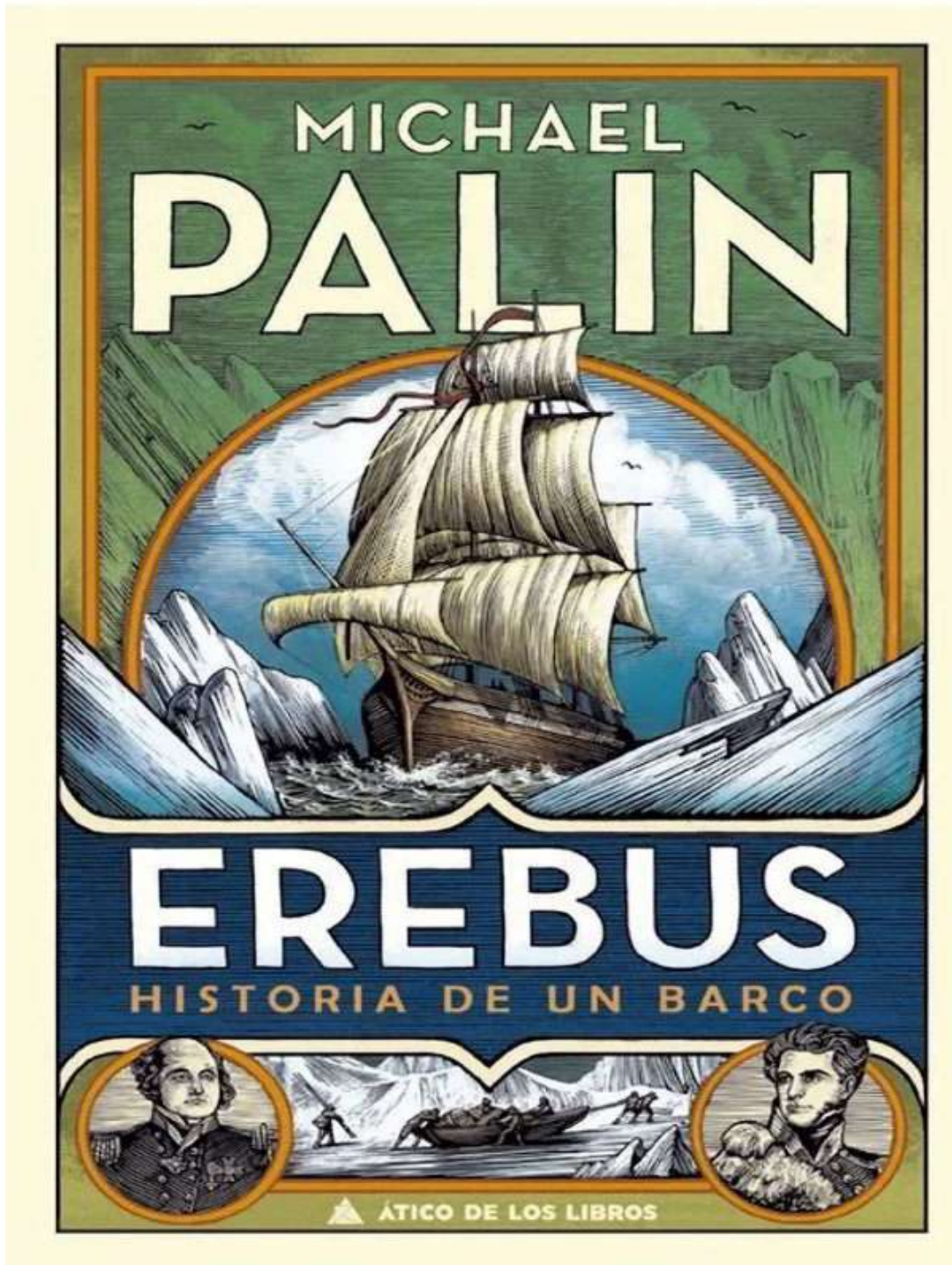




Reseña

El barco que viajó dos veces al fin del mundo El HMS Erebus emprendió dos de las expediciones navales más ambiciosas de todos los tiempos. La primera lo llevó más al sur de lo que cualquier humano había llegado jamás. Durante la segunda, desapareció sin dejar rastro en las aguas del Ártico. Los motivos de su trágico final están rodeados de misterio. Michael Palin, estrella de los Monty Python y expresidente de la Real Sociedad Geográfica de Londres, recrea vívidamente la historia del Erebus, desde su botadura en 1826 a las épicas expediciones que lo llevaron a la gloria y, posteriormente, al desastre. Por estas páginas desfilan sus fascinantes tripulantes: el gallardo James Clark Ross, que cartografió buena parte de la Gran Barrera del Sur; el atormentado John Franklin, cuya carrera acabó a bordo del Erebus; Francis Crozier, el eterno segundo al mando; o Joseph Hooker, un brillante naturalista de gatillo fácil. En Erebus, con un estilo fresco y riguroso, unido a una exhaustiva investigación, Palin recrea la gran época de las exploraciones del siglo XIX y presenta la aventura extraordinaria del barco que viajó dos veces al fin del mundo.

Índice

[Introducción](#)

[Prólogo](#)

1. [Hecho en Gales](#)
2. [El norte magnético](#)
3. [El sur magnético](#)
4. [Orillas lejanas](#)
5. [Nuestro hogar en el sur](#)
6. [«Más al sur de lo que ningún humano \(conocido\) ha llegado»](#)
7. [Bailando con los capitanes](#)
8. [«Peregrinos del océano»](#)
9. [«Nunca se ha visto un lugar tan horrible como este»](#)
10. [«Tres años desde Gillingham»](#)
11. [Rumbo a casa](#)
12. [«Queda ya tan poco por hacer»](#)
13. [Nornoroeste](#)
14. [Sin señales](#)
15. [La verdad](#)
16. [Vida y muerte](#)
17. [La historia de los inuits](#)
18. [Resurrección](#)

[Epílogo](#)

[Imágenes](#)

[Daguerrotipos](#)

[Ilustraciones](#)

[Cronología](#)

[Bibliografía](#)

[Créditos de las imágenes](#)

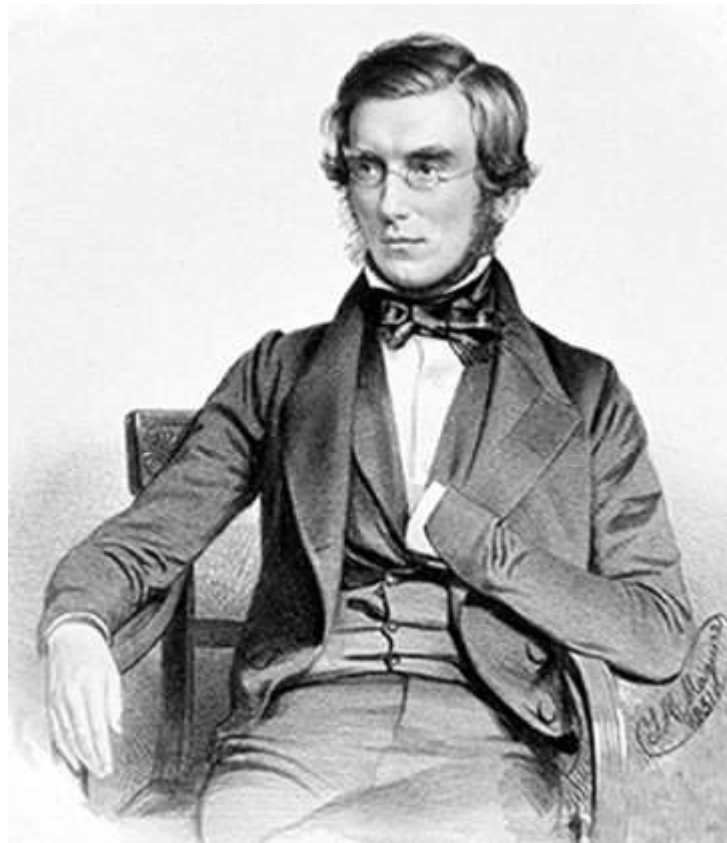
[Agradecimientos](#)

[Sobre el autor](#)

Introducción

Las medias de Hooker

Siempre me han fascinado las historias sobre el mar. Descubrí las novelas de Horatio Hornblower, escritas por C. S. Forester, cuando tan solo tenía once o doce años, y recorrí todas las bibliotecas de Sheffield por si tenían alguna que no hubiera leído.



Con solo veintidós años, Joseph Dalton Hooker se unió a la tripulación del HMS Erebus como cirujano adjunto. Se convertiría en uno de los grandes botánicos del siglo XIX.

En busca de emociones más fuertes, pasé a *Mar cruel*, de Nicholas

Monsarrat, uno de los libros que más me impresionaron cuando era niño, y eso a pesar de que solo me permitieron leer la edición «cadete» del texto, en la que habían eliminado todas las escenas con contenido sexual. En la década de 1950 se produjo una avalancha de películas sobre la Marina Real y la guerra: *The Sea Shall Not Have Them*, *Above Us the Waves* o *El infierno de los héroes*. Estas eran historias de heroísmo, agallas y supervivencia donde los personajes lo tenían todo en contra. A menos que estuvieran en la sala de máquinas, claro.

La suerte quiso que, mucho más adelante en mi vida, pasara una gran cantidad de tiempo en barcos, por lo general lejos de casa, con la única compañía de un equipo de cámaras de la BBC y una de las novelas de Patrick O'Brian. En distintos momentos, he estado a bordo de un crucero italiano, hojeando frenéticamente mi *Defiéndete en árabe* mientras nos acercábamos a la costa de Egipto, y, en el golfo Pérsico, fui víctima de un virulento ataque de diarrea en un barco cuyo único retrete era un barril que colgaba a popa. He hecho *rafting* de aguas blancas bajo las cataratas Victoria y pescado peces espada (para después soltarlos) en la corriente del Golfo, a la que Hemingway llamó «el gran río azul». Me han llevado directamente contra la pared de un cañón en una moto acuática en Nueva Zelanda y he fregado las cubiertas de un carguero yugoslavo en el golfo de Bengala. Nada de esto me ha amilanado. Hay algo en el contacto entre el barco y el agua que me parece muy natural y reconfortante. Después de todo, emergimos del mar y, como dijo en una ocasión el presidente Kennedy, «hay sal en nuestras venas, en

nuestro sudor y en nuestras lágrimas. Estamos unidos al océano. Y cuando volvemos al océano [...], regresamos al lugar del que salimos».

* * * *

En 2013 me pidieron que diera una charla en el Athenaeum Club, en Londres. Me dijeron que escogiera a un socio del club, vivo o muerto, y contara su historia en una hora. Escogí a Joseph Hooker, que dirigió el Real Jardín Botánico de Kew durante buena parte del siglo XIX. Mientras rodaba en Brasil, había oído hablar de cómo había impulsado una política de «imperialismo botánico» y animado a los buscadores de plantas a llevar especímenes exóticos que se prestasen a la explotación comercial de vuelta a Londres. Hooker adquirió tres semillas de árbol del caucho del Amazonas, las hizo germinar en Kew y exportó los pequeños brotes a las colonias británicas del Lejano Oriente. Al cabo de dos o tres décadas, la industria del caucho brasileña estaba acabada y la industria del caucho británico florecía.

En los comienzos de mi investigación descubrí un aspecto de la vida de Hooker que resultó toda una revelación. En 1839, a la temprana edad de veintidós años, el barbudo caballero con anteojos al que conocía gracias a ajadas fotografías victorianas había participado como cirujano adjunto y botánico en una expedición naval de la Marina a la Antártida que se había prolongado cuatro años. El barco que lo llevó a aquellos confines ignotos de la Tierra fue el HMS *Erebus*. Cuanto más investigaba sobre este viaje, más me sorprendía saber tan poco al respecto. Me parecía que el hecho de

que una embarcación de vela pasara dieciocho meses en los confines de la Tierra, sobreviviera a los caprichos del tiempo y de los icebergs y regresara para contarlo era una gesta de tal magnitud que aún deberíamos conmemorarla. El HMS *Erebus* realizó una gesta épica.

Sin embargo, haber ascendido a esas alturas hizo que la caída fuera mayor. En 1846, esa misma embarcación, junto con su barco gemelo, el *Terror*, y ciento veintinueve hombres desaparecieron de la faz de la Tierra mientras intentaban dar con la ruta del paso del Noroeste. Fue la tragedia que más vidas se cobró de toda la historia de la exploración polar británica.

Escribí y entregué mi conferencia sobre Hooker, pero no logré quitarme de la cabeza las aventuras del *Erebus*. Aún seguían allí, en mis pensamientos, en el verano de 2014, cuando pasé diez noches en el O2 Arena, en Greenwich, con un grupo de vejestorios como yo, entre los que se encontraban John Cleese, Terry Jones, Eric Idle y Terry Gilliam —desgraciadamente, entre ellos no estaba Graham Chapman—, en un espectáculo llamado *Monty Python Live — One Down Five to Go*. Fueron unas funciones extraordinarias ante un público extraordinario, pero, tras vender el último loro muerto y haber cantado la última canción del leñador, me quedé con una profunda sensación de decepción. ¿Qué haces después de algo así? Una cosa estaba clara: no podía volver a recorrer el camino andado. Lo que hiciera a continuación tendría que ser algo completamente distinto.

Dos semanas después, encontré la solución. En el noticiario

vespertino del 9 de septiembre vi una noticia que me hizo detenerme de inmediato. Durante una conferencia de prensa en Ottawa, el primer ministro de Canadá anunció al mundo entero que un equipo de arqueólogos submarinos canadienses había descubierto lo que creía que era el HMS *Erebus*, perdido desde hacía casi ciento setenta años, en el lecho marino de algún lugar del océano Ártico. Su casco estaba prácticamente intacto y el hielo había preservado su contenido. Desde el momento en que lo escuché, supe que esa era una historia que había que contar. No solo una historia de vida y muerte, sino una historia de vida, muerte y una especie de resurrección.

¿Qué le sucedió en realidad al *Erebus*? ¿Cómo era el barco? ¿Cuáles fueron sus logros? ¿Cómo sobrevivió tanto tiempo y, luego, desapareció tan misteriosamente?

No soy historiador naval, pero tengo cierto sentido de la historia. No soy un marino, pero me atrae el mar. Guiado solo por la luz de mi propio entusiasmo, me pregunté dónde diantre debía empezar mi aventura. Un candidato obvio era la principal institución impulsora de tantas expediciones árticas y antárticas desde la década de 1830 en adelante, de la que algo sabía, después de haberla presidido durante tres años.

Así pues, me dirigí a la sede de la Real Sociedad Geográfica, en Kensington, y expuse al director de Iniciativas y Recursos, Alasdair MacLeod, mi obsesión y la osada tarea que quería llevar a cabo. ¿Había pistas sobre el paradero del HMS *Erebus*?

MacLeod frunció el ceño y pensó durante unos instantes: «*Erebus*...

Mmm... ¿*Erebus*?». Entonces se le iluminaron los ojos. «Sí — contestó con aire triunfal—, ¡sí, por supuesto! ¡Tenemos las medias de Hooker!».

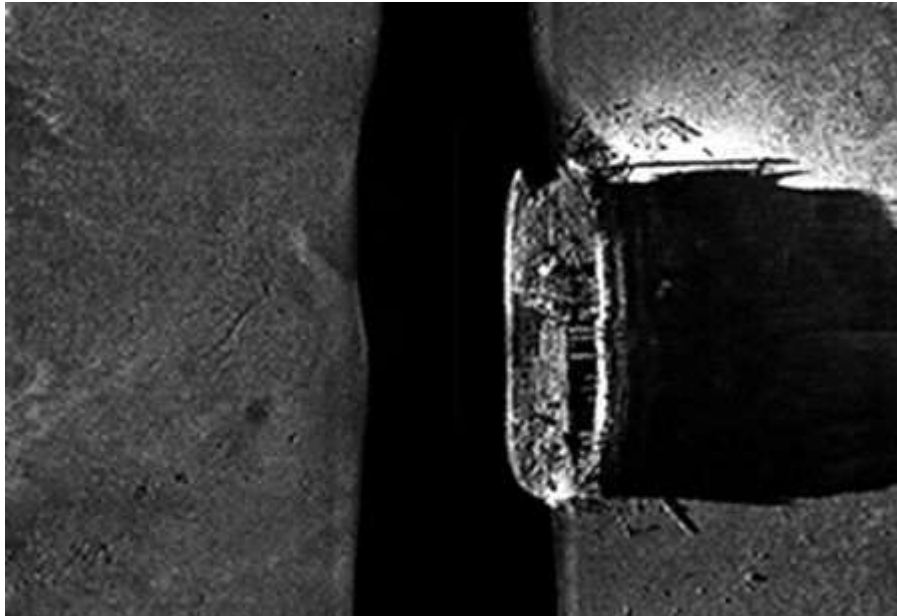
De hecho, tenían bastante más que eso, pero aquella fue mi primera incursión en el territorio de la investigación marítima, y, desde entonces, las medias de Hooker se han convertido en una especie de talismán espiritual para mí. No eran nada especial: de color crema, altas, hasta la rodilla, de tejido grueso y algo crujientes. Pero, a lo largo del año pasado, que he pasado viajando por el mundo acompañado del *Erebus* y en el que he estado a punto de ahogarme entre libros, cartas, planes, dibujos, fotografías, mapas, novelas, diarios, bitácoras de capitanes, diarios de abastos y demás sobre documentos del barco, he agradecido a las medias de Hooker el hecho de que me hicieran dar los primeros pasos de este viaje tan extraordinario.

Michael Palin

Londres, febrero de 2018

Prólogo

El superviviente



Una imagen de sonar, tomada en 2014, del pecio del Erebus. Fue descubierto en una parte poco profunda del mar, tan cerca de la superficie que al principio sus mástiles debieron de asomar entre las olas.

Bahía de Wilmot y Crampton, Nunavut, Canadá, 2 de septiembre de 2014. Cerca de la costa de una isla desolada, llana y sin ningún rasgo extraordinario, una de las miles del Ártico canadiense, donde los cielos, el mar y la tierra grises se funden a la perfección en un todo, un pequeño barco de casco de aluminio bautizado como el *Investigator* se mueve lenta, cuidadosa y rítmicamente sobre la superficie de un mar de color azul hielo. A remolque, justo por debajo de la línea de flotación, arrastra un esbelto cilindro plateado de alrededor de un metro de longitud. Dentro del cilindro viaja un sensor acústico que envía y recibe ondas. Las ondas de sonido

rebotan en el lecho marino y regresan al cilindro, desde el que se transmiten por cable al barco y se traducen a imágenes del lecho del mar.

No hay mucho ruido en el *Investigator* más allá del monótono zumbido de sus motores. Hace buen tiempo, el cielo está despejado y un sol acuoso brilla sobre un mar tranquilo como un espejo. Todo es silencioso. Pasa el tiempo, pero poca cosa más.

De pronto, hay cierto revuelo: el cilindro ha evitado por los pelos golpearse contra un banco de arena; todos los que están a bordo se centran en asegurarse de que su caro sonar permanece intacto. En ese momento, Ryan Harris, un arqueólogo marino, echa un vistazo de reojo a la pantalla antes de acudir en su ayuda y ve algo más que arena y piedras en el fondo del mar. Algo que, de inmediato, lo pone en estado de alerta.

En la pantalla hay una forma oscura: algo sólido e inusual, tendido allí mismo, a poca profundidad, en el fondo, a solo once metros por debajo de él. Da un grito de aviso. Sus colegas se arremolinan frente a la pantalla del ordenador. Él señala hacia la forma. No dan crédito a lo que ven: bajo el plateado sensor cilíndrico del *Investigator*, hay un casco de madera cuyos detalles son poco precisos pero con un contorno claramente definido. La popa está rota, como si le hubieran dado un mordisco, los baos quedan a la vista y está cubierto por una capa de vegetación submarina que parece lana. Lo que están contemplando es un barco. Un barco que desapareció de la faz de la Tierra, junto con toda su tripulación, hace ciento sesenta y ocho años. Un barco que tuvo una de las vidas y muertes más

extraordinarias de la historia naval británica y que, de este día en adelante, protagonizará una de las más notables resurrecciones.

Todavía se muestra orgulloso, tan cerca de la superficie que, hace tiempo, sus dos mástiles más altos debían de asomar por encima de las olas. El casco es fuerte, a pesar del impacto o hundimiento en popa. Filamentos de kelp, una larga alga marrón, cubren la silueta de los maderos como si fueran vendajes holgados. Se han roto sus tres mástiles, y también el bauprés. Algunos trozos de estos yacen en el nido de escombros que lo rodea. Entre los restos del naufragio, semienterrados en la arena, se encuentran dos de sus hélices, ocho anclas y parte del timón del barco. En algunos puntos, sus tres cubiertas se han hundido una sobre otra. Muchos de los baos maestros que discurren de lado a lado del barco parecen todavía muy sólidos, aunque casi todos los tablones de la superficie han desaparecido, lo que, al contemplarlo desde arriba, confiere al barco el aspecto de un pescado a medio filetear.

En la cubierta superior, un enorme cabrestante de hierro fundido permanece intacto. Cerca de él hay dos bombas Massey de aleación de cobre. Algunas claraboyas y los iluminadores patentados Preston, que habrían llevado luz a los hombres bajo cubierta, están en buen estado.

Algunas partes de la cubierta inferior, donde se habría desarrollado la vida del barco, han quedado expuestas y otras todavía permanecen ocultas. Los cofres en los que los marineros guardaban sus pertenencias, y sobre los que se sentaban para comer, se distinguen bajo la acumulación de sedimento y algas muertas. Los

baos están numerados para señalar las posiciones en las que se habrían colgado las hamacas. Las escaleras y las escotillas que dan acceso a las cubiertas superiores están fantasmalmente abiertas. La cocina de a bordo, en la que se preparaban las comidas, también está intacta y en su sitio. A proa, todavía se distingue el contorno de la enfermería.

