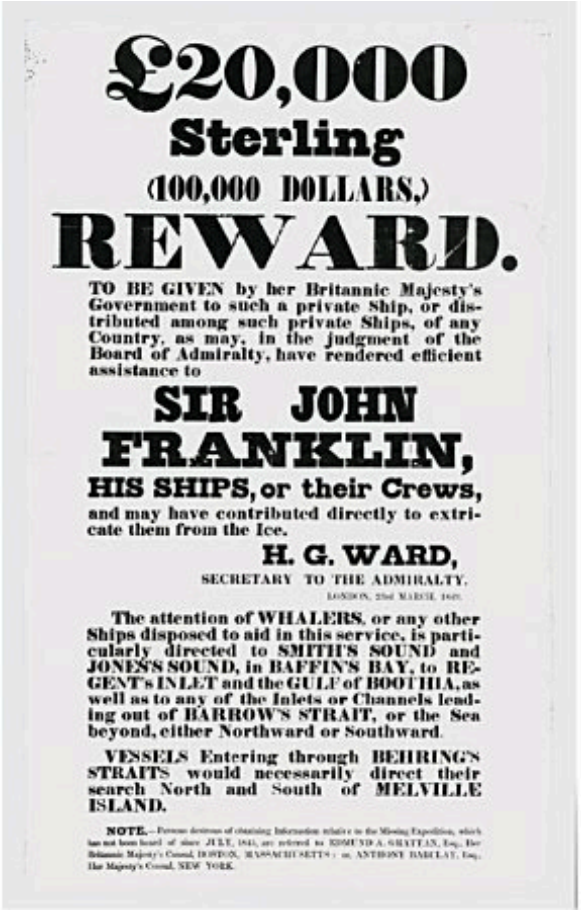
Party consisting of [illegible] Officers and 6 Men
left the Ships on Monday 24th May 184[illegible]

Gm[illegible]
Chas F. Des Vœux

Las notas de punta Victoria, en las que se detalla el destino de la expedición Franklin, halladas por la expedición McClintock en 1859.
National Maritime Museum, Greenwich, London



Los miembros del Consejo del Ártico —entre ellos John Ross, John Richardson, John Barrow y William Parry— planificando la búsqueda de los miembros desaparecidos de la expedición Franklin.
DeAgostini / Getty Images



£20,000
Sterling
(100,000 DOLLARS,)
REWARD.

TO BE GIVEN by her Britannic Majesty's Government to such a private Ship, or distributed among such private Ships, of any Country, as may, in the judgment of the Board of Admiralty, have rendered efficient assistance to

SIR JOHN FRANKLIN,

HIS SHIPS, or their Crews,

and may have contributed directly to extricate them from the Ice.

H. G. WARD,

SECRETARY TO THE ADMIRALTY.

LONDON, 23rd MARCH, 1849.

The attention of WHALERS, or any other Ships disposed to aid in this service, is particularly directed to SMITH'S SOUND and JONES'S SOUND, in BAFFIN'S BAY, to REGENT's INLET and the GULF of BOOTHIA, as well as to any of the Inlets or Channels leading out of BARROW'S STRAIT, or the Sea beyond, either Northward or Southward.

VESSELS Entering through BEHRING'S STRAITS would necessarily direct their search North and South of MELVILLE ISLAND.

NOTE.—Persons desirous of obtaining Information relative to the Missing Expedition, which has not been heard of since JULY, 1845, are referred to EDMUND A. GRATTAN, Esq., Her Britannic Majesty's Consul, BOSTON, MASSACHUSETTS; or, ANTHONY BARCLAY, Esq., Her Majesty's Consul, NEW YORK.

En marzo de 1849, el Gobierno británico ofreció una recompensa, en su empeño tardío por alentar la búsqueda privada de la expedición Franklin.
National Maritime Museum, Greenwich, London



El hambre persiguió a los inuit hasta principios del siglo XX en la isla del Rey Guillermo, donde las migraciones cambiantes del caribú, el buey almizclero y otros grandes mamíferos dejaban a menudo a los cazadores sin presas.
Cortesía de Library and Archives Canada / Department of Indian Affairs and Northern Development fonds/a099666



Louie Kamookak, descendiente de chamanes inuit, empezó a sentir fascinación por la expedición Franklin después de oír a su bisabuela contarle historias sobre esta cuando era niño, en la isla del Rey Guillermo. En esta fotografía aparece junto al gobernador general, representante de la reina en Canadá, tras recibir la primera Medalla Polar en 2015 por su papel fundamental en el descubrimiento del *Erebus*.
Sgt Ronald Duchesne, Rideau Hall © OSGG, 2015. Reproducida con permiso de OSGG, 2016



Walter Zacharchuk (izquierda), primer arqueólogo subacuático profesional de Canadá, acompañado de John Rick (derecha), jefe de arqueología de Parks Canada, en 1967.
Cortesía de Walter Zacharchuk



David Woodman en 1994 en punta Victoria, donde la expedición McClintock encontró la nota que confirmaba que miembros de la expedición Franklin habían muerto.
David Holland



Campana de bronce de la cubierta del *Erebus* hallada junto al resto del barco en 2014.
Parks Canada



La asombrosa visión de un timón de doble rueda en casi perfecto estado de conservación ayudó a la Arctic Research Foundation a confirmar que el barco hundido encontrado en septiembre de 2016 era el *Terror*.
Thierry Boyer / © Parks Canada

NOTAS

* El pemmikan o pemmican es una comida concentrada, consistente en una masa de carne seca pulverizada, bayas desecadas y grasas. *(N. del t.)*

* *Coward* significa «cobarde» en inglés. *(N. del t.)*

* Los métis (mestizos) son un grupo étnico de Canadá. Provienen de la unión de mujeres amerindias canadienses (cree, ojibwa y saulteaux) con empleados británicos y francocanadienses de la Compañía de la Bahía de Hudson. *(N. del t.)*

* *Knight of Honor*: Caballero de Honor, según sus siglas en inglés. *(N. del t.)*

* *Moose* significa «alce» en inglés. *(N. del t.)*

Fantasmas de hielo
Paul Watson

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal)

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.
Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

Título original: *Ice Ghosts*

© del diseño de la portada, Planeta Arte & Diseño
© de la imagen de la portada, grabado de Charles Haghe en el que aparecen los buques *Investigator* y *Enterprise*, que formaron parte de la primera expedición, dirigida por sir James C. Ross, que partió en 1850 en busca de Franklin y sus hombres. Private Collection / The Stapleton Collection / Bridgeman Images / ACI

© ArcticStar Creativity Ltd., 2017
Todos los derechos reservados
Esta edición se publica de acuerdo con W. W. Norton & Company, Inc.

© 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

Primera edición en libro electrónico (epub): octubre de 2018

ISBN: 978-84-9942-751-5 (epub)

Conversión a libro electrónico: El Taller del Llibre, S. L.
www.eltallerdelllibre.com