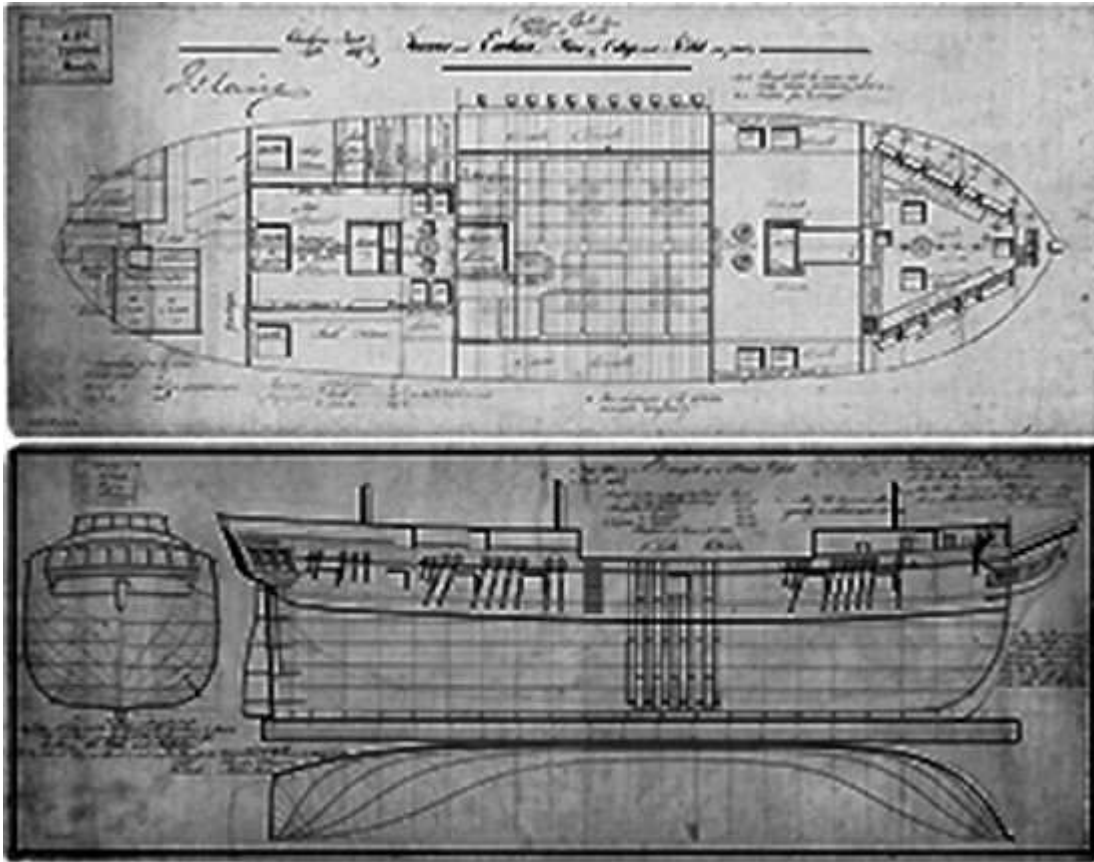
Más atrás, parte del camarote del capitán, de la sala de oficiales y varios de los camarotes de los oficiales son reconocibles a través de un bosque de madera hundida. En uno de ellos hay un camastro, con cajones debajo. El espejo —la pared de popa del barco— es el que ha sufrido más daños, pero el dormitorio del capitán junto a él sigue en su lugar, así como unas taquillas y un calentador. El sollado, la más baja de las tres cubiertas, es la menos dañada, pero también en la que resulta más difícil adentrarse. Aun así, se han recuperado de ella un zapato, botes de mostaza y cajas de almacenaje. Los buceadores también han encontrado un juego de platos con dibujos chinoscos, el tallo de una copa de vino, una campana del barco, un cañón de seis libras de bronce, varios botones decorados, una hebilla de cinturón del Cuerpo de Marines Reales adornada con un león coronado sobre una corona y un frasco de medicina de un cristal grueso con el nombre «Samuel Oxley, Londres» grabado en los lados. Originalmente contenía un brebaje fabricado por Oxley a partir de esencia concentrada de jengibre jamaicano. La anunciaba como una cura para «el reumatismo, la indigestión, los gases, los dolores de cabeza y los mareos nerviosos, la hipocondría [me encanta la idea de que exista

una medicina contra la hipocondría], el ánimo alicaído, la ansiedad, los temblores, los espasmos, los calambres y la parálisis». Esta pócima sobrehumana que todo lo cura sigue siendo, para mí, uno de los descubrimientos más emocionantes realizados en el HMS *Erebus*. Es un recordatorio de que las aventuras épicas y la fragilidad cotidiana a menudo van de la mano.

Durante el ochenta por ciento del año, el mar se hiela y sella de nuevo los secretos del barco. Pero, cuando el hielo se derrite, gente como Ryan —que ha hecho más de doscientas inmersiones— y el resto del equipo de submarinistas regresarán al agua en busca de más detalles preciosos. Mi sueño sería conocer el *Erebus* de una forma tan íntima como ellos lo han hecho. Aunque sea una sola vez. Lo que necesito ahora de Hooker no son sus medias, sino su traje de submarinista.

Capítulo 1

Hecho en Gales



Dos planos de la época muestran (arriba) un típico barco bombardero de perfil y (abajo) el sollado, o cubierta inferior, y la bodega del Erebus y de su barco hermano, el Terror.

7 de junio de 1826, Pembroke (Gales). Es el sexto año del reinado de Jorge IV, el primogénito de Jorge III y la reina Carlota. Tiene sesenta y tres años, discute constantemente con su esposa, lleva un estilo de vida ostentosamente extravagante y muestra un gran interés por la arquitectura y las artes. Robert Jenkinson, segundo conde de Liverpool y miembro del Partido Conservador, es el primer ministro desde 1812. La Sociedad Zoológica de Londres acaba de abrir sus

puertas. Los exploradores británicos están en acción, y no solo en el Ártico. Alexander Gordon Laing llega a Tombuctú en agosto, aunque solo un mes más tarde miembros de las tribus locales lo asesinan por negarse a renunciar al cristianismo. En el norte de Gales se celebran dos grandes logros de la ingeniería: dos de los primeros puentes colgantes del mundo, el puente Menai y el puente Conway, se inauguran en un plazo de apenas unas semanas.

En el otro extremo de Gales, en un estuario cerca de la vieja ciudad fortificada de Pembroke, la gente se reúne esta mañana de principios de junio para una celebración un poco más modesta. Jaleado por una multitud formada por ingenieros, carpinteros, herreros, administrativos y sus familias, el robusto y ancho buque de guerra que han estado construyendo durante los dos últimos años se desliza, con la popa por delante, por la rampa de los astilleros de Pembroke. Los gritos de júbilo se convierten en un rugido de satisfacción cuando entra en las aguas frente a Milford Haven. El barco rebota, oscila y se sacude como un ave acuática recién nacida. Su nombre es *Erebus*.

No era un nombre alegre, pero es que no había sido construido para animar, sino para intimidar, y su nombre había sido escogido deliberadamente. En la mitología clásica, habitualmente se consideraba que *Erebus*, el hijo de Caos, representaba el oscuro corazón del inframundo, un lugar asociado al trastorno y la destrucción. Evocar a *Erebus* era advertir a los adversarios de la llegada del caos, de un temible transmisor del fuego del infierno. El *Erebus* entró en servicio en 1823 y fue el penúltimo de un tipo de

barcos conocidos como bombardas. Los primeros en desarrollarlos fueron los franceses, y luego los ingleses los siguieron, a finales del siglo XVII, para transportar morteros que arrojasen proyectiles por encima de las defensas costeras con el fin de causar el máximo de daños en tierra sin necesidad de arriesgarse a un desembarco. De los demás barcos de su clase, dos fueron bautizados en honor a volcanes —el *Hecla* y el *Aetna*— y para los demás se utilizaron diversas permutaciones de la ira y la devastación: *Infernal*, *Fury*, *Meteor*, *Sulphur* y *Thunder*. Aunque nunca alcanzaron el prestigio y estatus de los buques de guerra más populares, su última misión, el asedio de Fort McHenry, en el puerto de Baltimore, durante la guerra de 1812 acabó inmortalizada en el himno nacional estadounidense, «*The Star Spangled Banner*»: «El fulgor rojo de los cohetes y las bombas que explotaban en el aire» se refiere al fuego de los barcos británicos tipo bombardas.

El día en que el *Erebus* se deslizó por la rampa, los constructores navales de Pembroke se sintieron orgullosos, pero, ya mientras se estabilizaba a orillas del estuario, su destino no estaba claro. ¿Era el futuro o ya pertenecía al pasado?

La derrota de los ejércitos de Napoleón en Waterloo el 18 de junio de 1815 había puesto fin a las guerras napoleónicas, que, tras un breve período de tranquilidad durante la Paz de Amiens en 1802, habían angustiado a Europa durante dieciséis años. Los británicos habían desempeñado un papel muy importante en el esfuerzo bélico aliado y, para cuando el conflicto llegó a su fin, habían acumulado una deuda nacional de 679 millones de libras, el doble del producto

interior bruto del país. La Marina Real también se había visto obligada a gastar una enorme cantidad de dinero, pero había superado a la Armada francesa, y ahora era dueña indiscutible de los mares. Ello comportaba nuevas responsabilidades, como patrullar contra el tráfico de esclavos, que Gran Bretaña había abolido en 1807, y operaciones contra los piratas de la costa del norte de África, pero nada que justificara el tamaño que había alcanzado en tiempos de guerra. En los cuatro años que transcurrieron entre 1814 y 1817, los efectivos de la Marina Real descendieron de 145.000 hombres a 19.000. Para muchos, fue una experiencia traumática. Muchos marineros sin empleo se vieron reducidos a mendigar en las calles. Brian Lavery, en su libro *Royal Tars*, pone el ejemplo de Joseph Johnson, que paseaba por las calles de Londres con una maqueta de la *Victory* de Nelson sobre la cabeza. Al mover la cabeza de arriba abajo simulaba el movimiento del barco a través de las olas y, de ese modo, se ganaba unos pocos peniques de los que pasaban junto a él. Un marinero de la Marina mercante que solo encontró trabajo en un buque de guerra quedó horrorizado: «Por primera vez en mi vida, vi el monstruoso lugar que habría de ser mi residencia durante varios años, y una angustia que no sé describir me embargó».

Existía un enconado debate sobre el futuro de la Marina Real. Algunos vieron en el fin de las hostilidades la oportunidad de reducir el gasto de defensa y empezar a pagar parte de la enorme deuda que se había acumulado debido al esfuerzo de la guerra. Otros argumentaban que la paz no duraría mucho tiempo.

Napoleón, el emperador derrotado, había sido enviado a la isla de Santa Elena, pero ya había escapado una vez de su cautiverio, y muchos tenían fundadas dudas de si este último exilio sería realmente el final de su asombrosa carrera. Por ello, y para asegurarse, eran partidarios de reforzar la Marina Real.

A grandes rasgos, se impusieron las Casandras. El Gobierno autorizó la inversión en nuevos astilleros, entre ellos un gran complejo en Sheerness (Kent) y otro mucho más pequeño en Pembroke (Gales). También se inició la rápida construcción de cuatro buques de guerra —*Valorous*, *Ariadne*, *Arethusa* y *Thetis*— en los astilleros apresuradamente excavados en las orillas del estuario de Milford Haven.

El astillero donde se construyó el *Erebus* sigue en pie en la actualidad, pero hoy se dedica menos a la construcción de barcos que a prestar servicio a la gigantesca refinería de petróleo de Milford Haven, a unos pocos kilómetros río abajo. La rampa desde donde se botó el *Erebus* en el verano de 1826 está oculta bajo el suelo de hormigón de la moderna terminal de transbordadores que une Pembroke con Rosslare, en Irlanda.

Cuando la visito, todavía me hago una idea de cómo debió de ser en el pasado. El trazado original de las carreteras, que transcurren frente a las últimas hileras de casas gris pizarra construidas en la década de 1820 para capataces y jefes que han sobrevivido, es serenamente impresionante. Estas edificaciones parecen tan recias y orgullosas como cualquier casa georgiana de Londres. En una de ellas vivió Thomas Roberts, el carpintero jefe que supervisó la

construcción del *Erebus*. Roberts llegó a este remoto rincón del suroeste de Gales en 1815, solo dos años después de que se construyera el astillero.

Compartían con Roberts la responsabilidad de dirigir esta nueva empresa Richard Blake, el maestro maderero, y James McKain, el responsable de finanzas. No formaron una cuadrilla feliz. El secretario de McKain, Edward Wright, afirmó en un juicio que Richard Blake lo había agredido y lo acusó de «retorcerme la nariz varias veces y amenazarme con golpearme con su paraguas». Roberts se enfrentó incesantemente con McKain por acusaciones y contraacusaciones de corrupción y negligencia. Llegados a 1821, McKain, que no soportaba más la situación, aceptó un trabajo en el astillero de Sheerness y se marchó. Lo reemplazó Edward Laws. La tóxica atmósfera empezaba a disiparse en el astillero cuando, el 9 de enero de 1823, llegaron noticias de que la Junta de Marina había demostrado su confianza en el astillero de Pembroke mediante el encargo de la construcción de una bombardera de 372 toneladas, diseñada por *sir* Henry Peake —el que fuera topógrafo de la Marina—,¹ que llevaría el nombre de *Erebus*.

No sería un barco muy grande. Con 31,6 metros de eslora, era la mitad de largo que los grandes buques de guerra y, con sus 372 toneladas, era un pececillo comparado con las 2141 toneladas de la *Victory*. Sin embargo, estaba diseñado para oponer resistencia, y se parecía más a un remolcador que a un esbelto y moderno queche. Sus cubiertas y su casco debían ser capaces de resistir el retroceso

¹ A pesar del nombre de su cargo, el topógrafo de la Marina era el encargado de diseñar los modelos de buques que emplearía la Marina Real británica

de los dos grandes morteros de a bordo, uno de trece pulgadas y el otro de diez. Por lo tanto, tenía que estar reforzado con abrazaderas de hierro clavadas a los maderos de la bodega, lo que aseguraba el casco y, además, reducía el peso de la embarcación. También debía contar con una bodega lo bastante amplia y profunda como para almacenar los pesados proyectiles de los morteros. Además, estaría armado con diez cañones pequeños, por si tuviera que enfrentarse al enemigo en el mar.

El *Erebus* fue construido casi por completo a mano. Primero se dispuso la quilla, muy probablemente confeccionada con piezas de olmo ensambladas, sobre los bloques del astillero. A la quilla se unió la roda, la parte de madera que asciende en la proa, y, en el otro extremo del barco, el codaste, que sostiene el timón. Las cuadernas, hechas de robles del bosque de Dean (Gloucestershire) que habían sido enviados en barcas a través del río Severn, se unieron entonces a aquellas grandes piezas de madera. Para ello era necesaria una gran habilidad, pues los carpinteros debían encontrar exactamente la parte del árbol que mejor se adaptara a la curvatura del barco, teniendo en cuenta, además, cómo podría expandirse o contraerse la madera en el futuro.

Una vez toda la estructura estaba dispuesta, se dejaba asentar durante un tiempo. Luego se empezaban a colocar los maderos del forro, de unos 7,62 centímetros de grosor, empezando por la quilla hacia arriba, y se añadían los baos y los maderos de las cubiertas que descansaban sobre ellos.

El *Erebus* no se construyó con prisas. A diferencia del que sería su

compañero en el futuro, el HMS *Terror*, construido en Topsham (Devon) en menos de un año, pasaron veinte meses antes de que estuviera listo para la botadura. Cuando las tareas de construcción llegaron a su fin, el responsable de finanzas envió una factura a la Junta de Marina por valor de 14.603 libras, el equivalente a 1,25 millones actuales (aproximadamente 1,4 millones de euros).

En total, en Pembroke se construyeron doscientos sesenta barcos. Luego, casi exactamente cien años después de que el *Erebus* se deslizara a las aguas, el Almirantazgo decidió que el astillero era innecesario y sus tres mil trabajadores fueron reducidos de un plumazo a solo cuatro. Esto ocurrió en 1926, el año de la huelga general. En la Segunda Guerra Mundial hubo un indulto temporal durante el que se construyeron en el astillero hidroaviones Sunderland, y más recientemente almacenes y negocios de distribución se han trasladado a lo que fueron sus instalaciones y han ocupado parte del espacio de los viejos hangares, pero, mientras atravieso la gran entrada de piedra del viejo astillero, tengo la lamentable sensación de que sus días de gloria han quedado en el pasado y que no volverán jamás.

Tras su botadura en Pembroke, el *Erebus* se transportó, como era habitual, a otro astillero del Almirantazgo para que lo pertrecharan. Como todavía no estaba aparejado por completo de mástiles y velas, lo más probable es que lo remolcaran hacia el suroeste, que doblara Land's End, el extremo suroccidental de Inglaterra, y que luego entrara en el canal de la Mancha rumbo a Plymouth. Allí, en el bullicioso nuevo astillero que con el tiempo se convertiría en el

cuartel general de Devonport perteneciente a la Marina Real, se habría transformado en un buque de guerra, con toda su artillería: dos morteros, ocho cañones de 24 libras y dos de 6 libras, y toda la maquinaria necesaria para almacenar y mover la munición. Fue en aquel lugar donde se izaron sus tres mástiles, de los cuales el palo mayor se elevaba unos cuarenta y dos metros sobre la cubierta.

Pero, tras este frenesí, llegó un largo período de calma. Aunque estaba aparejado y listo, el *Erebus* se mantuvo en «ordinarios» (el término utilizado para describir un barco que no tenía ninguna misión asignada).² Durante dieciocho meses, permaneció anclado en Devonport, a la espera de que alguien le diera uso.

Me pregunto si existirían entonces algo parecido a observadores de barcos: colegiales con libretas y lápices que apuntaran las idas y venidas de las embarcaciones en los grandes astilleros, como yo hacía con los trenes que entraban y salían de Sheffield. Supongo que les habría gustado aquel nuevo barco de tres palos, ancho y de casco fornido que parecía no ir a ninguna parte. Tenía cierto estilo: la proa estaba delicadamente adornada con tallas, la obra muerta ribeteada de troneras y, a popa, lucían aún más adornos alrededor de la serie de ventanas del espejo, así como las características galerías que sobresalían y albergaban las letrinas de los oficiales.

Si, en cualquier caso, esos escolares hubieran estado despiertos temprano en las oscuras mañanas invernales de finales de 1827, su

² La Marina Real británica clasificaba los gastos de los barcos en tres categorías: los «ordinarios», que cubrían gastos básicos, como el mantenimiento de los muelles, los gastos de «servicio marítimo», que eran los de los barcos y la tripulación capaces de hacerse a la mar, y los de «reparaciones extraordinarias», que implicaban una reconstrucción o reparación importante. Así pues, un barco que ya no era apto o no se necesitaba en servicio activo se incluía en gastos «ordinarios», de ahí la procedencia de la expresión.

recompensa habría sido contemplar una emocionante escena a bordo del HMS *Erebus*: cómo retiraban los cobertores, encendían las lámparas, las barcazas que se acercaban al barco, cómo se aparejaban sus mástiles, izaban las vergas y desplegaban las velas. En febrero de 1828, el *Erebus* hizo una aparición en el Libro de Progreso, que registraba todos los movimientos de todos los barcos de la Marina Real. Según se anotó, fue «sacada a grada, se quitaron los protectores y se encobró hasta los topes». Estos eran preparativos para ponerla en servicio: se la había sacado del agua hasta una de las gradas (rampas) del puerto, se le habían retirado las planchas de madera que protegían el casco y se habían reemplazado por un recubrimiento de cobre que cubría toda la parte sumergida del casco cuando el barco estaba a máximo de carga (lo que no tardaría en denominarse la marca de Plimsoll o marca de francobordo). Desde la década de 1760, la Marina Real había experimentado con el recubrimiento de cobre para impedir los devastadores daños que causaban los teredos, también conocidos como gusanos de la madera o broma —«las termitas del mar»—, que hacían agujeros en los maderos y los comían desde el interior. Que el casco se recubriese de cobre significaba que la partida del barco era inminente.

El 11 de diciembre de 1827, el comandante de la Marina Real George Hays subió a bordo de la nave y se convirtió en el primer capitán del HMS *Erebus*.

Durante las seis semanas posteriores, Hays registró con minucioso detalle el avituallamiento y aprovisionamiento de su barco: el 20 de

diciembre se encargaron 762 kilogramos de pan, junto con 107 litros de ron, 28 kilogramos de cacao y 700 litros de cerveza. Se pulieron y limpiaron las cubiertas y se prepararon las velas y las jarcias mientras la tripulación, compuesta por unos sesenta marineros, se familiarizaba con el nuevo barco.

El primer día de servicio activo del *Erebus* aparece registrado lacónicamente en la bitácora del capitán: «8.30. Piloto a bordo. Amarras soltadas, remolcado hasta boya». Era el 21 de febrero de 1828.

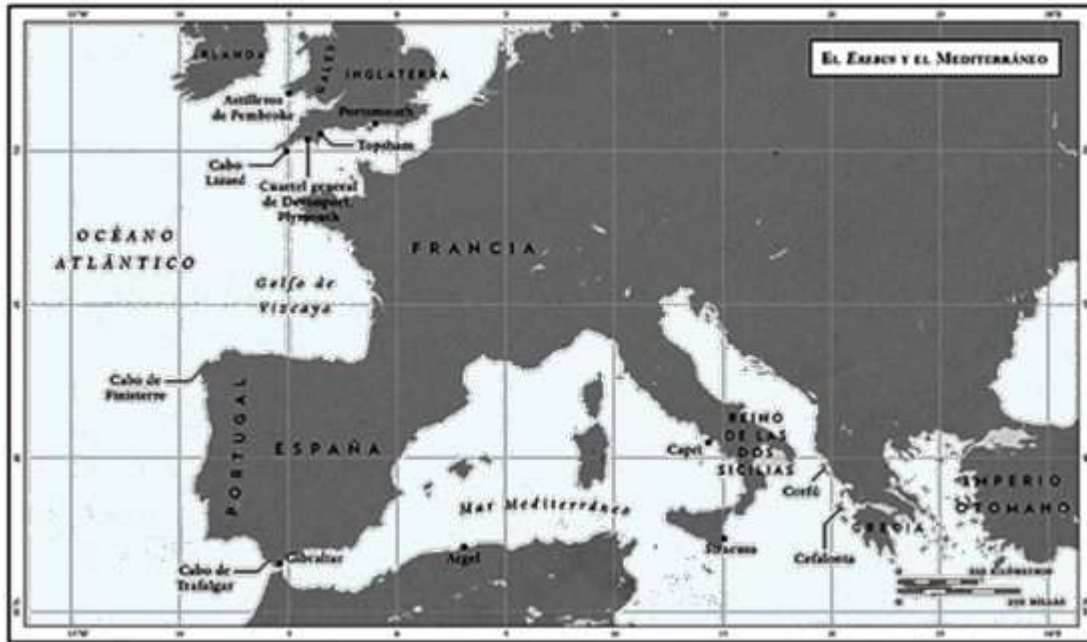
A la mañana siguiente dejaron atrás el faro de Eddystone, que señalaba el bajío rocoso al suroeste de Plymouth en que tantos barcos habían naufragado, y pusieron rumbo a las famosas aguas turbulentas del golfo de Vizcaya. Hubo algunos problemas típicos de una primera navegación, entre ellos una pequeña vía de agua en los aposentos del capitán que mereció los lamentos de este en su bitácora: «Cada dos horas hay que sacar agua del camarote» y «Achicando toda la tarde».

Para ser un barco ancho y pesado, el *Erebus* navegó a buen ritmo. Cuatro días después de partir, habían cruzado el golfo de Vizcaya y tenían a la vista el cabo de Finisterre, en el extremo noroeste de España. El 3 de marzo llegaron al cabo de Trafalgar. Muchos miembros de la tripulación debieron de amontonarse en la borda para ver el lugar de una de las victorias navales británicas más sangrientas de la historia. Puede que incluso uno o dos de los más veteranos hubieran estado en aquel lugar junto a Nelson.

Durante los siguientes dos años, el *Erebus* patrulló el Mediterráneo.

Al revisar las entradas de la bitácora que se encuentra en los Archivos Nacionales Británicos, tuve la sensación de que no se le exigió mucho. Bajo el título «Comentarios en la mar», estas notas hacen poco más que registrar de un modo laborioso y con meticulosidad el tiempo del día, la lectura de la brújula, la distancia recorrida y todos los ajustes de las velas. «Desplegados foque y mesana», «Arriba la mayor y la cangreja», «Desplegados los juanetes». Uno no tiene la impresión de que tuvieran en algún momento mucha prisa. Pero, claro, tampoco había motivos para apresurarse. Los conflictos internacionales habían remitido temporalmente. Napoleón había sido derrotado y nadie había dado un paso adelante para reclamar su corona. Ciertamente, en octubre de 1827, unos pocos meses antes de la entrada en activo del *Erebus*, buques de guerra británicos, rusos y franceses se habían enfrentado a la Armada turca para apoyar la causa de la independencia griega en lo que había resultado una victoria sangrienta y, en último término, no concluyente para los aliados. Pero esa batalla no había tenido continuidad. Entre las grandes naciones existía, por una vez, más cooperación que conflictos. Lo peor con lo que los barcos mercantes tenían que lidiar en el Mediterráneo eran los corsarios — piratas que operaban desde la costa de Berbería—, pero incluso la actividad de estos se había reducido tras haber sufrido una campaña naval contra sus bases.

Lo único que debía hacer realmente el *Erebus* era pasear la bandera, recordar a todo el mundo la supremacía naval de su país e incordiar a los turcos en la medida de lo posible.



El *Erebus* zarpó de Tánger y siguió la costa del norte de África hasta Argel, donde la guarnición británica celebró su llegada con una salva de veintiún cañones, a la que el *Erebus* respondió con sus propios cañones. Aquí, según apunta el comandante Haye con cierto misterio, se subieron a bordo seis bolsas «que se decía que contenían 2652 cequíes de oro y 1350 dólares que debían consignarse a diversos mercaderes de Túnez». En cuanto dejaron Argel aparece la primera mención de un castigo a bordo: John Robinson recibió veinticuatro latigazos «por escabullirse abajo cuando había que trabajar».

La pereza, o el no cumplir inmediatamente las órdenes, se consideraba una falta disciplinaria grave, y Robinson debió de ser utilizado para dar ejemplo frente a toda la tripulación. Seguramente le quitaron la camisa y le ataron las muñecas a una reja colocada sobre una pasarela. Después, el contramaestre, que debió de ser

quien administró el castigo, empezó a azotarlo con el temido gato o látigo de nueve colas, con nueve lenguas con nudos cuyos impactos parecían zarpazos.

Algunos hombres se enorgullecían de haber sobrevivido a los latigazos, pues preferían diez minutos de dolor a diez días de calabozo bajo cubierta. Michael Lewis, autor de *The Navy in Transition 1814-1864*, sugiere incluso que «había cierto arte en ser azotado [...], un marinero de provecho en buena forma podía encajar doce latigazos con tal entereza y calma que parecía separar el trabajo del látigo de la idea de infligir dolor como medio de castigo y advertencia, y que, en la mente de los marineros, la conectaba con lo ordinario y rutinario». Pero pronto se producirían cambios. Solo unos pocos años después, en 1846, gracias a los denodados esfuerzos del parlamentario Joseph Hume, todos los castigos con latigazos en el mar habían de informarse a la Cámara de los Comunes. El efecto de este requisito fue inmediato. En 1839 se usó el látigo en más de 2000 ocasiones; hacia 1848 ese número había descendido a 719. La prohibición del uso del látigo de nueve colas en la Marina llegó alrededor de 1880, aunque se continuaron administrando castigos corporales con vara hasta bastante después de la Segunda Guerra Mundial.

Aparte de los azotes de Robinson, reinaba la monotonía y cada día se repetía el mismo ritual de comer, dormir, trabajar y limpiar. La obsesión con las «hamacas y la ropa bien limpia» era, por supuesto, más que una cuestión de higiene. Sin esta rutina no podía haber disciplina.

De vez en cuando sucedía algo interesante. El 7 de abril de 1828, la bitácora del capitán registra que se abordó y registró un barco con destino a Nueva York que había partido de Trieste. El 24 de junio, tuvo lugar el «avistamiento de un buque de guerra de línea ruso y un bergantín. Se intercambió un saludo de trece cañonazos y un bote cubierto llevó al capitán a lo que resultó el buque insignia de un almirante ruso». Ese mismo día, la bitácora dice: «Bote ha regresado. Se ha abierto un barril de vino, número 175. 24 galones y un octavo».

Una vez que el *Erebus* llegó a su posición cerca de Grecia y las islas jónicas, los «Comentarios en la mar» empiezan a parecerse al folleto de una agencia de viajes. Encontramos interminables días de «brisa ligera y buen tiempo» y un itinerario que hace que nos muramos de envidia: Cefalonia, Corfú, Siracusa, Sicilia y Capri. La misión del *Erebus* difícilmente podría haber llevado a la tripulación a lugares más idílicos. Aunque hombres como Caleb Reynolds, de la Artillería de Marina, que recibió veinticuatro latigazos por «suciedad y desobediencia a una orden», o Morris, voluntario de primera clase, al que se le dieron «12 azotes por la falta de continuado incumplimiento del deber y desobedecer a las órdenes», no disfrutaron tanto de la expedición. Si tenemos en cuenta dónde se encontraba y la tranquilidad que reinaba en la zona, no parece que la vida en el *Erebus* fuera muy feliz.

Las cosas empezaron a cambiar cuando inició su segundo año de servicio en el Mediterráneo, con el nombramiento del comandante Philip Broke. Este era hijo del contraalmirante *sir* Philip Bowes Vere

Broke, célebre por su audaz captura del USS *Chesapeake* en 1813, y parece que su estilo de mando era muy distinto al de Haye. Ciertos rituales continuaron como siempre —la bitácora todavía recoge los detalles mundanos asociados a lavar la ropa, fregar y pulir con piedra la cubierta, el estado de las provisiones, la dirección del viento y la disposición de las velas—, pero, al parecer, los castigos eran mucho menos comunes. El método de Broke para mantener la disciplina de la tripulación de un barco difería o, cuando menos, sus prioridades eran distintas en lo que respectaba a las embarcaciones bajo su mando. Semanalmente, y más adelante casi a diario, se recogen en la bitácora prácticas de artillería. El 13 de abril de 1829 hubo un «entrenamiento de una división de marineros con los grandes morteros y de los artilleros de Marina con los pequeños». El 20 de abril, frente a la isla de Hidra, tuvo lugar otro «entrenamiento de una división de marineros que disparaban a objetivos con pistolas». Fuera otra forma de enfrentarse al sempiterno problema del aburrimiento a bordo o una respuesta a alguna instrucción específica del Almirantazgo, Broke parecía más inclinado que su predecesor a ver el *Erebus* como una máquina de guerra. Pero nunca tendría ocasión de demostrar su valía, pues, en mayo de 1830, el *Erebus* había puesto ya rumbo a Inglaterra sin haber disparado jamás un cañón en combate.

Siguen en la bitácora dos entradas enternecedoras: «Descendido un bote para que los marineros se bañen» y, al llegar a Gibraltar el 27 de mayo, «Al paio,³ para baño». Parece que el baño era mucho más

³ Estado de un buque de vela después de maniobrar para mantenerse en el mar casi parado lo

del gusto del nuevo capitán que los latigazos.

Tres semanas después, el *Erebus* era avistado desde el faro de Lizard. El 18 de junio, su artillería y sus grandes morteros abrieron fuego por última vez por orden del comandante Broke y, el 26 de junio de 1830, llegó a Portsmouth, donde arrió velas y bajó las banderas como muestra de respeto por el rey Jorge IV, que había fallecido esa misma mañana. (Un respeto que no le concedió su necrológica en *The Times*: «Nunca hubo un individuo cuya muerte fuera menos lamentada por sus semejantes que este rey. ¿Qué ojos han llorado por él? ¿Qué corazón ha sentido una punzada de dolor desinteresado?»). Lo sucedió ese mismo día su hermano menor, que se convirtió en Guillermo IV. Guillermo había pasado diez años en la Marina Real que le habían valido los elogios de Nelson y el afectuoso título de «el rey marino».

Mientras la Corona británica cambiaba de manos, el comandante Broke y la tripulación del *Erebus* recibieron su paga. A pesar de los denodados esfuerzos del capitán para que sus hombres dispararan los grandes morteros y blandieran sus espadas, el *Erebus* no volvería a ser jamás un buque de guerra.

Capítulo 2

El norte magnético



Un momento triunfal de la exploración polar: el descubrimiento del polo norte magnético por parte de James Clark Ross en 1831.

El hecho de que los años durante los cuales el *Erebus* patrulló el Mediterráneo fueran una época de relativa inactividad para la Marina Real trajo consigo ciertos beneficios. El reclutamiento forzoso era cosa del pasado. Ahora los hombres podían escoger en qué nave querían embarcar. La Marina Real se convirtió en un arma más especializada, más profesional. Y, tras el fin de las guerras napoleónicas, se abrió un área de actividad marítima no militar que ofrecía oportunidades para que los capaces, los aventureros y los mejor preparados utilizasen la superioridad naval británica para perseguir nuevos hitos: ampliar los conocimientos geográficos y

científicos de la humanidad mediante la exploración y los descubrimientos.

El ímpetu de este nuevo enfoque procedió principalmente de dos hombres extraordinarios. Uno de ellos fue el polímata Joseph Banks, que era la encarnación misma de la Ilustración. Banks, escritor, viajero, botánico e historiador de la naturaleza, había circunnavegado el globo con el capitán Cook en 1768 y traído consigo una enorme cantidad de información científica, además de mapas de rincones hasta entonces desconocidos del planeta. El otro hombre fue uno de los protegidos de Banks, John Barrow, un funcionario ambicioso y lleno de energía que, en 1804, a la edad de cuarenta años, había sido elegido segundo secretario del Almirantazgo.

Barrow y Banks forjaron a su alrededor un círculo de científicos y navegantes emprendedores. Inspirados en gran medida por el trabajo del naturalista alemán Alexander von Humboldt, su objetivo era contribuir a un esfuerzo internacional para cartografiar, registrar y clasificar el planeta, su geografía, su historia natural, su zoología y su botánica. Serían ellos quienes marcarían el paso de una época dorada de la exploración británica, motivados más por la curiosidad científica que por la gloria militar.

La prioridad de Barrow era la región ártica, que solo se había explorado parcialmente. Desde que John Cabot, un italiano asentado en Bristol, había descubierto Terranova en 1497, había surgido un intenso interés en descubrir una ruta norteña hasta «Catay» (China) y las Indias que compitiera con la ruta por el sur

doblando el cabo de Hornos (en esa época, dominada por españoles y portugueses). Desde su escritorio en las oficinas del Almirantazgo, John Barrow fue el principal defensor de esta causa. Utilizó todos los contactos concebibles y se sirvió de su influencia de todas las maneras imaginables para impulsar la exploración. Defendía que, si la Marina Real descubría un paso del Noroeste que uniera los océanos Atlántico y Pacífico, los beneficios para Gran Bretaña en términos de viajes más seguros y cortos hacia y desde el lucrativo Oriente serían inmensos.

Alrededor de 1815, el año de la batalla de Waterloo, unos balleneros —los héroes olvidados de la exploración polar y, además, los únicos que se adentraban con frecuencia en las aguas de los océanos Ártico y Antártico— regresaron del norte con noticias de que el hielo se estaba rompiendo alrededor de Groenlandia. Uno de ellos, William Scoresby, opinaba que, si se atravesaba la masa de hielo que se extendía entre las latitudes de 70 y 80° N, luego las aguas estarían despejadas hasta el mismo polo, lo que ofrecía la tentadora perspectiva de un paso marítimo al Pacífico. Utilizó pruebas de la existencia de ballenas arponeadas frente a Groenlandia, con los arpones todavía en el costado, al sur del estrecho de Bering, para respaldar sus argumentos.

Barrow, que se sentía atraído por la idea de un mar polar sin hielo, convenció a la Real Sociedad de Londres para el Avance de la Ciencia Natural que ofreciera una serie creciente de recompensas a todo aquel que penetrase en las aguas del Ártico. Estas iban desde las cinco mil libras para el primer barco que alcanzara los 110° O

hasta un premio de veinte mil libras por descubrir el propio paso del Noroeste. Con el apoyo de *sir* Joseph Banks, Barrow fue a continuación a hablar, en conjunto con la Real Sociedad, con el primer lord del Almirantazgo, Robert Dundas, 2.º vizconde de Melville, con la intención de que aprobara dos expediciones árticas financiadas con dinero público: una con el objetivo de dar con un paso por mar del Atlántico al Pacífico y la otra con el de dirigirse al Polo Norte para comprobar si era cierto que, más allá del hielo, las aguas estaban despejadas.

A Robert Dundas, esta sugerencia debió de parecerle una oportunidad caída del cielo. Dundas era un escocés cuyo padre se había hecho tristemente célebre por ser el primer ministro de la historia del país en ser defenestrado por malversación de fondos públicos, y llevaba seis años en el Almirantazgo, la mayoría de los cuales los había pasado luchando contra los recortes de presupuesto aplicados a la Marina Real. La propuesta de Barrow ofrecía un medio de mantener a algunos de los barcos existentes ocupados y, de ese modo, ayudaba a contrarrestar las críticas de que la Marina Real tenía tantos barcos que no sabía qué hacer con ellos. Por consiguiente, acogió de muy buen grado las propuestas de Barrow.

El Almirantazgo propuso el liderazgo de una de las expediciones a un marino escocés, John Ross. John era el tercer hijo del reverendo Andrew Ross y procedía de una familia que vivía cerca de la ciudad de Stranraer, en Wigtownshire, cuyo excelente puerto natural era una parada habitual para los barcos de la Marina Real.

En aquella época era habitual que las familias permitieran que sus hijos se alistaran en la Marina para completar su escolarización, y John se había incorporado a filas como voluntario de primera clase a la edad de nueve años. Para cuando tenía trece, había sido transferido al *Impregnable*, un buque de guerra de noventa y ocho cañones. A partir de ese momento, había emprendido una carrera distinguida y había participado en numerosos combates. A finales de 1818, cuando le llegó la carta que lo nombraba líder de la expedición en busca del paso del Noroeste apoyada por el Almirantazgo, tenía cuarenta años, contaba con el respeto de sus colegas y había pasado la mayor parte de su vida al servicio de la Marina.

Ross, que recibió el mando del HMS *Isabella*, hizo uso de cierto nepotismo e incorporó a la expedición a su sobrino de dieciocho años, James Ross. Inspirado y animado por el ejemplo de su tío, James se había alistado en la Marina Real al cumplir los once años y había sido aprendiz de su tío en el Báltico y el mar Blanco, frente al norte de Rusia. Se incorporó al *Isabella* como guardiamarina, que, tradicionalmente, suponía el primer paso para convertirse en oficial.

James era alto y fornido y había aprovechado bien su carrera en la Marina. Había aprendido mucho sobre los últimos avances científicos, especialmente en los campos de la navegación y el geomagnetismo. La habilidad de entender y utilizar las fuerzas magnéticas de la Tierra constituía uno de los grandes trofeos de la ciencia a principios del siglo XIX , y James Clark Ross (añadió el

«Clark» más adelante, para distinguirse de su tío) tendría un papel clave en su investigación.

Al mando del HMS *Trent*, uno de los barcos a los que se confió la misión de alcanzar el Polo Norte, estaba John Franklin que, con treinta y dos años, era también un marinero profesional. Como John Ross, había entrado en combate durante las guerras napoleónicas, en las que se había visto obligado a entrar en acción de súbito a bordo del HMS *Polyphemus* en la batalla de Copenhague, con tan solo quince años. Después había sido guardiamarina con Matthew Flinders durante una expedición que cartografió buena parte de la costa de Australia (o Nueva Holanda, que es como se la conocía entonces). El joven Franklin había aprendido mucho de Flinders, quien, a su vez, había adquirido buena parte de sus conocimientos del capitán Cook. Antes de cumplir los veinte años, Franklin había ganado más experiencia de combate como oficial de señales en el HMS *Bellerophon* durante la batalla de Trafalgar. A los veintidós años ya era teniente. Cuando James Ross, de una belleza sobrecogedora, se encontró por primera vez con el orondo John Franklin, prematuramente calvo y de cara redonda, en Lerwick (en las islas Shetlands) en mayo de 1818, cuando el *Isabella* y el *Trent* se preparaban para zarpar hacia el Ártico, debió de contemplarlo como una especie de héroe. No podía saber entonces que sus caminos volverían a cruzarse en el futuro, ni que sus nombres estarían íntimamente ligados a la dramática historia del HMS *Erebus*.

Como muchos de los mandos navales de la época, Franklin era un

polímata culto que mostraba un especial interés en la ciencia del magnetismo. Esta era su primera misión al Ártico y se la tomó muy en serio. Andrew Lambert, su biógrafo, valora qué le rondaba la cabeza en aquellos momentos: «Puede que no tuviera pedigrí universitario, ni el estatus de un miembro de la Real Sociedad, pero había viajado por todo el mundo, hecho observaciones y combatido a los enemigos del rey. Era alguien y, si a la empresa le aguardaba un futuro brillante, era posible que obtuviera un ascenso». Por desgracia, la expedición, que él esperaba que alcanzara el extremo oriental de Rusia, no superó una tormenta entre los icebergs cerca de Spitsbergen, y John Franklin regresó a Inglaterra al cabo de seis meses.

La expedición de John Ross al paso del Noroeste gozó, en un principio, de mejor fortuna. Tras alcanzar los 76° N y cruzar sin percances la bahía de Baffin, el *Isabella* y su compañero, el *Alexander*, se encontraron en el extremo de un cabo en la zona noroccidental de la bahía. Era la boca del estrecho de Lancaster, que luego se conocería como la entrada del paso del Noroeste. Pero fue también allí donde Ross cometió un grave error que se demostraría una mácula permanente para su reputación. Al mirar hacia el oeste desde el cabo, llegó a la conclusión de que no se podía pasar por el estrecho, porque parecía que más adelante había unas altas montañas. Pero lo cierto es que no eran montañas, sino nubes. Tan convencido estaba de lo que vio, empero, que no solo no ordenó subir a cubierta a ningún oficial para que confirmara lo que había visto (todos estaban abajo, jugando a cartas), sino que incluso

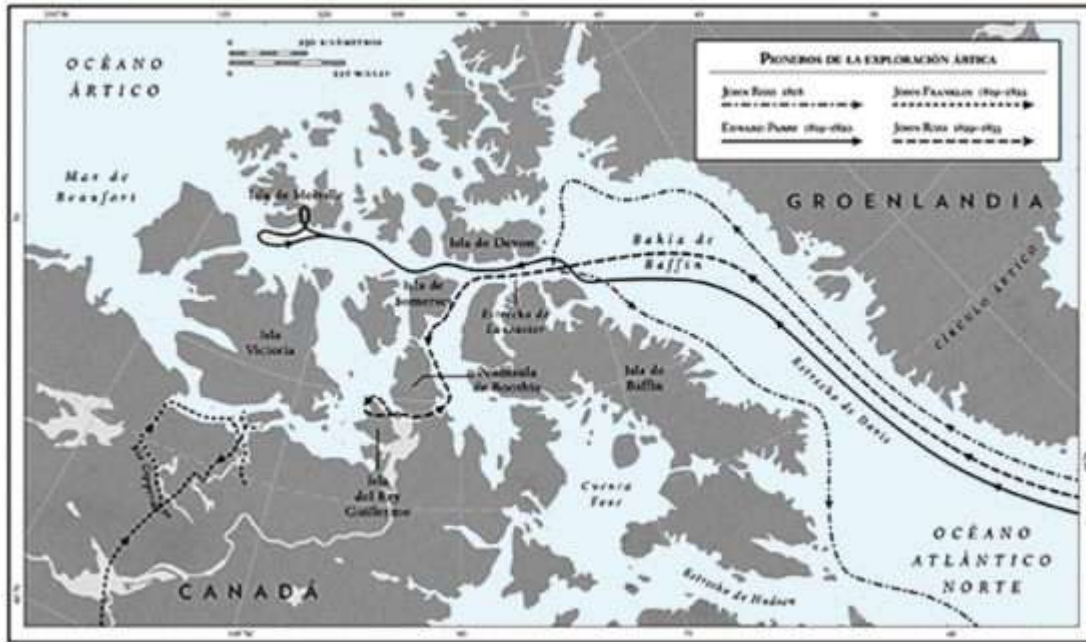
bautizó la imaginaria cordillera con el nombre de montañas Croker, en honor al primer secretario del Almirantazgo. Fue un episodio muy extraño. A continuación, Ross ordenó que el barco diera media vuelta y pusiese rumbo a casa, aunque no sin antes echar sal en la herida al bautizar aquel golfo imaginario como bahía de Barrow. Cuando se reveló el error, Barrow montó en cólera y jamás volvió a confiar en John Ross.

Pero el paso del Noroeste aún ejercía su potente seducción y el siguiente objeto de la generosidad de Barrow fue William Edward Parry, capitán del segundo barco de la expedición de Ross, el *Alexander*, al que se invitó a realizar un nuevo intento. A los treinta años, Edward Parry, que era como se lo conocía, era más joven que John Ross o John Franklin, aunque había formado parte de la Marina más de la mitad de su vida, pues se había alistado a los trece años. James Clark Ross fue de nuevo alistado a la expedición como guardiamarina. Otro de los oficiales del *Alexander* era un norirlandés al que todos respetaban llamado Francis Rawdon Moira Crozier. Él y James Ross iban a convertirse en amigos para toda la vida y, al igual que Ross, Francis Crozier tendría un papel muy importante en el destino del *Erebus* y de su barco gemelo, el *Terror*.

La expedición de Parry partió con dos barcos, el *Hecla* y el *Griper*, en lo que se demostró uno de los viajes más fructíferos al Ártico. No solo atravesaron el estrecho de Lancaster, con lo que borrarón de un plumazo las montañas Croker del mapa, sino que, además, se adentraron profundamente en el paso del Noroeste. Tomaron la decisión sin precedentes de pasar el invierno en una desolada isla,

hasta entonces desconocida, muy al oeste, que bautizaron, en honor del patrocinador de la expedición, con el nombre de isla Melville. Por fortuna, iban bien preparados. Se proporcionó a cada hombre una manta de piel de lobo para pasar la noche y se extremó el cuidado de los suministros, entre los que había esencia de malta y lúpulo Burkitt, y zumo de limón, vinagre, chucrut y pepinillos para prevenir el escorbuto. Para cuando Parry y sus barcos regresaron al estuario del Támesis en noviembre de 1820, habían descubierto cientos de kilómetros de territorios y aguas previamente desconocidos.

Mientras tanto, Barrow ofreció una nueva oportunidad a John Franklin, a pesar de lo poco que había logrado su expedición al Polo Norte. Se le entregó el mando, conjuntamente con George Back y el doctor John Richardson, de una expedición terrestre para cartografiar el río Coppermine, que fluía hacia el norte, hasta su desembocadura en el Ártico. Era un territorio salvaje y difícil y, teniendo en cuenta que Franklin había pasado toda su carrera en el mar, quizá no era el hombre ideal para encabezar una expedición terrestre tan exigente. Peor aún, estaba lastrado por el pesado equipo que necesitaba transportar para cumplir con las obligaciones científicas de la misión.



Al final, Franklin cartografió muchos territorios desconocidos a lo largo del curso del río y de la costa del Ártico, pero postergó demasiado su regreso y, en consecuencia, sus hombres se vieron atrapados en unas condiciones meteorológicas terribles con la llegada del invierno. Las reservas de alimentos se terminaron y se vieron reducidos a comer bayas y líquenes cuando daban con ellos. Franklin recordaría más adelante que un día «toda la partida se comió los restos de sus zapatos viejos [mocasines de cuero sin curtir] para fortalecer el estómago ante la fatiga de la jornada de viaje». Las terribles condiciones en que se hallaban provocaron agudas divisiones. Diez de los *voyageurs* canadienses que los acompañaban (comerciantes de pieles que también actuaban como exploradores y porteadores) murieron en el trayecto de regreso y se cree que uno de los que sobrevivió, Michel Terohaute, lo hizo recurriendo al canibalismo. Más tarde, mató de un tiro a un

miembro británico de la expedición, el guardiamarina Robert Hood, antes de que él mismo fuera abatido a manos del doctor John Richardson, segundo al mando de la partida.

En aquel momento, algunos consideraron que el caos y la desorganización al final de la expedición era consecuencia de la obstinación de Franklin, quien se había negado a escuchar a los *voyageurs* y a los inuits locales. Más recientemente, el editor de una edición de 1995 del diario de Franklin lo describió como «un perfecto ejemplo de la cultura imperial, no solo en sus muchos aspectos positivos, sino también en sus dimensiones menos generosas». Pero, cuando llegó a casa un año después y narró su versión de la lucha por la supervivencia, su libro se convirtió en un *bestseller* y, lejos de recibir críticas por haber puesto a sus hombres y a sí mismo en peligro, John Franklin se convirtió rápidamente en un héroe popular: el hombre que se comió sus botas.

El ataque múltiple en pinza sobre el paso del Noroeste organizado por Barrow había dado resultados y, aunque no había tenido éxito a la hora de descubrir el paso en sí, había capturado hasta tal punto la imaginación popular que hombres como Parry, Franklin y James Clark Ross se estaban convirtiendo en estrellas de un nuevo firmamento: un mundo donde los héroes no luchaban contra el enemigo, sino contra los elementos.

En 1824, mientras el *Erebus* se acondicionaba con discreción en un rincón del suroeste de Gales, dos de las otras bombardas, el *Hecla* y el *Fury*, iban a entrar de nuevo en combate contra el hielo. Impresionado por su resistente diseño y sus cascos reforzados,

Edward Parry, el explorador del momento, los eligió para encabezar un nuevo asalto al paso del Noroeste.

Este nuevo viaje representaba un avance para el joven James Clark Ross, alto, envarado y con una mata leonina de espesos cabellos negros, pues fue nombrado segundo teniente del *Fury*. La expedición en sí, no obstante, no tuvo éxito. En primer lugar, el grueso hielo de la bahía de Baffin impidió el avance de los barcos. Intentaron remolcarse a sí mismos clavando anclas en el hielo y tirando del barco recogiendo los calabrotes, pero esta era una técnica muy peligrosa, que, según admitió el propio Parry, podía acabar terriblemente mal: en una ocasión, explicó, «tres marineros del *Hecla* fueron derribados de una forma tan repentina como si les hubieran disparado cuando el ancla se soltó de súbito». Luego el *Fury* encalló en la costa de Somerset Land y tuvo que ser abandonado. Tras solo un solo invierno, se tomó la decisión de regresar a casa.

Barrow, sin embargo, aún tenía una confianza inquebrantable en Parry. Con el entusiasta apoyo de *sir* Humphry Davy, de la Sociedad Real, le confió un intento de llegar al Polo Norte. El otro hombre del momento, James Clark Ross, fue nombrado segundo de Parry. También a bordo iban el amigo de Ross, Francis Crozier, y un nuevo cirujano adjunto, Robert McCormick, que tendría un papel importante en las subsiguientes aventuras de Ross.

La expedición arribó a Spitsbergen en junio y, desde allí, los hombres continuaron en trineos tirados por renos con el objetivo de cubrir unos veintidós kilómetros al día en el camino hacia el polo.

Continuaron hacia el norte, viajando de noche y descansando de día para evitar que la nieve les provocara ceguera. Por desgracia, los renos se demostraron poco adecuados para remolcar los trineos y fueron sacrificados y utilizados como alimento; en consecuencia, a finales de julio el progreso de la expedición se había reducido a 1,6 kilómetros en cinco días. En ese momento, se tomó la decisión de abandonar y dar media vuelta. Los hombres brindaron por el rey e izaron el estandarte que habían tenido la esperanza de desplegar en el polo.

Aunque no habían conseguido su objetivo, Parry y sus hombres habían llevado a cabo una gesta notable. Habían batido la anterior marca al llegar a los 82,43° N, a solo unos ochocientos kilómetros del Polo Norte, un récord que se mantendría durante casi cincuenta años. En cuanto a Ross, había sobrevivido cuarenta y ocho días en el hielo y había matado a un oso polar. Sin embargo, el hecho es que otro intento de llegar al Polo Norte había fracasado. *The Times* declaró en un premonitorio editorial: «En nuestra opinión, el hemisferio sur representa un campo mucho más tentador para la especulación y deseáramos de todo corazón que se organizara una expedición por esas regiones». Eso, sin embargo, no ocurriría hasta mucho tiempo después.

A su regreso, en octubre de 1827, James Ross fue ascendido a comandante, pero, sin perspectivas inmediatas de nuevos encargos, le redujeron su paga a la mitad. No obstante, gracias a su tío, esta situación no se prolongó demasiado. Solo unos pocos meses después, John Ross, que había caído en desgracia ante Barrow y la

mayor parte del Almirantazgo tras el fiasco de las montañas Croker, consiguió apoyo financiero para una nueva expedición polar de su amigo Felix Booth, el productor de ginebra. Una de las condiciones que impuso Booth fue que el sobrino de Ross lo acompañara durante la expedición, una condición a la que el brusco y arisco John accedió de inmediato, a pesar de no haberlo consultado de antemano con James. Incluso prometió que James sería su lugarteniente. Por suerte para todos, su sobrino, que estaba en la flor de la vida y necesitaba dinero, aceptó la propuesta.

Booth acordó invertir dieciocho mil libras de la fortuna que había amasado con el comercio de la ginebra en aparejar la *Victory*; no el legendario buque insignia del almirante Nelson, sino un vapor de ruedas de ochenta y cinco toneladas que se había utilizado antes como transbordador entre la isla de Man y Liverpool. La idea de Ross era que, puesto que el *Victory* no dependía por completo de sus velas, sería capaz de abrirse paso con mayor facilidad entre la gruesa capa de hielo. La idea tenía su lógica, pero la tripulación empezó a tener problemas con el motor la mañana siguiente, cuando zarparon de Woolwich. Incluso al navegar a toda máquina, solo alcanzaban tres nudos de velocidad. Cuando todavía se encontraban en el mar del Norte descubrieron que el sistema de calderas tenía una fuga importante (uno de sus diseñadores sugirió que taparan el agujero con una mezcla de estiércol y patatas). Aún se avistaba Escocia cuando una de las calderas estalló, al igual que John cuando le contaron lo sucedido: «Como si hubiera estado predeterminado que ni un átomo de esta maquinaria fuera otra cosa

que una fuente de vejaciones, obstrucción y maldad». En el invierno de 1829, desecharon el motor entero para alivio general de todos quienes iban a bordo.

A pesar de estos problemas iniciales, continuaron su avance y consiguieron algunos éxitos notables. Quizá ligeramente avergonzado, John Ross condujo a la *Victory* a través de las inexistentes montañas Croker y emergió al otro lado del estrecho de Lancaster. En su ruta, cartografió la costa oeste de una península al sur, que bautizó como Boothia Felix, cuyo nombre más tarde se abreviaría como Boothia, pero que sigue siendo la única península del mundo bautizada con el nombre de una marca de ginebra. La expedición estableció contacto con los inuits locales, lo que redundó en beneficio de ambas partes. Uno de los inuits quedó particularmente impresionado cuando el carpintero de Ross le fabricó una pierna de madera para reemplazar la que había perdido en un encuentro con un oso polar. La nueva pierna tenía inscrita la palabra «*victory*» y la fecha.

Pero su mayor logro estaba todavía por llegar. El 26 de mayo de 1831, cuando habían pasado dos años de lo que sería una expedición de cuatro, James Clark Ross organizó una expedición de veintiocho días en trineo a través de la península de Boothia con la intención de descubrir la ubicación del polo norte magnético. Solo cinco días después, el 1 de junio, midió una posición de 89° 90'. Estaba lo más cerca posible del polo norte magnético. «Casi parecía que habíamos conseguido todo para lo que habíamos viajado tan lejos —escribió John Ross después—, como si nuestro viaje y todas

sus labores hubieran llegado a su fin y no nos quedara nada más que hacer que regresar a casa y ser felices durante el resto de nuestros días».

El hecho de colocar la bandera del Reino Unido y la anexión del polo norte magnético en nombre de Gran Bretaña y el rey Guillermo IV deberían haber constituido el preludio de un retorno heroico, pero el caprichoso clima del Ártico se negó a cooperar. El hielo se cerró alrededor de la expedición, cuya supervivencia estaba en tela de juicio. A medida que la perspectiva de un tercer invierno atrapados en el Ártico se convertía en una realidad, el júbilo dio paso a una amarga resignación. En junio, James Ross se sentía un triunfador. Solo unos pocos meses después, su tío John escribió abatido: «Para nosotros, la visión del hielo era una plaga, una vejación, un tormento, un castigo y un motivo de desesperación».

Fue mucho peor de lo que nadie podría haber supuesto. De no haber sido por su estrecha relación con los inuits del lugar y la adopción de una dieta rica en aceite y grasas, sin duda habrían perecido. Desde luego, pasarían casi dos años antes de que los Ross y sus compañeros, «vestidos con harapos de bestias salvajes [...] y demacrados hasta los huesos», fueran milagrosamente rescatados por un ballenero. Este barco resultó ser el *Isabella*, procedente de Hull, la nave que John Ross había comandado quince años antes. El capitán del *Isabella* apenas daba crédito a lo que veían sus ojos. Había asumido que tanto el tío como el sobrino debían de llevar dos años muertos. Tantos habían perdido las esperanzas de volver a verlos que la nación entera quedó conmocionada cuando arribaron

a Stromness, en las islas Orcadas, el 12 de octubre de 1833. Cuando llegaron a Londres una semana después, la recepción fue de todo punto triunfal. Su extraordinaria fortaleza, evidente tras sobrevivir cuatro años en el hielo, sus logros científicos y su habilidad como exploradores se celebraron de forma unánime. El hecho de que la expedición hubiera estado al borde del desastre, lejos de desincentivar futuras empresas, aseguró que el Ártico se mantuviera como uno de los principales objetivos que ambicionaba el Almirantazgo y, años después, cambió drásticamente el curso de muchas vidas.

John Ross, a quien se había restituido, recibió el título de caballero. No obstante, su momento de gloria se vio empañado por un desagradable enfrentamiento con su sobrino sobre quién merecía el crédito de haber descubierto el polo norte magnético. James reclamaba ser reconocido como único descubridor, pues él había determinado su posición. Su tío insistió en que, de haber sabido que su sobrino tenía intención de encontrar el polo, lo habría acompañado. Para los que trataban estas cuestiones, era James quien era la estrella ascendente. Comparado con su quisquilloso e impulsivo tío, parecía un hombre de confianza y determinación, cabal. A finales de 1833, fue ascendido a capitán y se le encomendó la tarea de realizar el primer estudio del magnetismo terrestre en las islas británicas.

Apenas se había puesto a ello cuando llegaron noticias de que había doce barcos balleneros, con los seiscientos hombres de sus tripulaciones, atrapados en el hielo en el estrecho de Davis, entre

Groenlandia y la isla de Baffin. El Almirantazgo acordó enviar una misión de rescate y, como era previsible, encomendó a James Clark Ross la tarea de dirigirla. Este escogió un barco llamado *Cove*, construido en Whitby, y nombró a Francis Crozier primer teniente de la nave.

Mientras Ross y Crozier navegaban con rumbo norte de Hull a Stromness y se adentraban en el Atlántico Norte, el Almirantazgo empezó a buscar barcos de refuerzo por si hacía falta enviar más ayuda. De las dos bombardas que se habían transformado para la navegación polar en las expediciones de Parry, uno, el HMS *Fury*, había embarrancado en las rocas frente a la costa de la isla de Somerset y el otro, el *Hecla*, se había vendido años atrás. Eso dejaba solo al HMS *Terror*, un barco de la clase *Vesuvius*, construido en 1813, con un largo historial de servicio activo a su espalda, y al *Erebus*, que aún no había sido probado en ese tipo de aguas. El 1 de febrero de 1836, una tripulación reducida acudió a Portsmouth para quitarle el polvo al *Erebus* y trasladarlo hasta Chatham, a la espera de que se requiriese su intervención. En el ínterin, el *Cove* se topó con un tiempo terrible y una galerna lo golpeó con tanta furia que, en general, la gente opinó que lo que impidió que el barco se fuera a pique fue el liderazgo flemático y la gran sangre fría de James Ross. Tras regresar a Stromness para hacer reparaciones, Ross, Crozier y el *Cove* zarparon de nuevo hacia el estrecho de Davis. Para cuando llegaron a Groenlandia, resultó que todos los balleneros, con la excepción de uno, ya habían sido liberados del hielo.

A pesar de esto, los esfuerzos por efectuar el rescate se consideraron heroicos. Francis Crozier fue ascendido a comandante (que, aunque resulte confuso, es el rango por debajo de capitán) y a James Ross se le ofreció el título de caballero. Para gran desilusión de sus muchos seguidores, lo rechazó, al parecer porque consideraba que el pasar a ser *sir* James Ross haría que lo confundieran con su conflictivo tío, recientemente ennoblecido.

No obstante, «el hombre más atractivo de la Marina», según Jane Griffin, la futura esposa de John Franklin, tenía, sin embargo, mucho menos éxito en su vida privada. Entre sus muchos viajes, Ross había conocido y se había enamorado de Anne Coulman, la hija de dieciocho años de un adinerado terrateniente de Yorkshire. Ross había hecho lo correcto y escrito a su padre para expresarle sus sentimientos hacia Anne con la esperanza de recibir permiso para visitarla en la casa familiar. Coulman le respondió indignado, acabó inapelablemente con todos los planes de futuro para la relación y expresó su conmoción por que Ross albergara tales sentimientos «por una mera niña que todavía va a la escuela». Pero el señor Coulman tenía otros motivos para oponerse a tal unión. «Su edad [Ross tenía treinta y cuatro años] comparada con la de mi hija su profesión y las muy inciertas y peligrosas perspectivas que tiene ante usted me prohíben siquiera considerar su proposición».

Anne, sin embargo, estaba tan enamorada de James como él de ella. Durante los años siguientes, continuaron viéndose en secreto. La tenaz oposición de Coulman a su matrimonio hizo que Ross escribiera a Anne enojado y frustrado: «No me habría parecido

posible que las emociones mundanas pudieran tener una influencia tan grande como para destruir los afectos más profundos del corazón y hacer que un padre tratara a su hija con tal insensibilidad y rigor». Por fortuna, una de las mejores cualidades de James Ross era su persistencia. Cuando decidía algo, no era fácil disuadirlo. Mantuvo el contacto con Anne, y ella con él. Su perseverancia se vería al final recompensada.

El HMS *Terror* pronto zarpó en otra misión. Abandonó Medway en junio de 1836 como buque insignia de la última ambiciosa expedición de George Back para ampliar los conocimientos sobre el noroeste del océano Antártico. Hacia septiembre ya estaba atascado en el moviente hielo y sufrió su presión durante todo el invierno. Al final, el trozo de hielo se desprendió de la plataforma y, todavía encajado en un témpano flotante, navegó a la deriva hasta llegar al estrecho de Hudson. Con el casco dañado y asegurado con una cadena, el *Terror* alcanzó por los pelos la costa de Irlanda, donde embarrancó sin más ceremonias.

Antes del desastre, George Back tuvo unas palabras de elogio hacia el *Terror* que podrían haberse dirigido a todas las bombardas: «Hondo y de gruesa madera como era y, aunque cada acometida hundía el bauprés en el agua, su cabeceo era tan tranquilo que apenas se tensaban los cabos». Su descripción del barco en buen tiempo hace que el sapo parezca un príncipe: «Con los sobrejuanetes y todas las bonetas desplegadas por primera vez, el gallardo barco exhibió orgulloso todo su expandido plumaje y flotó majestuosamente sobre las olas del mar».

El *Erebus* no tuvo una ocasión similar para impresionar. Aunque había estado sumamente cerca de entrar en acción, al final simplemente había cambiado un muelle por otro. En Chatham se le retiró el aparejo y volvió a engrosar la lista de «ordinarios». Estaba convirtiéndose en el barco que «casi zarpa» de la Marina Real.

Capítulo 3

El sur magnético



Durante todo el principio del siglo XIX, el océano Antártico continuó siendo terra incognita. La expedición de James Weddell al Polo Sur entre 1822 y 1824 —descrita en sus memorias de 1825— llegó más al sur que ninguna otra hasta entonces, pero no avistó tierra alguna.

Cuando la recién formada Asociación Británica para el Avance de la Ciencia se reunió en Newcastle en el verano de 1838, el magnetismo terrestre era uno de los temas más importantes del orden del día. Se estimaba que había llegado el momento de cobrarse el premio. Una vez que entendieran el funcionamiento del campo magnético de la Tierra y lo codificaran, las brújulas y los cronómetros podrían disponerse con absoluta precisión y la navegación dejaría de ser un proceso errático que dependía de los cielos y suposiciones. El resultado sería el equivalente decimonónico de un GPS.

Uno de quienes defendía con más intensidad la necesidad de esta investigación era Edward Sabine, un oficial de la Artillería Real que había navegado con Ross y Parry al Ártico. Como asesor científico del Almirantazgo, durante los últimos diez años había defendido con vehemencia que Gran Bretaña debía utilizar su superioridad naval para recabar información valiosa sobre el campo magnético de la Tierra. Pero también estaba de acuerdo con el influyente Alexander von Humboldt, un noble prusiano que había realizado los primeros estudios sobre el geomagnetismo durante un célebre viaje a Sudamérica en 1802, en que, solo si los diversos países colaboraban, podría reducirse el mundo a una serie de principios claros, empíricos y científicos.

La teoría que vinculaba el geomagnetismo y la navegación ya había sido desarrollada por Carl Friedrich Gauss, un astrónomo de la Universidad de Gotinga. Para poner sus ideas en práctica, Sabine y otros propusieron que se estableciese una red de estaciones de observación a lo largo de todo el orbe que informarían de sus datos simultáneamente. James Clark Ross había descubierto el polo norte magnético y establecido que era diferente del norte geográfico, también llamado «norte verdadero». Ahora, el siguiente paso lógico era centrarse en las zonas terrestres inexploradas y, en particular, en las partes más remotas del hemisferio sur.

Hasta ese momento, la exploración antártica nunca se había tomado muy en serio. La mayoría de los datos que se tenían sobre las tierras del sur procedía del capitán Cook, quien, en la década de 1770, había cruzado en dos ocasiones el círculo polar antártico... y

la experiencia no le había entusiasmado demasiado. Según escribió, aquel era un terreno de «espesas nieblas, ventiscas, frío intenso y todos los demás elementos que hacen la navegación peligrosa». En su mayor parte, la región se había dejado en manos de balleneros y cazadores de focas privados.

En cualquier caso, descripciones como la de Cook no hicieron sino aumentar la fascinación del público por el lugar. Para los románticos, la Antártida representaba el misterio de lo desconocido y lo salvaje. Por ejemplo, la «Balada del viejo marinero», de Samuel Taylor Coleridge, publicada en 1798, describe un barco maldito que navega a la deriva en el océano Antártico.

*Sopló la buena brisa, corrió la blanca espuma,
siguió libre la estela;
éramos los primeros que jamás irrumpieran
en aquel mar callado.*

En el poema de Coleridge, el viaje acaba en desastre. El héroe de la única novela de Edgar Allan Poe, *Las aventuras de Arthur Gordon Pym* (1838), encuentra en el océano Antártico todo tipo de peligros y depravaciones, desde naufragios hasta canibalismo. Es un lugar de frío y oscuridad infernales. Un sitio donde las almas atormentadas sucumben a la locura. El tipo de lugar que los griegos llamaban Érebo.

Mientras los artistas y los poetas estaban ocupados asustándose a sí mismos y al público, los científicos, como a menudo sucede, iban en otra dirección, la del conocimiento y la lógica, la de la

exploración y la explicación. Imbuidos del espíritu de la Ilustración, la existencia o inexistencia de un continente en el Polo Sur constituía otro misterio que había que resolver. Ahora, las exigencias de la ciencia y un sentimiento recién despertado del potencial del ser humano se combinaban para empezar a desentrañarlo.

Existían, además, otros motivos. El eminente astrónomo *sir* John Herschel insistió en las aplicaciones prácticas de una expedición al Polo Sur en una reunión celebrada en Birmingham y apeló a más que a meros argumentos científicos. «Las grandes teorías físicas — afirmó—, con su estela de consecuencias prácticas, son preeminentes objetos *nacionales*, que comportan gloria y utilidad». Con este empujoncito chauvinista, el comité de Herschel redactó un memorando de resolución que se presentó al primer ministro, lord Melbourne.

A lo largo del invierno el debate se inclinó de un lado y, luego, de otro, pero el 11 de marzo de 1839, lord Minto, el primer lord del Almirantazgo, informó finalmente a Herschel de que se había concedido el permiso para una expedición antártica. Sería una empresa de prestigio y, en consecuencia, necesitaba un líder de primer orden. Por fortuna, entre los más cualificados para encabezarla había dos célebres exploradores polares: James Clark Ross y John Franklin. Uno era el hombre que había rechazado el título de caballero; el otro era el hombre que se había comido sus botas.

La carrera reciente de Ross lo había hecho célebre. También

Franklin había tenido éxito, aunque quizá gozara de menor fama. En 1825, tres años después de su primer viaje al Ártico, había lanzado una segunda expedición por tierra. Durante los meses de invierno se había dedicado a hacer meticulosas observaciones científicas. Cuando las condiciones mejoraron, condujo a sus hombres en la exploración de seiscientos cincuenta kilómetros de costa desconocida, al oeste del río Mackenzie. Y, al final de la temporada, tras haber aprendido la lección de sus experiencias anteriores, Franklin decidió no continuar su avance para no poner en peligro la vida de sus hombres y regresó a Londres.

Nombrado caballero en 1829 y con una mejor reputación como navegante y líder de expediciones, en el año 1830 Franklin recibió la orden de tomar el mando del HMS *Rainbow*, una corbeta de veintiocho cañones y quinientas toneladas, con órdenes de navegar al Mediterráneo. Lo que siguió fue un turno de servicio tranquilo, profesional y exitoso en muchas de las mismas aguas de las que acababa de regresar el *Erebus*. El *Rainbow* contaba con una tripulación de ciento setenta y cinco hombres y era una nave mucho más grande e impresionante que cualquiera que hubiera comandado antes. Para su tripulación, Franklin, el más afable y sociable de los hombres, era un capitán accesible y bondadoso. La vida a bordo era tan agradable que el barco recibió apodos como el «Paraíso de Franklin» o el «Arcoíris Celestial».

Las habilidades sociales de Franklin también contribuyeron a nutrir y mejorar la relación de Gran Bretaña con el Estado griego, que había conseguido la independencia recientemente, y a solucionar

las disputas internas de sus facciones, en unos momentos en que los rusos, que anteriormente habían sido aliados de Gran Bretaña y Francia, apoyaban ahora a un Gobierno provisional muy impopular y los aliados pretendían colocar a su elegido como nuevo rey del país. Tras una larga búsqueda, británicos y franceses habían dado con un príncipe bávaro de dieciocho años llamado Otón, hijo del rey Luis I de Baviera, que, según todas las informaciones, era un blandengue. Aunque agradecido, eso sí, pues concedió a Franklin la Orden del Salvador por su ayuda.

Franklin disfrutó de todo lo que vio de la antigua Grecia durante su turno de servicio, pero la nueva Grecia le causó una impresión bastante pobre, pues la consideraba corrupta y carente de liderazgo. Después de haber hecho cuanto pudo para resolver y arbitrar diversas disputas locales, debió de sentirse aliviado al regresar a Portsmouth a finales de 1833, justo a tiempo para la Navidad. Sus buenas acciones no cayeron en saco roto: en agradecimiento a sus esfuerzos, el nuevo monarca, Guillermo IV, lo nombró caballero comandante de la Real Orden Güelfica de Hannover.

La vida privada de Franklin durante estos años estuvo marcada por la tragedia. En 1823 se había casado con la poeta Eleanor Anne Porden y, juntos, habían tenido una hija (también llamada Eleanor), pero solo cinco días después de que partiera en su segunda expedición ártica, su esposa falleció, víctima de la tuberculosis. Según todas las fuentes, Eleanor fue una mujer extraordinaria y muy admirada. A pesar de que era consciente de que no iba a sobrevivir, insistió en que su marido siguiera adelante con sus

planes. Cuatro años después, el 4 de noviembre de 1828, Franklin contrajo matrimonio de nuevo. Su nueva esposa, Jane Griffin, hija de un abogado, era rápida, inteligente y activa, y había sido íntima amiga de Eleanor. Al especular sobre qué vería en el corpulento explorador, el biógrafo de Franklin, Andrew Lambert, concluyó que era «un héroe romántico, un icono cultural, y es quizá esta imagen con la que se casó». Y Jane dedicaría el resto de su vida a proteger e impulsar esa imagen.

A su regreso del Mediterráneo, Franklin gozaba de respeto y era feliz en su nuevo matrimonio, pero tenía un problema. No había ningún nuevo puesto al que pudieran asignarlo y pasó los siguientes tres años sin empleo. Esta experiencia debió de resultarle extremadamente frustrante. Entonces, en 1836, surgió una nueva oportunidad, en la forma del cargo de teniente del gobernador de la Tierra de Van Diemen. Pero, desde luego, este era un regalo envenenado. El anterior gobernador, George Arthur, había ejecutado una serie de reformas sociales que habían soliviantado a buena parte de la pequeña comunidad de habitantes y habían provocado su descontento y cierta división. Pero, para Franklin y para su ambiciosa esposa, la oferta debió de parecer maná caído del cielo. Tras varios años de ocio forzoso, al fin recibía una nueva oportunidad para demostrar su talento. Franklin aceptó de inmediato, y la pareja zarpó ese mismo año y llegó a Hobart en enero de 1837.

Lo que Franklin no podía saber es que solo poco más de un año después, el Almirantazgo buscaría un explorador polar con

experiencia para liderar una expedición al Antártida. De haberlo sabido, ¿habría aceptado el cargo en la Tierra de Van Diemen? El caso es que su ausencia de Inglaterra en el momento clave lo eliminó como candidato. El Almirantazgo no dudó en ofrecer el puesto a James Clark Ross, cuya experiencia ártica y cuyo descubrimiento del polo norte magnético encarnaban las cualificaciones navales y científicas que buscaban. Y, lo que era más importante, estaba disponible.

Después de haberse asegurado los servicios de Ross, los lores del Almirantazgo comenzaron a buscar embarcaciones dignas de esta ambiciosa aventura. La Marina Real se había decantado por las bombardas para la exploración en condiciones extremas desde 1773, cuando dos de ellas, el *Racehorse* y el *Carcass* (nombre de un proyectil explosivo), habían sufrido un proceso de transformación para hacer frente a una expedición al Polo Norte. Habían llegado al mar de Barents antes de que el hielo los obligara a dar media vuelta. A estas alturas, solo quedaban dos barcos tipo bombardas que fueran candidatos realistas para servir en el océano Antártico. Uno era el HMS *Terror*, reforzado y reconstruido tras los daños de diez meses en el hielo durante la expedición de George Back al Ártico en 1836 y 1837. El otro, que en ese momento estaba en el río Medway, en Chatham, nunca había salido de las cálidas aguas del Mediterráneo, pero era ligeramente más grande y se había construido poco antes que el *Terror*, por lo que se convirtió en el buque insignia de la expedición por unanimidad. Tras nueve años de retiro prematuro, y casi catorce años después de que descendiera

por la rampa del astillero de Pembroke entre vítores, el HMS *Erebus* estaba camino de convertirse en uno de los barcos más famosos de la historia. El 8 de abril de 1839, James Clark Ross fue nombrado su capitán.

Menos de dos semanas después de que se confirmara la expedición, el *Erebus* fue puesto en un dique seco en Chatham para sustituir el recubrimiento de cobre del casco por uno nuevo, ya que el que tenía había estado en uso desde su primera misión en el Mediterráneo. Se desmantelaron los elementos que lo convertían en un buque de guerra para darle líneas más limpias, funcionales y resistentes a las inclemencias del tiempo. Los tres niveles de la cubierta superior se redujeron a uno, liso y continuo, tras eliminar el alcázar y el castillo de proa. Esto aportaría espacio de almacenaje extra, necesario para los nueve botes auxiliares que el *Erebus* debía transportar. Estas pequeñas embarcaciones iban desde los botes balleneros de 9 metros hasta una pinaza de 8,5 metros, dos cúteres y un bote de 3,6 metros que servía a modo de taxi privado del capitán. Se creó más espacio al prescindir de la mayoría del armamento del *Erebus*. Sus doce cañones se redujeron a dos y se cerraron las troneras que ya no eran necesarias.

Su transformación de buque de guerra a rompehielos estuvo supervisada por el señor Rice en el astillero de Chatham. El cambio fue tan profundo, y tan impresionado quedó James Clark Ross, que incluyó el memorando de los trabajos de Rice en el *Erebus* en la crónica de la expedición que publicó. Por eso, hoy sabemos que su casco fue reforzado a proa y popa con maderos de roble de seis

pulgadas de ancho (15,24 centímetros) y con maderos adicionales dispuestos en diagonal sobre los existentes. Se dispuso un «grueso fieltro empapado en sebo caliente» entre las dos superficies para mejorar el aislamiento. Más abajo, el doble casco se reducía a maderos de tres pulgadas de olmo inglés. El resto del fondo del barco, hasta la quilla, se recubrió con maderos de tres pulgadas de olmo canadiense (7,62 centímetros). En la proa, en toda la obra viva, se colocaron planchas de cobre extragruesas. Todo lo que sobresalía de la popa se eliminó, incluidas las galerías exentas con las letrinas. Las ornamentadas tallas de la proa, típicas de todos los buques de guerra, por humildes que fueran, se retiraron. Se sacrificó la estética en aras de la utilidad y la durabilidad.

Durante el verano de 1839, mientras en Chatham trabajaban aserradores y cordeleros, veleros, carpinteros y herreros, James Ross estaba ocupado seleccionando a sus oficiales. Su poco sorprendente elección para su segundo al mando y capitán del *Terror* fue el norirlandés Francis Rawdon Moira Crozier, con quien había navegado tan a menudo en durísimas expediciones al Ártico que se decía que Ross era una de las pocas personas a las que Crozier permitía que se dirigieran a él como «Frank».

Crozier, tres años mayor que Ross, era uno de trece hermanos de una familia de Banbridge, en County Down, a unos pocos kilómetros al sur de Belfast. Su lugar de nacimiento, una elegante casa georgiana construida en 1796, sigue en pie. Su padre había ganado dinero en la industria textil irlandesa, y Francis disfrutó de una infancia cómoda y muy religiosa (con el tiempo, su padre

abandonaría el presbiterianismo y se uniría a la Iglesia protestante de Irlanda, de modo que abandonó el radicalismo para integrarse en la clase dirigente). Uno de los hermanos de Francis se ordenó vicario y los otros dos hicieron carrera en el campo del derecho. Pero, dado que su padre quería que uno de sus hijos vistiera de uniforme y estaba dispuesto a utilizar sus contactos en el Almirantazgo para ello, Francis entró en la Marina Real el 12 de junio de 1810, con trece años.

A lo largo de su carrera impresionó a todos cuantos trabajaron con él. Nada menos que el propio John Barrow lo recomendaba sin ambages: «Es un joven oficial extremadamente capaz, que, gracias a su talento, atención y energía, se ha elevado hasta la cima de la Marina». La respuesta a por qué Crozier nunca alcanzó esa cima propiamente dicha es un misterio. Parece que algo en su personalidad lo impidió, quizá una falta de sofisticación o de confianza en tierra, una excesiva conciencia de su limitada educación formal. Su biógrafo, Michael Smith, lo describe como un hombre «firme como una roca, en el que se podía confiar», pero añade: «Crozier había nacido para ser segundo al mando».

Edward Joseph Bird, de treinta y siete años, fue nombrado primer teniente del *Erebus*. También él había navegado junto a Ross, últimamente como segundo de a bordo del HMS *Endeavour* en una de las expediciones de Parry. Sir Clements Markham, un geógrafo y explorador victoriano que durante muchos años presidió la Real Sociedad Geográfica, describió a Bird como «un excelente marinero, discreto y retraído». Lucía barba, se peinaba hacia delante su

prematuramente ralo cabello y tenía una constitución notablemente similar a la del rollizo John Franklin. Ross confiaba ciegamente en él.

En junio, Crozier escribió a Ross con ligera frustración, preocupado porque aún no se había escogido a ningún primer oficial que lo acompañara a bordo del *Terror*. Parecía que no quería tomar esa decisión por sí mismo. «Personalmente, no conozco a nadie de ningún rango que nos convenga, pero por fuerza tiene que haber muchos —escribió, y añadió, de forma un tanto enigmática—. No queremos un filósofo». En esa época, las palabras «filósofo» y «científico» eran a menudo intercambiables, así que no está claro si Crozier estaba meramente indicando que prefería a un hombre con conocimientos navales o señalando que se sentía incómodo rodeado de intelectuales. Al final, Archibald McMurdo, un escocés competente, fue elegido como primer teniente de Crozier. Conocía el *Terror*, pues había sido tercer teniente a bordo cuando la nave había evitado por muy poco la destrucción en el hielo durante la expedición de Back en 1836. En cuanto a Charles Tucker, fue nombrado maestro navegante del *Erebus*, a cargo de la navegación de la expedición.

Otros miembros de la tripulación con experiencia en el Ártico eran Alexander Smith, primer oficial, y Thomas Hallett, administrador. Ambos habían servido con Ross y Crozier en el Cove. Thomas Abernethy, que fue nombrado artillero, era una presencia reconfortante. Aunque sus deberes en cuanto a la artillería eran prácticamente honoríficos, era un hombre grande y

asombrosamente fornido que había acompañado a Ross en muchas de sus aventuras en el Ártico, y se había convertido en uno de sus hombres de confianza y en un amigo. Había estado a su lado, por ejemplo, cuando alcanzaron el polo norte magnético.

Por fortuna para los futuros investigadores e historiadores, dos cargos del *Erebus* recayeron en hombres que registraban todas sus aventuras con minucioso detalle: Robert McCormick y Joseph Dalton Hooker. McCormick, que había estado en el *Beagle* con Charles Darwin, era el cirujano de a bordo y un naturalista, una combinación que hoy puede parecer extraña, pero que era muy comprensible en esa época prefarmacéutica en la que los médicos preparaban sus propias medicinas utilizando las plantas como principio activo —de hecho, la Ley de Boticarios de 1815 hizo que el estudio de la botánica fuera obligatorio en el proceso de formación de un médico—. McCormick era, como suele decirse, todo un personaje, y estaba bastante complacido de haberse conocido. En el *Beagle*, McCormick se irritaba cada vez más con la libertad que el capitán FitzRoy concedía a Darwin, a quien, a pesar de no tener ningún estatus naval oficial, se le permitía a menudo desembarcar en la orilla para llevar a cabo sus investigaciones mientras que McCormick tenía que permanecer a bordo. Al final, McCormick consiguió que lo eximieran de seguir en la expedición, sin que nadie lamentara su partida. Parece que la mala relación era mutua. «Decidió hacerse molesto para el capitán —le recriminó Darwin, que añadió—: Era un filósofo muy anticuado».

McCormick sin duda era un hombre que había leído mucho sobre

historia natural, geología y ornitología, y en algún momento impresionó —o quizá presionó— a Ross lo bastante como para garantizarse un puesto en la expedición. Así que allí estaba, con sus libros, sus instrumentos y sus cajas de especímenes, a bordo del HMS *Erebus*. Por muy tendencioso que sea, su diario constituye una fuente de información fabulosa sobre los cuatro años que pasó el barco en el océano Antártico.

Joseph Dalton Hooker era hijo de William Jackson Hooker, de Norwich, quien, gracias a la influencia del ubicuo *sir* Joseph Banks, había sido nombrado catedrático de Botánica de la Universidad de Glasgow. William comprendió muy pronto que su hijo tenía un talento precoz. Con seis años había identificado correctamente un musgo que crecía en una pared de Glasgow como *Bryum argenteum*. A los trece años, ya estaba obsesionado con la botánica y recitaba largas listas de nombres de plantas en latín.

A través de su amplia red de contactos, William Hooker se había enterado de la expedición al Antártico propuesta y, al comprender que ofrecía la oportunidad de que un joven naturalista se labrara una reputación, utilizó toda su influencia para conseguir un nombramiento para su hijo. Después de todo, aquella era, por motivos tanto científicos como comerciales, una edad de oro para la botánica. Como escribe Jim Endersby, el biógrafo de Hooker, «gran parte de la riqueza del Imperio británico se encontraba en las plantas», desde la madera y el cáñamo para los barcos, al índigo, las especias, el té, el algodón y el opio que transportaban. Comprender cómo, dónde y por qué las cosas crecían donde lo hacían suponía

un beneficio inconmensurable para el Gobierno. Por ello, tenía todo el sentido del mundo que hubiera un botánico en la expedición.

Al final, el único cargo oficial que quedaba para Hooker era el de cirujano adjunto, y, a tal fin, Joseph se formó como médico rápidamente. Pero era evidente cuál era su principal interés. «Probablemente ningún botánico del futuro visitará jamás los países a los que voy, y eso hace de este viaje una perspectiva sumamente atractiva», escribió a su padre. El 18 de mayo de 1839, seis semanas antes de su vigesimosegundo cumpleaños, Joseph Hooker recibió la noticia de que su nombramiento como segundo cirujano del HMS *Erebus* había sido confirmado. Sería el hombre más joven a bordo.

A lo largo de toda la expedición, tanto Hooker como su superior inmediato, McCormick, mantuvieron meticulosos y detallados diarios, probablemente animados por el ejemplo de Charles Darwin. (Hooker le dijo a su padre que dormía con un juego de pruebas de *El viaje del Beagle* bajo la almohada). Como era habitual en las expediciones financiadas con dinero público, todos los diarios y cuadernos escritos a bordo se consideraban propiedad del Almirantazgo y tenían que entregarse al final del viaje. Y, como señala M. J. Ross, biógrafo y bisnieto de *sir* James, no había ningún científico profesional en esa expedición: todos los oficiales y la tripulación eran miembros de la Marina Real y, por lo tanto, estaban sometidos a estas restricciones. Las cartas que se enviaban a casa, no obstante, estaban exentas de examen o apropiación, lo que hace la abundante correspondencia del joven Hooker con su

familia todavía más valiosa. Estas misivas se caracterizan por una informalidad y una franqueza que resultaría imposible de encontrar en un informe oficial.

Tras recibir su nombramiento, se ordenó a Hooker que se presentara en el muelle de Chatham, donde, como explica en su diario, «pasé casi cuatro tediosos meses [...] a la espera de que los barcos estuvieran completamente listos y equipados». Estaba alojado, o «encasquetado», como se decía en la Marina, en una antigua fragata llamada HMS *Tartar*. Por aquel entonces, era habitual utilizar buques de guerra retirados como alojamiento temporal. Algunos, como el famoso *Fighting Temeraire*, inmortalizado por Turner, se emplearon como barcos prisión y tenían la mala fama de ser lugares indescritiblemente inmundos.

Otros miembros de la tripulación también se encontraban alojados en el *Tartar*, entre ellos el sargento William Cunningham, que estaba a cargo del pelotón de marines formado por un cabo y cinco soldados que se había asignado al HMS *Terror*. Un destacamento similar viajaría a bordo del *Erebus*. El papel de los reales marines era ejercer como una especie de fuerza policial. Tenían la misión de mantener el orden y la disciplina a bordo, buscar a los desertores y retornarlos a la nave, ejecutar los castigos, recoger y enviar el correo, racionar el alcohol, vigilar la embarcación cuando estuviera atracada en un puerto y ofrecer una guardia de honor para los dignatarios que visitaran el buque. A pesar de todas estas funciones, el sargento Cunningham tuvo ocasión de escribir un diario, o memorando en forma de libro, durante todo el viaje.

Gracias a la primera entrada, sabemos que él y sus hombres llegaron al Medway el 15 de junio de 1839 y que, de inmediato, recibieron órdenes de aparejar los barcos.

A principios de septiembre, el *Erebus* contó finalmente con su dotación completa, consistente en doce oficiales, dieciocho suboficiales, veintiséis marineros y siete marines, lo que sumaba sesenta y tres personas. Más o menos la mitad de ellas eran «primeras entradas», hombres que nunca habían servido en la Marina Real, pero que, en muchos casos, tenían experiencia en balleneros. Se subieron a bordo las provisiones y el equipo, que incluía ropa de invierno de la mejor calidad. Lo último en cargarse fue la comida para el viaje, incluidos 6800 kilogramos de ternera y 1240 litros de sopa de verduras.

El 2 de septiembre, el conde de Minto, primer lord, y tres lores comisionados séniores del Almirantazgo inspeccionaron el *Erebus* y el *Terror*. Se recibieron las instrucciones finales del Almirantazgo el día 16 y, tres días después, el *Erebus* y el *Terror* descendieron río abajo hasta Gillingham, donde se ajustaron las brújulas y se subieron a bordo las últimas provisiones. La madre y el padre de Ross habían bajado desde Escocia para despedirlo y permanecieron a bordo mientras el barco descendía por el estuario del Támesis. Por desgracia, al llegar a Sheerness, el barco encalló en unos bajíos y tuvo que ser remolcado a la mañana siguiente hasta Margate por el vapor *Hecate*. Allí permanecieron a la espera de que los vientos del oeste amainaran y de que se reemplazara un ancla, cosa que hizo montar en cólera, de manera justificada, a Ross, que protestó

sucintamente contra «la negligencia criminal de aquellos cuyo deber era comprobar la fiabilidad de aquello de lo que, en una serie de distintas circunstancias, podría depender el barco y las vidas de cuantos hay a bordo». Aquel no era un buen comienzo.

Para la gente de Margate, la presencia de aquella gran expedición a la que la fortuna había obligado a detenerse junto al pueblo fue todo un espectáculo. Los habitantes acudieron en gran número a ver de cerca los barcos y algunos fueron invitados a subir a bordo. Nadie debió de ser recibido con más alegría que los administrativos de pagos navales, que llegaron el día 25 para entregar tres meses de sueldo por adelantado. El resto del salario de la tripulación se abonaría directamente a sus familias hasta su regreso.

El último día de septiembre de 1839, el viento empezó a soplar en dirección este y pudieron iniciar al fin la navegación hacia el sur por el canal de la Mancha. Dejaron a su piloto en Deal y continuaron hacia el suroeste, en lo que McCormick describió como «un tiempo espantoso». Pasarían casi cuatro años antes de que ninguno de ellos viese de nuevo la costa inglesa.

Capítulo 4

Orillas lejanas



Tradicionalmente, los marineros que nunca habían cruzado el ecuador eran sometidos a una ceremonia para conmemorar el traspaso de esa línea. William Cunningham, a bordo del Terror, describió vívidamente su experiencia el 3 de diciembre de 1839: «Me hicieron sentar en la silla del barbero, y empezó el proceso de afeitado, para lo que me enjabonaron con una brocha de pintor; el jabón consistía en todo tipo de porquería que puede encontrarse en un barco».

El *Erebus* nunca fue un barco elegante. Con un aparejo funcional

estilo bricbarca, con velas cuadradas en el palo de trinquete y el mayor y una vela de cuchillo en el palo de mesana, tampoco era particularmente rápido. Con viento a favor, alcanzaba solo entre siete y nueve nudos. Pero, en la experta opinión del bisnieto de su capitán, el contraalmirante M. J. Ross, era «un excelente barco marino» que «oscilaba y cabeceaba mucho, pero con fluidez, de modo que apenas se tensaban las jarcias ni las vergas».

Pronto sería puesto a prueba. El 4 de octubre de 1839, a los cuatro días de viaje, mientras pasaban frente a Start Point, el extremo más meridional de Devon, se topó con una espesa niebla, seguida por una galerna y una lluvia intensa. A la mañana siguiente, el *Terror* no aparecía por ninguna parte. En menos de una semana en el mar, la diáfana instrucción del Almirantazgo de que los dos barcos permanecieran juntos en todo momento ya se había incumplido. La situación, todo hay que decirlo, no pareció preocupar demasiado a Ross. Mientras el cabo Lizard —lo último que verían de la costa inglesa— se perdía de vista a popa, estaba de muy buen humor. «No es fácil describir el gozo y la alegría que sentíamos todos —escribió después— [...], al navegar con brisa favorable sobre las azules olas del mar, embarcados al fin en la empresa que tanto habíamos deseado iniciar y liberados de la ansiedad y las tediosas operaciones de nuestros prolongados aunque necesarios preparativos».

James Clark Ross era un marino profesional y con experiencia, cauteloso en sus emociones. Había pasado por todo aquello muchas veces en su vida, pero en ningún otro momento revela tamaño alivio al verse en movimiento, lejos de las absurdas discusiones de los

funcionarios y de las ceremonias pomposas, rodeado por sesenta hombres y con una misión que cumplir. Navegaba en dirección al sur primera vez, y el viaje sería muy largo; si todo iba bien, iría más al sur de lo que ningún otro barco había ido jamás. El desafío que tenía por delante era formidable, pero lo aceptaba de buen grado. En cuanto hizo que el *Erebus* virara rumbo sursuroeste, era dueño de cuanto alcanzaban a ver sus ojos.

La vida a bordo se ajustó a las pautas tradicionales. El día estaba dividido en cuatro guardias de cuatro horas señaladas por el tañido de la campana del barco. A mediodía se tocaba la campana ocho veces, seguidas por un tañido a y media, dos a la una, tres a la una y media, y así hasta que se tocaba otra vez ocho veces a las cuatro, momento en que se reiniciaba el proceso. La tripulación trabajaba cuatro horas sí y cuatro horas no, a lo largo del día y la noche. El contramaestre se plantaba ante las escotillas y llamaba a formar cuando cambiaban las guardias, y los hombres se reunían en cubierta antes de dirigirse a sus respectivos puestos.

Los días empezaban temprano. Poco después de las cuatro de la mañana, el cocinero encendía los fuegos de la cocina y empezaba a preparar el desayuno. Este debía de consistir en algún tipo de gachas, que se habrían hecho bajar con un poco de galleta. La guardia de las cinco en punto limpiaba las cubiertas y pulía los maderos con piedra, mientras otros los seguían con escobas y cubos y fregaban las cubiertas.

A las siete y media, todas las hamacas estaban guardadas y, a las ocho campanas, el capitán inspeccionaba los trabajos y, si los

aprobaba, el contramaestre podía anunciar el desayuno con un silbido. (El silbato del contramaestre era una parte vital de la vida a bordo: cumplía las funciones que hoy tendría un moderno sistema de megafonía, con diversas melodías y cadencias según las órdenes que debía transmitir). La comida principal se tomaba a mediodía y generalmente consistía en algo parecido a galleta, ternera en salmuera y luego hervida en vinagre a fuego lento (lo que se conoce en inglés como *corned beef*), queso y sopa. Una ración de grog —unos ciento cincuenta mililitros de ron y agua para cada hombre— se servía con la comida. También en ese momento, si el cielo estaba despejado, con el sol en su punto más alto sobre el horizonte, se tomaban diversas mediciones para determinar la latitud del barco. Otra serie de tareas llenaban el resto del día, entre ellas la comprobación del estado de provisiones y equipo, el manejo de las velas y el lavado de la ropa. Al terminar la tarde se servía más grog, se sacaban los violines, se cantaban canciones y se bailaba.

Los aposentos del barco se dividían según el rango: los camarotes del capitán, oficiales y suboficiales de mayor grado estaban a popa y los demás rangos ocupaban el espacio hacia la proa. El camarote del capitán se extendía toda la manga del barco. A popa, tenía cinco ventanas por las que mirar, cada una de ellas de unos noventa centímetros de altura y con cuatro paneles de vidrio doble, un marco en el interior y otro en el exterior. Junto al camarote del capitán estaban los de los oficiales: en el lado de estribor, al lado del dormitorio del capitán, había otros para el cirujano y el administrador, ambos de aproximadamente 1,80 por 1,70 metros,

con una jofaina en una esquina, una mesa en la otra y una cama con cajones debajo para almacenaje; en el lado de babor había cuatro camarotes similares, tres de ellos ocupados por los tenientes y el otro, por el maestro navegante. Junto a ellas, más hacia la proa, había cuatro camarotes individuales más pequeños que alojaban al asistente del capitán, la alacena del asistente, al primer oficial y al segundo navegante. Tenían poco más que un asiento, un armario, una minúscula mesa y un camastro estrecho. Más adelante, en el lado de estribor, había camarotes individuales para el asistente del administrador, el asistente de la santabárbara y el cirujano asistente (ambos con camastros pero sin lavamanos). Junto a ellos, el maestro artillero, el contramaestre y el carpintero compartían una sala de oficiales y unos aposentos comunes, con dos literas y un camastro.

Entre las hileras de camarotes se encontraba la sala de oficiales, donde los oficiales comían juntos, servidos por sus propios asistentes y, en ocasiones, acompañados por el capitán. Los oficiales contribuían a las raciones de su propio bolsillo, lo que aseguraba que su menú fuera más variado que el que se servía al resto de la tripulación. Los más acaudalados llevaban su propio vino y otros manjares. El administrador y los suboficiales comían aparte en su propia sala, también conocida como la santabárbara. La escalera y la escotilla principal estaban situadas en el centro del barco, y tras ellas, en el tercio delantero del barco, estaba el castillo de proa, un área abierta donde suboficiales, marines y marineros comían y dormían. Todos, excepto los oficiales y los suboficiales,

dormían en hamacas.

Los hombres comían en mesas de cuatro colocadas a ambos lados del alargado arcón de velas, donde se guardaban las velas de repuesto, y utilizaban sus propios cofres de marinero para sentarse a comer y para guardar sus pertenencias.

Más allá del castillo de proa estaba la cocina y, finalmente, en la proa, la enfermería. De los planos del barco, se deduce que solo había dos aseos con cisternas, situados a popa, flanqueados por dos gallineros y junto a las «cajas de los colores», donde se guardaban todas las banderas de señales en compartimentos ordenados. Debían de existir otros excusados, pero solo aparecen señalados el del capitán y el de los oficiales.

En general, había muy poco espacio a bordo y, a menos que fueras un oficial, la privacidad no existía, pero lo mismo podría decirse de prácticamente cualquier otro barco o, de hecho, de muchos de los hogares de los que procedían los marineros, pues a menudo los compartían con unas familias muy numerosas. Las claves de la vida en alta mar consistían en mantenerse activo regularmente, asegurarse de que todo se mantuviera inmaculado y el respeto a las órdenes y a los oficiales que las emitían. Si uno de estos factores se alteraba, como había sucedido con el capitán Bligh en el *Bounty*, existía el riesgo de que se produjera un motín. Por eso, contar con un destacamento de marines en ambos barcos era muy importante; en el *Bounty* no había marines a bordo.

Pero, por lo general, parece que los hombres a bordo de un barco se llevaban bien entre ellos. Un capellán del HMS *Winchester*, citado

por Brian Lavery, describe que «una peculiar característica de la sociedad a bordo es el tono de hilaridad, que a menudo se mantiene hasta un punto que, en cualquier otro lugar, podría resultar incómodo y exagerado», aunque añade que «sería, sin embargo, un gravísimo error concluir, de esta aparente levedad y buen humor, que los marineros son una clase especialmente irreflexiva. Al contrario, pocos hombres son más propensos a la melancolía y a la reflexión seria y profunda». La constante proximidad con los demás a bordo del *Erebus* y del *Terror* inevitablemente causaba algunas tensiones, incluso entre los oficiales. El día de Nochebuena de 1839, por ejemplo, McCormick, después de que su camarote «estuviera lleno a rebosar con la colección de especímenes de historia natural del Gobierno», ordenó que el segundo navegante se llevara parte de las muestras y las almacenara en la cubierta, solo para descubrir entonces que el primer teniente Bird, «a quien todo lo relacionado con la ciencia le parecía un aburrimiento [...], había ordenado que volvieran a subirlas, pues allí abajo no pintaban nada». Momentos de desacuerdo como estos eran la excepción, no la regla.

Ross estaba al mando de la expedición, pero seguía siendo un súbdito de la Corona que cobraba su sueldo del Gobierno y estaba obligado a seguir las instrucciones más largas y detalladas que jamás había emitido el Almirantazgo. La ruta precisa se estableció con detalle y fue determinada por el programa de observaciones científicas que constituía el núcleo de la misión del *Erebus*. La prioridad número uno era visitar los lugares donde podría medirse el magnetismo terrestre. Después, había que dedicarse a la

observación detallada de las corrientes marítimas, la profundidad del mar, las mareas, los vientos y la actividad volcánica. Otros estudios cubrían disciplinas como la meteorología, la geología, la mineralogía, la zoología, la fisiología de plantas y animales y la botánica. Lo único que la tripulación no tenía permitido hacer era la actividad para la que el *Erebus* había sido concebido originalmente: «En el supuesto de que Inglaterra se viera envuelta en hostilidades con otra potencia durante su ausencia, tenga claro que no debe emprender ningún tipo de acción hostil de ningún tipo, pues la expedición bajo su mando ha sido armada con el único propósito de realizar descubrimientos científicos».

El *Erebus* ya había estado previamente en el golfo de Vizcaya, y parece que en esta ocasión evitó el tiempo inclemente por el que estas aguas eran célebres. «Durante nuestro trayecto por el golfo de Vizcaya no tuvimos ninguna ocasión favorable de determinar la altura de sus olas, ya que no experimentamos ninguna tormenta violenta», anotó Ross, un tanto decepcionado. Por otra parte, el *Terror* estaba disfrutando de una navegación menos placentera, pues había estado al borde del desastre durante la tormenta que había separado a los dos barcos en la costa de Devon. Según el libro de memorandos del sargento Cunningham, tres miembros de la tripulación estaban recogiendo el botalón de foque —un palo largo al que se podía atar una vela adicional— cuando «estuvieron a punto de perder la vida a causa del violento cabeceo del barco, que [...] sumergió a todos, hombres y botalón, bajo el agua». El *Terror* tardó cuatro días en unirse al *Erebus* en la primera parada de la

expedición, un presagio no demasiado alentador para el viaje que los aguardaba.

En cualquier caso, el 20 de octubre, casi un mes después de partir, los dos barcos arribaron a su primera escala, la isla de Madeira, a unos ochocientos ochenta kilómetros de la costa de África. Allí se tomaron varias mediciones, entre ellas la de la altura de la montaña más alta de la isla, el pico Ruivo. Un tal teniente Wilkes, de la expedición de exploración de los Estados Unidos (quien, al igual que Ross, también se dirigía al océano Antártico), había hecho recientemente sus propias mediciones; Ross se sorprendió al ver que diferían de las que él estaba realizando en unos cuarenta y dos metros, «una variación mucho mayor de la que podría esperarse dados los precisos y perfectos instrumentos empleados en ambas ocasiones». Más adelante, a lo largo de su viaje, Ross tendría más motivos para cuestionar la información recabada por Wilkes y se referiría al teniente en términos mucho menos educados.

El *Erebus* permaneció en Funchal diez días, pero su tripulación no estuvo ociosa. Sus botes auxiliares se bajaban e izaban constantemente para transportar provisiones desde la ciudad. El cirujano McCormick se apropió de uno de ellos y procedió a realizar diversos paseos de exploración por la isla con un lugareño, un tal señor Muir.

El 31 de octubre, los dos barcos levaron ancla rumbo a las islas Canarias. Fue una travesía tranquila, aunque Ross registró que sus redes de arrastre capturaron una especie completamente nueva de animalculo, que, según afirmó con entusiasmo, «constituye la base

de la subsistencia de los animales marinos y, al emitir una luz fosforescente cuando se lo perturba, hace que la estela del barco en una noche oscura resulte sorprendentemente brillante». Su estancia en Santa Cruz de Tenerife transcurrió también sin incidentes, y quizá el momento más notable fue aquel en el que izaron a bordo a «una vaca viva», según relata Cunningham. Pero un comentario que hace de pasada sobre el siguiente lugar que visitaron deja claro que estas islas no eran remansos de paz y tranquilidad. Puede que Cunningham pudiera comprar «buen vino» y naranjas en Santiago, la mayor isla de Cabo Verde, pero la nota en la que menciona que sus habitantes «son o han sido esclavos» constituye un recordatorio de que ese horrible negocio había dominado la región hasta hacía muy poco. Aunque el comercio de esclavos era ilegal en el Imperio británico desde 1807, la esclavitud en sí no fue abolida hasta 1833. Y, cuando el *Erebus* o el *Terror* visitaron la zona, la Marina Real todavía patrullaba las aguas de la costa occidental de África para interceptar barcos negreros, una tarea que a menudo debía de ser igual de espeluznante que la guerra. Christopher Lloyd describe en su libro *The Navy and the Slave Trade* que, al abordar un barco esclavista en 1821, un oficial lo halló tan abarrotado bajo cubierta que su cargamento humano «se aferraba a las rejas de las escotillas para respirar un poco de aire fresco, se peleaban entre ellos por un poco de agua, mostraban sus lenguas reseca y se señalaban a sus enjutos vientres como si los dominara el hambre». Cuando el *Erebus* y el *Terror* se acercaron al ecuador, entraron en las latitudes entre los alisios del noreste y del sureste. «Violentas

ráfagas de viento y torrentes de lluvia se alternaban con calmas y brisas incomprensiblemente ligeras —observó Ross—, que, combinadas con el calor sofocante de una atmósfera tan cargada de electricidad, hicieron que esta parte del viaje fuera desagradable e insalubre». Si a Ross, en su espacioso camarote de popa, esta parte del trayecto le pareció incómoda, podemos imaginar cómo lo debieron de pasar aquellos que estaban bajo cubierta, por mucho que abrieran las escotillas.

El 3 de diciembre de 1839, el *Terror* cruzó el ecuador antes que el *Erebus*. William Cunningham, que jamás había cruzado esta imaginaria línea antes, era, por lo tanto, un «novato», y el resto de la tripulación, vestida para la ocasión como el rey Neptuno y sus asistentes, lo sometió a la tradicional ceremonia de cruce del ecuador, que él mismo narró en su diario:

Me hicieron sentar en la silla del barbero, y empezó el proceso de afeitado, para lo que me enjabonaron con una brocha de pintor; el jabón consistía en todo tipo de porquería que puede encontrarse en un barco (incluidos excrementos). A mis espaldas, la bomba trabajaba a máxima potencia. Tras ser rasurado a base de bien con el trozo de una argolla de hierro, me arrojaron de espaldas en una vela llena de agua [...] y acabé empapado [...], tras lo cual tuve el placer de ver a casi otros treinta pasar por un proceso similar.

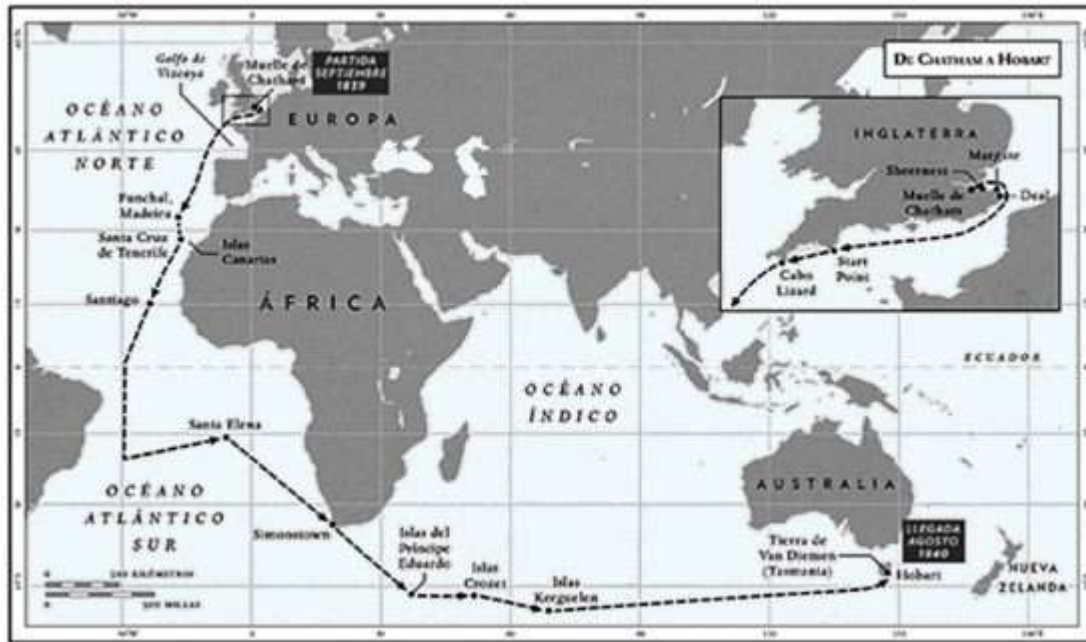
A mediodía, se «empalmó la braza de la mayor» (una expresión que se utilizaba para anunciar una ración extra de ron)⁴ y, «después de

⁴ La braza (o verga) de la mayor es el cabo que controla el ángulo de la vela mayor, sin el cual no se puede gobernar el barco. Solía ser un objetivo que destruir en combate y repararla (no se podía hacer un nudo) era una de las tareas más complejas y peligrosas. Al marinero que lo

la cena, todo el mundo se entregó a los bailes y las diversiones».

Su primera Navidad lejos de casa se celebró con el entusiasmo tradicional. Tras las plegarias y un sermón del capitán Ross, trece de los oficiales se sentaron en la santabárbara para disfrutar de un menú compuesto por sopa de guisantes, pavo asado y jamón, nabos, pudín de ciruelas y tarta de calabaza. Dos días después, desayunaron un delfín recién pescado y, cinco días más tarde, los miembros del *Erebus* despidieron a la década que llegaba a su fin «con todo el mundo en cubierta bailando al son del violín». A bordo del *Terror*, al tocar la medianoche, el capitán Crozier hizo que el contramaestre empleara su silbato para convocar a todos a empalmar la braza de la mayor, «y debo decir —escribió Cunningham— que jamás había visto a un grupo de marineros responder más rápido a una llamada en toda mi vida». El violín empezó a tocar «Rule, Britannia!» y, con bailes y bromas que se prolongaron hasta las dos de la mañana, la tripulación «acabó de dar la bienvenida a la década de 1840 con tres sonoros hurras».

hacía a menudo se lo recompensaba con una ración de ron, de modo que la expresión «empalmar la braza de la mayor» acabó siendo sinónimo de una ración de ron extra.



Podría decirse que la expedición iba a las mil maravillas, pero el caso es que progresaba muy lentamente.

La necesidad de mediciones paralelas constantes forzaba a ambos barcos a seguir un rumbo indirecto y muy largo. Habían cruzado el ecuador magnético el 7 de diciembre, momento en que Ross anotó con satisfacción que el agua de su brújula de inclinación Fox (un magnetómetro utilizado para medir el ángulo entre el horizonte y el campo magnético de la Tierra) quedó en una posición perfectamente horizontal. La había visto ya apuntar directamente hacia arriba en el polo norte magnético y, si la expedición tenía éxito, la vería apuntar directamente hacia abajo cuando llegaran al polo sur magnético. Ahora, las observaciones indicaban que estaban sobre o muy cerca de la línea de menor intensidad: la zona de calma ecuatorial magnética, por así decirlo. Ross quería explorar en mayor profundidad este fenómeno, por lo que ordenó que el barco avanzara

en zigzag para cruzar una y otra vez la línea. Al final, para alivio de los marineros —si bien no de los científicos—, desembarcaron en la isla de Santa Elena el 31 de enero de 1840.

Aquella era la prisión abierta a la que se había llevado a Napoleón tras su derrota en Waterloo. A pesar de que eran conscientes de que ya había escapado de una isla, la de Elba, se había considerado que aquel punto perdido en medio del Atlántico era uno de los lugares más seguros del mundo. Y, en efecto, fue allí donde el francés murió, menos de veinte años después.

McCormick, siempre dispuesto a emprender una excursión, se hizo con un caballo y trotó montaña arriba para ver dónde había pasado Napoleón sus últimos días. El gran emperador francés se había visto reducido a vivir en direcciones absurdas con nombres como «Los escaramujos» antes de alojarse en la más grande y elegante casa de Longwood. McCormick se llevó una evidente decepción al descubrir que Longwood tenía un aspecto decadente y de abandono. «La sala de billar de Napoleón está llena de espigas de trigo», anotó con tristeza en su diario. En lo que había sido la sala de estar de Napoleón encontró una aventadora. Continuó revisando la casa casi en ruinas, embargado por el asombro y cierta pena. «Esta estancia lleva al dormitorio, bajo cuya segunda ventana descansó la cabeza del gran Napoleón cuando abandonó este mundo». Uno casi siente cómo su voz desciende hasta convertirse en un respetuoso susurro. Al día siguiente, visitó la tumba de Napoleón, alrededor de la cual «chapoteaban patos irrespetuosos».

Entretanto, el *Erebus* estaba resultando un buen hogar para Joseph

Hooker. «Aquí soy muy feliz y vivo cómodo —escribió a su padre—. No estoy a menudo ocioso». Él y Ross compartían un interés similar por las ciencias, por lo que se llevaban bien. El capitán le había concedido espacio en su camarote para sus plantas, y «una de las mesas bajo la ventana de popa es completamente mía». En una carta a sus hermanas, Hooker ofrece un retrato íntimo de su relación. «Dibujó prácticamente a diario, en ocasiones durante todo el día y hasta las dos o las tres de la madrugada, siguiendo las instrucciones del capitán. Por la noche, él se sienta en un lado de la mesa, a escribir y pensar, y yo, al otro, a dibujar». Ross había ordenado que se arrastraran redes para recoger criaturas marinas, otra cosa que encantaba a Hooker. «McCormick no les presta atención, así que me las traen a mí». La única queja de Hooker era que la expedición progresaba muy lentamente. No culpaba de ello, como no es sorprendente, a la obsesión de Ross por seguir las líneas magnéticas. En lugar de ello, responsabilizaba de los retrasos al otro barco: «El *Terror* ha sido un miserable lastre para nosotros, pues de vez en cuando hemos tenido que recoger velas [para que no se quedara muy atrás]».

Sin duda alguna, parece que el *Terror* fue el más relajado y menos cerebral de los dos barcos en esta época. En su diario, Cunningham anota lo más destacado del día: «Se sacrificó un ternero por la tarde y las vísceras que se tiraron por la borda atraieron a un tiburón que cazamos alrededor de las diez de la noche con un anzuelo y un cebo hecho con la tripa del ternero. Se resistió mucho a que lo izáramos a bordo. Era de la especie azul y medía 297 centímetros». Al día

siguiente, anotó: «Se ha diseccionado al señor Jack Shark [Juan Tiburón] y todos cuanto había a bordo han disfrutado de un espléndido banquete gracias a él; su carne era blanca como la leche y en absoluto desdeñable». Al día siguiente, el tiempo fue «extremadamente clemente [...]. Nos terminamos lo que quedaba del tiburón para cenar». Hacia el 26 de febrero habían vuelto a quedarse atrás, pero Cunningham no parecía preocupado por ello. «El final del día ha sido tranquilo —escribió—. Me sentí particularmente contento, no sé por qué motivo».

El 6 de marzo hubo una gran excitación a bordo del *Erebus* cuando, mientras estaban al paio para una de sus rutinarias mediciones de profundidad, el cabo con un peso descendió 16.000 pies (4876,8 metros), la mayor profundidad registrada durante el viaje. Al acercarse al cabo de Buena Esperanza, el diario de Ross registra repetidos avistamientos de albatros, una de las aves marinas de mayor tamaño, con una envergadura de hasta tres metros y capaz de alcanzar velocidades de ochenta kilómetros por hora. El buen tiempo empezó a cambiar. El 11 de marzo, la niebla era tan densa que el *Terror* tuvo que disparar uno de sus cañones para establecer la posición del *Erebus*, que respondió con otro cañonazo. Sin embargo, luego, con un oleaje muy fuerte, que Cunningham consideró «el más fuerte que he visto desde que navego», los dos barcos volvieron a separarse. En esta ocasión, no fue el *Terror* el que se retrasó. Llegó a Simonstown, en el cabo de Buena Esperanza, veinticuatro horas antes que el *Erebus*.

McCormick estaba en cubierta el viernes 12 y describió su emoción

al ver la montaña de la Mesa como solo un geólogo podría hacerlo. «A las 5.40 de la mañana, vi la montaña de la Mesa por la amura de babor [...]. La estratificación horizontal de la arenisca silíceas que conforma la cumbre de las colinas se ve desde el mar con magnífica claridad». Este no es precisamente el texto de una postal.

La base naval de Simonstown, originalmente construida por los holandeses pero conquistada por los británicos en la década de 1790, se encontraba en la orilla occidental de la bahía de Simon, a unos pocos kilómetros al sur de Ciudad del Cabo. Tan pronto como el barco ancló en la bahía, Ross organizó la construcción de un observatorio magnético, mientras que McCormick marchó para ascender los estratos horizontales de arenisca silíceas y visitar los viñedos de Constantia. Joseph Hooker escribió a su padre sobre la relación entre los dos cirujanos. «McCormick y yo somos excelentes amigos y no existen celos entre nosotros [...]. No le interesa nada más que la caza de aves y la colección de rocas. Yo soy *nolens volens* [lo quiera o no] el naturalista, por lo cual disfruto de la ventaja del camarote del capitán y me considero recompensado con ello en abundancia».

Entretanto, el sargento de la Marina Cunningham lidiaba con el eterno problema de la Armada: los desertores. Los marineros Coleston y Wallace se habían escabullido, pero un alguacil los había arrestado y devuelto al barco (resultó que los dos hombres serían reincidentes, pues volverían a huir del barco en Hobart tan solo unos pocos meses después). A pesar de los rigores del viaje, muy pocos hombres desertaron en los cuatro años que duró la

expedición. Es posible que eso se debiera a que estuvieron bien cuidados y relativamente bien pagados. Por lo general, empero, el porcentaje de desertores reflejaba lo agradable o no del lugar en el que el barco estaba. En 1825, el capitán Beechey, del HMS *Blossom*, registró que catorce de sus marineros habían desertado en Río de Janeiro. Sin duda, los incentivos para desertar en la Antártida debieron de ser mucho menores.

A pesar de todo, Cunningham disfrutó de algo de tiempo libre. El último día de marzo bajó a tierra firme para relajarse un poco. «La cerveza [...] se servía en raciones de un cuarto [dos pintas, casi un litro] por “bípedo”, lo que se decía que contribuía a desordenar los áticos de la gente». De todos los eufemismos que existen para referirse a la ebriedad, creo que «desordenar el ático» es uno de los más poéticos.

El 6 de abril de 1840, después de una escala de tres semanas, la expedición zarpó de Simonstown. Y ya era hora, si hemos de creer lo que apunta Cunningham en su diario. Tres días después de disfrutar de esa cerveza en la costa, se subieron a bordo tres «terneros» muy grandes. Uno de ellos se soltó y corneó a un tal señor Evans en el muslo. Esa misma tarde, y quizá relacionado con lo anterior, Cunningham informó de «una primera guardia muy problemática debido a que varios miembros de la tripulación estaban borrachos». Era hora de partir.

Dejaron atrás el puerto, pusieron rumbo a mar abierto y pasaron junto al HMS *Melville*, el buque insignia del almirante Elliot, comandante supremo de la base de Simonstown, cuya tripulación

subió a las jarcias para proferir tres hurras cuando los barcos se cruzaron. La naturaleza no fue tan respetuosa. Se levantó un viento del oeste tan fuerte que el *Terror* quedó atrás y tuvo que ser remolcado para abandonar el puerto. Para cuando salió a mar abierto, el *Erebus* se había perdido de vista. A pesar de disparar cohetes y utilizar señales pirotécnicas durante toda la noche, no recibió respuesta de su barco hermano.

Las condiciones hostiles de la costa de Sudáfrica eran conocidas por todos los marineros que habían navegado por aquellas aguas. Allí se encontraban las corrientes de los océanos Índico y Pacífico, a lo largo de una extensión de trescientos veinte kilómetros de plataforma continental conocida como la corriente de las Agujas, que creaba lo que Ross describió como «un mar durísimo y caótico. Los vientos soplaban desde prácticamente todos los puntos de la brújula». Para evitarlo, llevó al *Erebus* hacia el sur, aunque perdió en el trayecto dos de sus valiosos termómetros marinos, que el mal tiempo arrancó de sus cabos. Frente a ellos había un largo trayecto hasta Tasmania, o la Tierra de Van Diemen, que era como todavía se conocía oficialmente: más de 9500 kilómetros a través de algunos de los mares más virulentos del mundo, una extensión que, por su latitud, se conocía como los Cuarenta Rugientes.

Unos vientos del oeste implacables soplaban incesantemente sobre el Índico, sin ninguna masa terrestre que impidiera su avance. La combinación de un viento de popa fuerte y enormes olas era un regalo envenenado. Esta situación permitía al *Cutty Sark* realizar el trayecto entre Londres y Sídney en menos de ochenta días, pero

también podía ser muy peligroso. Para Ross, el desafío no tenía que ver con la navegación. Sus órdenes científicas y de exploración implicaban que, en lugar de dejar que lo llevara el viento, tenía que navegar contra él a cada tanto para investigar las islas que había en el camino. No siempre era posible. Solo tuvieron tiempo de atisbar la costa de las islas del Príncipe Eduardo, donde McCormick registró su asombro al ver una cala «literalmente forrada de pingüinos» antes de que una espectacular tormenta los arrastrara más allá y acabara con cualquier posibilidad de desembarco.

El enorme poder de los elementos sorprendió incluso a alguien que había viajado tanto como el capitán del *Erebus*. En un momento dado, Ross vivió «la lluvia más intensa que jamás he contemplado [...], truenos y los relámpagos más vívidos acompañaron a este gran diluvio, que se prolongó sin cesura durante más de diez horas».

La resistencia del barco y de su tripulación se puso a prueba hasta el límite, pues el viento, que soplaba con fuerza 10, cambiaba de dirección de forma tan virulenta «que pasábamos la noche sumidos en la angustia, temerosos de que nuestros barcos se hundieran a causa de algunas de las imprevisibles olas que rompían contra la borda, o por si, debido a las frecuentes sacudidas y golpes que recibía el barco [...], perdíamos alguno de los palos».

Parece asombroso que alguien viviera en aquellas latitudes azotadas por las tempestades, pero así era, y se había pedido a Ross que llevase provisiones a algunos de esos hombres: un grupo de once cazadores de elefantes marinos varados en la isla de la Posesión, en el archipiélago de las islas Crozet. Parecía que el viento iba a

empujar al *Erebus* más allá de la isla, pero, empleando una habilidad considerable, Ross dio la vuelta y puso proa al oeste. Como no pudo enviar un bote a la orilla, anclaron a cierta distancia y seis de los cazadores acudieron a ellos. Estos no impresionaron a Ross. «Parecían más esquimales que seres civilizados [...]. Tenían las ropas literalmente empapadas de aceite y despedían un terrible hedor». McCormick se mostró menos severo. Describió al señor Hickley, el portavoz de los cazadores, como «su líder, de aspecto viril, que parecía disfrazado a la perfección de “Robinson Crusoe”». Hooker consideró que Hickley era un hombre espectacular, «como si fuera algún príncipe africano, especialmente sucio, pero, a pesar de ello, el más independiente de los hombres». Dejaron a los cazadores de focas una caja de té, paquetes de café y una carta de su patrón, que, según apuntó McCormick, «pareció decepcionar al líder del grupo [...], que evidentemente no esperaba que un barco les llevara víveres, sino que los recogiese».

Ross, consciente de las instrucciones del Almirantazgo, puso rumbo a su siguiente destino oficial. De nuevo, las observaciones magnéticas fueron el motivo primordial de la elección del siguiente punto de su ruta. «Es probable que las islas Kerguelen resulten especialmente adecuadas para tal propósito», escribieron los lores del Almirantazgo. Sin duda alguna, no resultaban especialmente adecuadas para nada más. Estas islas, descubiertas por el francés Yves-Joseph de Kerguelen-Tremarec en 1772, se encuentran indudablemente muy lejos de todo: según la primera frase de una página web de viajes que consulté, están «a 3300 kilómetros de

cualquier tipo de civilización» (lo de «cualquier tipo» es lo que me parece más prometedor). Para remate, están cubiertas de glaciares y tan al sur que fue allí donde Ross anotó el primer avistamiento de hielo antártico de la expedición. No es sorprendente que el capitán Cook las bautizase como las «islas de la Desolación».

Mientras el *Erebus* se acercaba a esta fortaleza yerma, la entrada del 8 de mayo de 1840 del diario de McCormick ofrece la triste historia de la muerte de uno de los miembros más pequeños de su dotación, Old Tom, un gallo que se había traído de Inglaterra con una gallina con el propósito de colonizar la isla que ahora habían alcanzado, pues el establecimiento de nuevas especies en islas remotas era uno de los objetivos de la misión. «Tom [...] ha muerto hoy —escribió—, cuando ya tenía a la vista los que iban a ser sus nuevos dominios; el asistente del capitán ha entregado su cuerpo a las profundidades: ha sido el entierro de un marinero».

Mejores noticias llegaron con el anuncio desde la cofa de que se aproximaban a la Roca Arqueada de las islas Kerguelen para desembarcar. Se habían avistado las velas del HMS *Terror*; era la primera vez que se divisaban en un mes. Pero el oleaje era tan fuerte que el *Erebus* tardó tres días, durante los cuales dio veintidós bordadas muy cerradas, en llegar a su fondeadero, y pasó otro día entero antes de que el *Terror* se le uniera. Luego, ambas naves tardaron otros dos días en ser remolcadas hasta la entrada del puerto, donde al fin echaron ancha, se bajaron los botes y se desembarcaron los materiales necesarios para construir un observatorio.

La comunidad internacional había seleccionado ciertos días para realizar mediciones magnéticas simultáneas, o días de término. Ross se aseguró con detalle de tener a mano y listos, allí donde estuviera, los instrumentos para registrar la actividad magnética en ese lugar al mismo tiempo que todos los demás en el resto del mundo anotaban sus mediciones. Esto obligaba a asegurarse de que los equipos de medición se conservaban de forma adecuada. A tal fin, se construyeron en la playa del puerto de la Natividad de la isla dos observatorios, uno destinado a las mediciones magnéticas y otro, a las observaciones astronómicas, a tiempo para los días término del 29 y 30 de mayo. Se generó una gran expectación cuando, posteriormente, se coordinaron e hicieron públicos los resultados. La actividad detectada en Kerguelen resultó notablemente similar a la observada y medida en Toronto, más o menos a la misma latitud, pero en el otro extremo de la Tierra.

A Joseph Hooker le interesaban los desafíos que presentaban las islas Kerguelen por otros motivos. La expedición del capitán Cook había identificado solo dieciocho especies de plantas, pero Hooker encontró al menos treinta solo durante el primer día. Incluso cuando no podía salir del barco, sacó partido del embate de las olas que provocaban los fuertes temporales. «Permite que te cuente la placentera ocupación a la que dediqué los días en que los terribles vientos me confinaron a bordo [...]. A pesar de la oscilación del barco, dibujé para todos vosotros», escribió en una carta dirigida a su familia. Lo más fascinante para Hooker fue el descubrimiento del maravilloso vegetal llamado *Pringlea antiscorbutica*, un tipo de

repollo que crecía en las islas Kerguelen y que ya el botánico del capitán Cook, el señor Anderson, había identificado como un alimento milagroso para los marineros. Su tubérculo, que sabía a rábano picante, y sus hojas, que se parecían a la mostaza o al berro, eran tan eficaces en la prevención del escorbuto que se había servido durante ciento treinta días a la expedición de Cook, período durante el cual no se registró ningún caso de la enfermedad. Los hombres de Ross comenzaron a utilizar ese repollo milagroso de inmediato, lo cual gozó de aceptación general. Cunningham se encuentra entre quienes dejaron constancia de su agrado. «Me ha gustado mucho el sabor del repollo silvestre».

El 24 de mayo de 1840 celebraron el vigesimoprimer aniversario de la reina Victoria disparando salvas y sirvieron pudín de ciruela, carne en conserva y una doble ración de ron por la noche. Justo al día siguiente, recibieron por la fuerza un recordatorio de lo lejos que estaban del estío inglés cuando empezó a descargar sobre ellos una tremenda ventisca. Al caer la oscuridad, Cunningham la describió como «un huracán completo» sobre el barco. «Nunca he oído el viento soplar tan fuerte como lo ha hecho esta noche».

McCormick, el cirujano, compartía el entusiasmo de Hooker por las islas Kerguelen, pero desde una perspectiva geológica. «Estas, y Spitzbergen, en el hemisferio opuesto, constituyen, a mi parecer, las tierras más asombrosas y pintorescas que he tenido la suerte de visitar», anotó con entusiasmo en su diario. Y eso a pesar del hecho de que «ni las islas del Ártico ni las del Antártico tienen árboles ni arbustos [...] que las animen». A McCormick no le interesaba lo que

podía encontrar en las negras rocas basálticas de aquella solitaria isla, sino lo que había habido allí miles de años antes. «Bosques enteros [...] de madera fosilizada están enterrados bajo grandes ríos de lava», escribió maravillado al descubrir bajo unos escombros un tronco de árbol fosilizado con una circunferencia de más de dos metros. Su intención era explicar ese fenómeno. En Inglaterra, encontrar corales y otras formas de vida tropical incrustadas en la caliza del norte de Devon le había parecido una experiencia fascinante. Por los mismos motivos, le intrigaba descubrir bosques de coníferas sepultados en las islas de Kerguelen, completamente yermas. «Me he preguntado cómo pudieron existir jamás en este lugar». Pasarían todavía otros setenta años antes de que Alfred Wegener propusiera la audaz teoría de que los propios continentes podrían haberse desplazado a lo largo del tiempo, y otros cincuenta años más hasta que la teoría de las placas tectónicas se probara.

Por lo que respecta a la vida animal de la isla, parece que McCormick la consideraba más bien una ocasión de practicar su puntería. Es imposible leer una página entera de sus extensos diarios sin maravillarse, o quizá desesperar, ante su inagotable capacidad de admirar las criaturas de la creación para, más tarde, cazarlas. El 15 de mayo identificó una paloma antártica o picovaina, un «ave singular y bellísima [...], tan valiente y confiada que parece extraña en esta isla, a la que su presencia confiere encanto y animación, sobre todo para un amante de las razas aladas como yo». Al día siguiente, añadió de manera sucinta: «He abatido mi primera paloma antártica». Una semana después, mientras

acompañaba al capitán Ross y a una partida de exploración, cazó «cinco cercetas y charranes, y regresé [...] a las cinco de la tarde». El día siguiente, «cacé un petrel gigantesco [...] y una gaviota de lomo negro que nos sobrevoló». El día 30, «me dirigí a la orilla alrededor de mediodía, cacé una gaviota de lomo negro desde el bote y un cormorán grande al desembarcar». Y el día no había llegado a su fin. En el camino de vuelta al barco, tras visitar al capitán Ross en el observatorio, cazó «dos palomas antárticas, dos petreles gigantes, dos cormoranes y una cerceta que volaba sobre el cabo».

A McCormick le gustaban las aventuras, pero en el transcurso de una expedición en tierra firme su espíritu audaz estuvo a punto de costarle la vida. Después de haber salido a buscar minerales y haber llenado su mochila con «algunos de los mejores especímenes de cristales de cuarzo [...], que pesarían en total unas cincuenta libras [unos veintidós kilos]», al caer la noche se encontró con el paso cortado por unas cascadas torrenciales. Abandonó la mochila y, al final, se abrió camino hasta la base de un acantilado solo para darse cuenta de que desde allí no podría llegar al barco. «La oscuridad de la noche —recordó un poco después— solo se veía aliviada por el resplandor intermitente de la espuma blanca y vaporosa que los torrentes enviaban hacia el cielo; las espectaculares ráfagas de viento, acompañadas por un diluvio, se combinaban con ceñudos e intimidantes acantilados negros para formar una escena inimaginable». Cuando al fin regresó al barco, le ofrecieron té acompañado, precisamente, de unas palomas

antárticas asadas que «nuestra atenta y amable tripulación había cazado en mi ausencia».

Mantenerse activo era la clave para sobrevivir en cualquier barco tan atestado como aquel, especialmente en aquellos lugares salvajes e inhóspitos, en los que debía de resultar demasiado fácil perder cualquier sensación de propósito. El capitán Ross siempre se aseguraba de que hubiera trabajo que hacer, ya fuera construyendo o trabajando en los observatorios. Por supuesto, desde un punto de vista personal, el imperativo científico de la expedición —fuera la historia natural, la zoología, la botánica o la geología— era claramente algo que lo motivaba y apasionaba tanto como a McCormick y a Hooker.

Para saber cómo respondían a esta situación los marineros comunes, solo disponemos de los diarios del sargento Cunningham. Y lo cierto es que estos ofrecen un retrato bastante lastimoso de unos hombres que trataban de hacer las cosas lo mejor posible en unas condiciones espantosas. Hubo tormentas y fuertes vientos cuarenta y cinco de los sesenta y ocho días que pasaron en las islas Kerguelen. El viento, la lluvia y la nieve azotaron el puerto mientras se esforzaban por trasladar el equipo a la orilla y de vuelta al barco. Lo más cerca que llega el sargento Cunningham a registrar algo parecido a la satisfacción es un día en el que cazó y cocinó varios cormoranes. Estos, según anotó, conformaron un «auténtico manjar». Por lo demás, la entrada de su diario del 19 de julio es representativa del resto de las jornadas: «Un intenso frío glacial; servicio religioso por la mañana. Otro de esos domingos horribles

que un hombre pasa en un barco como este».

Al menos, aquel sería su último domingo en las islas Kerguelen, pues, a la mañana siguiente, el 20 de julio, tras varios días siendo empujados al fondeadero por los vientos en contra, el *Erebus* y el *Terror* abandonaron finalmente lo que Ross describió como «este espantoso y desagradable puerto». Joseph Hooker trató de ver el lado positivo, aunque no de una forma muy convincente. «Lamenté que nos marcháramos del puerto de la Natividad; al buscar alimento para la mente, uno se encariña hasta de los lugares más desdichados del globo». No es precisamente una cita que pueda utilizar una oficina de Turismo.

Hoy, las islas Kerguelen forman parte de las Tierras Australes y Antárticas Francesas, y solo se puede llegar a ellas en un barco que sale de la isla de Reunión solo cuatro veces al año. Los únicos habitantes que pasan todo el año en el archipiélago son científicos. *Plus ça change.*

Puede que el puerto de la Natividad fuera un lugar desolado y desagradable para la tripulación del *Terror* y del *Erebus*, pero, al menos, les había brindado cierto refugio. Ahora, de vuelta en mar abierto, se vieron expuestos de nuevo a toda la fuerza de los Cuarenta Rugientes. Una serie de cadenas de bajas presiones se sucedieron día tras día, y los icebergs que amenazaban en el horizonte y quince horas de oscuridad a través de las que navegar hicieron que mantener el rumbo supusiera un reto para el navegante y el contramaestre.

Con la fuerte lluvia y las constantes turbulencias, el *Erebus* perdió

de vista al *Terror* en poco tiempo. La disparidad entre las dos embarcaciones todavía irritaba a Ross. Anotó con no poca irritación que hubo de moderar las velas del *Erebus* mientras buscaba a su barco gemelo, más antiguo, «con no pocas molestias, pues la nave se balanceaba en demasía como consecuencia de no desplegar las suficientes velas para mantenerlo firme». Al final, abandonó la búsqueda y el *Erebus* continuó solo.

Por irónico que parezca, fue durante uno de los pocos días favorables cuando aconteció lo peor.

La tripulación estaba ocupada limpiando y había hombres en las jarcias que desplegaban las velas para que se secaran cuando se soltó la vela de un estay que golpeó al contramaestre, el señor Roberts, quien, según cuenta un testigo, «salió volando y cayó por la borda». Se le lanzaron inmediatamente un salvavidas y varios remos, pero el barco avanzaba a seis nudos y quedó rápidamente atrás. Se bajaron dos cúteres al mar, pero, como habían tenido que reforzarse sus ataduras a causa de las tormentas, se perdió un tiempo precioso mientras los soltaban. El cirujano McCormick, que se encontraba en esos momentos paseando por el alcázar, presencié la tragedia. «La última vez que lo vi asomaba por la cima de una ola, donde uno o dos gigantescos petreles que volaban sobre su cabeza quizá lo golpearon con sus poderosas alas o el no menos poderoso pico, pues desapareció por completo entre dos olas».

Uno de los cúteres que fueron al rescate recibió el impacto de una ola en un costado que lanzó a cuatro de sus ocupantes al agua. Es poco probable que ninguno de ellos supiera nadar, pues existía

entre los marineros la superstición de que aprender a nadar traía mala suerte, como si hacerlo fuese admitir de antemano que las cosas iban a ir mal. El intento de rescate, por lo tanto, podría haber provocado la pérdida de varias vidas de no haber sido por la rápida reacción del señor Oakley, el suboficial del *Erebus*, y del señor Abernethy, el artillero, en el otro bote, que se apartaron inmediatamente del barco y rescataron a los cuatro hombres de entre las olas, «completamente entumecidos y estupefactos por el frío». El sobrecargado cúter tuvo entonces que navegar junto al barco durante un tiempo y se llenó cada vez más de agua, hasta que, finalmente, lo izaron a bordo.

Se recuperó la gorra de Roberts, pero eso fue todo. La figura del contramaestre es tan importante para la vida de un barco que su muerte debió de conmocionar a todo el mundo. El sonido de su silbato y su orden de «¡Todo el mundo a cubierta!» eran, con toda seguridad, un sonido tan habitual a bordo como el de la campana del barco. La expedición había sufrido su primera baja, justo antes del aniversario de su partida.

El 12 de agosto atisbaron una costa cubierta de nubes. Las cartas y el sextante les confirmaron que estaban frente al extremo suroccidental de Nueva Holanda (lo que hoy es Australia Occidental). Al recibir esa noticia, quizá creyeron que lo peor había pasado, pero la peor tormenta que sufrirían estaba aún por llegar. Al día siguiente, un temporal furibundo los azotó. El barco quedó atrapado; el viento soplaba con una intensidad tan diabólica que la gavia mayor quedó hecha girones y el aparejo de juanete de estay

salió volando, por lo que el palo del que colgaba quedó desnudo. «Una enorme montaña semoviente de ondulante mar verde se acercó a popa —recordó McCormick—, y amenazó con sepultarnos. Pasó por encima de la popa por estribor y rompió sobre la cubierta; me calé hasta los huesos mientras me aferraba a un aparejo del palo de mesana para evitar que me arrastrara al mar». Su gráfica narrativa continúa con una memorable descripción de su capitán, atado en su puesto de cubierta para que no se lo llevara el mar y desafiando a los elementos, como si fuera el capitán Ahab en *Moby Dick*: «El capitán Ross mantuvo su posición en cubierta a barlovento gracias a haber ordenado que lo rodearan tres veces con la driza de la vela mayor de mesana para fijarlo donde estaba». La fuerte marejada continuó, y, aunque los vientos amainaron, las escotillas tuvieron que permanecer cerradas durante todo el día siguiente y «se encendieron velas en la santabárbara» para ahuyentar la oscuridad bajo cubierta.

La noche del 16 de agosto, a la luz de una brillante luna llena, Ross anotó, con lo que debió de ser un inmenso alivio, las siguientes palabras: «Frente a nosotros se extendía la tierra de Tasmania».

Capítulo 5

Nuestro hogar en el sur



Hobart en 1840, hogar de una mezcla de colonos libres y de convictos. La llegada del Erebus en agosto de ese mismo año causó un gran revuelo local.

En 2004, durante una visita a Tasmania, leí el libro *Viajeros ingleses* de Matthew Kneale. Aunque hay mucho humor negro y excelentes descripciones en esta historia de un emigrante del siglo XIX a Tasmania, el libro constituye también una elocuente denuncia de la rigidez y la crueldad de las certezas victorianas, las mismas certezas que motivaron a Barrow, a Ross, a Sabine y a Minto, y a Melville, Von Humboldt, Herschel y a todos los grandes personajes que dominaron la vida y la época del HMS *Erebus*. El espíritu de la Ilustración estimuló a estos hombres, inteligentes y de viva

curiosidad intelectual, a explorar y descubrir, a ampliar las fronteras del conocimiento humano, convencidos de que cuantas más cosas midieran, rastrearan, calcularan y anotaran, mayores serían los beneficios para la humanidad. Pero este sentido del deber también contenía implícitamente una sensación de superioridad que, en su peor faceta, alimentaba el lado oscuro de la creciente confianza en sí mismo que sentía el Reino Unido. Y en ningún lugar estaban más claramente definidas las luces y las sombras de la Gran Bretaña victoriana que en la colonia gobernada de forma independiente a cuyas orillas llegó el HMS *Erebus* más de tres meses después de zarpar de Ciudad del Cabo. La Tierra de Van Diemen tenía una población de 43.000 personas, y 14.000 de ellas eran convictos.

A bordo del HMS *Erebus* en su trayecto a la bahía de la Tormenta, más allá del faro de Iron Pot y tras adentrarse en el refugio que ofrecía el estuario del Derwent, había hombres que habían destacado en muchos viajes y en diversos campos, que habían dominado el arte de la navegación en las aguas más difíciles del planeta y que llevaban con ellos cajas —y, de hecho, camarotes enteros— llenos de pruebas científicas. En tierra, había muchos miles de hombres y mujeres que habían sido forzados a abandonar su país natal tras haberse juzgado que eran criminales natos, moralmente insalvables e incapaces de rehabilitarse. Thomas Arnold, el famoso director de la escuela Rugby, encarnaba esta actitud inmisericorde y la expresó sin ambages en una de sus cartas: «Si colonizan con convictos, estoy convencido de que la

mácula no solo perdurará durante la vida de estos, sino durante más de una generación; de que ningún convicto o hijo de convicto debería ser jamás un ciudadano libre [...]. Es la ley de la Providencia Divina, que no está en nuestras manos cambiar, que los pecados del padre pasen al hijo por la corrupción de su estirpe». El destinatario de esta carta era el entonces teniente del gobernador de la Tierra de Van Diemen, *sir* John Franklin.

Mientras el *Erebus* navegaba hacia el puerto de Hobart a mediados de agosto de 1840, su capitán expresó alivio y comparó «el bello y frondoso paisaje a ambos lados de las amplias y plácidas aguas del Derwent» con «las desoladas tierras y el turbulento océano que acabábamos de dejar atrás». El lugar también resultó agradable a la vista para McCormick: «Las cercanías de la ciudad de Hobart son muy pintorescas». Las reflexiones del sargento Cunningham, en cambio, son bastante diferentes: «Siendo esta la Tierra de Van Dieman [sic], no puedo evitar pensar [...] cuántos desdichados la habrán habitado [...] con el corazón lleno de melancolía al saber que habrían de terminar sus días en ella, desterrados de la sociedad y extranjeros para su patria, separados de sus esposas, padres, amigos y de todos los vínculos que unen a un hombre con este vano mundo sublunar. Aparté la vista agradecido al pensar en lo mucho mejor que era mi situación que la de miles de mis congéneres».

El debate sobre si el lugar en el que desembarcaron debía llamarse Tierra de Van Diemen o Tasmania se cerró a favor de esta última opción quince años después, en 1855. No obstante, existía un nombre todavía anterior: Lutruwita, que era como los aborígenes

conocían la isla y como la habían llamado desde hacía al menos mil años; esta denominación fue rechazada. Con la llegada de los presos, se expulsó a la población local. Para cuando llegó la expedición de Ross, el brutal proceso de arrancar a los habitantes autóctonos de sus tierras prácticamente había acabado. Aquellos que seguían con vida fueron confinados a una misión aborígen en la isla Flinders, al norte de la isla principal, donde se les enseñó a comportarse como ingleses.

La clase educada de Hobart —los que conocían las costumbres inglesas— probablemente supo de la expedición antártica mucho antes de que llegara. Los periódicos locales siguieron sus preparativos con gran interés. Sería, después de todo, una de las empresas más audaces y prestigiosas que habían presenciado desde que se había establecido oficialmente la colonia, dieciséis años antes. Se especulaba casi a diario sobre cuales serían los objetivos de la expedición —encontrar el polo sur magnético, descubrir un nuevo continente, llegar más al sur de lo que nadie había llegado antes— y sobre sus posibilidades de alcanzarlos. *The Hobart Town Courier* describió con extraordinario detalle todos los instrumentos de tecnología de vanguardia que había a bordo de los dos barcos, sin olvidar ni siquiera los bastones huecos que contenían en su interior redes para cazar insectos. «Se quita la contera y se sacan las redes, listas para utilizarse», decía con gran sorpresa.

Ahora, todas aquellas maravillas se habían hecho realidad. La expedición había llegado a tierra firme.

El *Erebus* amarró a las cinco de la tarde del lunes 17 de agosto.

Para entonces, el *Terror* ya estaba anclado, y el capitán Crozier y los oficiales subieron a bordo para dar la bienvenida a su barco gemelo y para llevarles cartas procedentes de casa que los esperaban a su llegada. Sin perder un instante, McCormick, el cirujano, celebró su llegada con unos cuantos oficiales, con quienes fue a ver la última representación de una obra de teatro llamada *Rory O'More* en el Teatro Real. Rory O'More era un héroe católico irlandés, un recalcitrante rebelde que se oponía a los ingleses, que ofrecieron una recompensa de mil libras por su cabeza. Esta fue rápidamente entregada y se expuso en el castillo de Dublín para disuadir a otros insurrectos.

Para Joseph Hooker, el desembarco trajo consigo poca alegría. Una carta de su padre, con el marco negro, le informó de la muerte de su hermano mayor a causa de la fiebre amarilla, que había contraído mientras trabajaba como misionero en las Indias Occidentales.

Pocos se alegraron más de ver los dos barcos de la expedición anclados en la seguridad del estuario del Derwent que el teniente del gobernador de la Tierra de Van Diemen. *Sir* John Franklin no cabía en sí de gozo cuando volvió a ver a su amigo y compañero de exploraciones James Clark Ross. Formaban una pareja realmente extraña. Franklin, catorce años mayor, era un hombre de baja estatura (167 centímetros) y su afabilidad era célebre, mientras que Ross era alto y apuesto y se tomaba a sí mismo muy en serio. En una película, su papel lo podría haber interpretado Errol Flynn, también nacido en Tasmania.

«En 1836 —escribe su biógrafo, Andrew Lambert—, Franklin tenía

cincuenta años, era famoso y estaba gordo». Y se hallaba en la Tierra de Van Diemen porque no había conseguido nada mejor. El sistema de ascenso dentro de la Marina Real seguía un estricto sistema rota, por lo que las posiciones de mayor importancia solo estaban disponibles tras la muerte de quienes las ocupaban. La fama y el éxito no permitían que nadie se saltara el sistema para obtener un ascenso. Así pues, el capitán Franklin había buscado otras posiciones acordes a su talento, su experiencia y su propósito de misión evangélica.

Después de que le ofrecieran (y él rechazara) el puesto de gobernador de Antigua, aceptó el más lucrativo puesto de teniente del gobernador de la Tierra de Van Diemen, en gran parte porque sintió que tenía el deber de poner su talento, gestas y amplia experiencia al servicio de la gran nueva iniciativa colonial, y porque su enérgica segunda esposa, Jane —una mujer fuerte, sociable y con una considerable habilidad para mantener una amplia red de contactos— creyó que sería un peldaño útil en el ascenso social y político que estaba decidida a que su esposo emprendiera.

Pero las cosas no habían ido según lo previsto. La petición de *sir* John de que se redujera el número de convictos que llegaban a la Tierra de Van Diemen, para así mejorar un poco las condiciones de los ciudadanos libres de la isla, fue ignorada por el Ministerio de las Colonias, que, en cambio, procedió a aumentar todavía más las deportaciones de presos. Cuando se concedió el autogobierno a Nueva Gales del Sur, su parte de convictos deportados fue desviada al sur. Solo en 1842, llegaron a la Tierra de Van Diemen 5663

presos.

Para colmo de males, *sir* John no era buen político, y, aunque era popular entre la mayoría de los isleños, se encontró en la difícil situación de tener que ahorrar dinero para complacer al Ministerio de las Colonias y gastarlo para complacer a los colonos. En teoría, buena parte de la carga política debería haber recaído en John Montagu, un funcionario astuto, ambicioso y muy capaz que llevaba años trabajando en la Tierra de Van Diemen, pero Jane usurpó cada vez más sus funciones y, con la ventaja de tener acceso directo a su marido, procedió a poner en práctica las medidas que, en su opinión, eran adecuadas para la colonia. Y, entre las prácticas que consideraba correctas, estaba la de desviar fondos del Gobierno para financiar proyectos que le gustaban a ella, como la creación de una escuela para instruir a los niños en la fe cristiana, fomentar la educación de los convictos y varios proyectos artísticos. Su injerencia hizo que se enemistase con Montagu y sus partidarios, que la describían como «un hombre con enaguas». Como expone el geógrafo Frank Debenham, debió de ser «muy duro» para *sir* John y *lady* Franklin «gobernar una comunidad que, en parte, disfrutaba de la libertad e independencia propias de un asentamiento de colonos y, en parte, estaba encadenada por un sistema penal extremadamente severo». Pero convertir a John Montagu en un adversario fue un error que tendría graves consecuencias tanto para Jane como para su marido.

Jane Franklin creyó que Hobart carecía de hombres importantes. *Sir* John simplemente no tenía adversarios que estuviesen a su misma

altura. En una carta a su padre, Jane deja absolutamente claro que los Franklin estaban deseosos de abrir de par en par las puertas de la Casa del Gobierno al glamuroso capitán Ross y a sus intrépidos oficiales: «La llegada de los capitanes Ross y Crozier alegró mucho a *sir* John [...] —escribió—. Se tratan como amigos y hermanos, y la gente de aquí comenta que ahora ven a *sir* John bajo una nueva luz, pues se muestra alegre y feliz con sus nuevos compañeros». *Lady* Franklin subió a bordo del *Erebus* y se fijó en que el capitán Ross tenía colgado en su camarote el retrato que Negelin había hecho de su marido (es uno de los mejores: Franklin aparece vestido de uniforme, sonríe jovialmente y las charreteras le caen como cascadas sobre los hombros). De vuelta en tierra firme, mostró un interés infatigable en todos los aspectos de la expedición e invitó tanto a los oficiales de mayor graduación como a los más jóvenes a asistir a la Sociedad Científica local, en la que participaba a menudo y donde los interrogó sobre sus trabajos. Por supuesto, dado que había damas presentes, debía mantenerse cierto recato: en una ocasión apuntó que, cuando se mostraron «ciertos dibujos y descripciones de la posición de la cría en la bolsa de algunos animales marsupiales», fue necesario que «los caballeros se retiraran a la biblioteca para examinarlos».

No es que las damas de Hobart fueran lo que se dice pacatas. La historiadora tasmana contemporánea Alison Alexander describe cómo los rumores locales explicaban la ausencia de hijos en el matrimonio entre el gobernador y su esposa, y que llevaron a cotilleos muy descarados durante una cena en la que,

evidentemente, Jane y John Franklin no estaban presentes. «Cuando se retiraron las damas [...] se estaban preguntando por qué *sir* John no tenía familia. “Oh, querida —dijo una de ellas—, ¿no lo sabes? Siempre se ha dicho que perdió sus miembros por congelación cuando fue al Polo Norte”».

Aunque figuraba el primero de múltiples listas de invitados, el capitán Ross no era un hombre dado a desperdiciar el tiempo y dejó claro desde el principio que su prioridad era construir un observatorio y ponerlo en funcionamiento. Los Franklin, encantados de ayudar, habían anticipado esta petición y tenían preparados los materiales necesarios a partir de los planos que habían recibido desde Inglaterra. La mañana siguiente, Ross y Franklin escogieron un lugar adecuado. Una pequeña cantera cerca de la Casa del Gobierno había revelado un lecho profundo de roca arenisca que Ross juzgó que sería la base ideal para el observatorio, pues la arenisca carece de propiedades magnéticas y no interferiría con las mediciones. Esa misma tarde un grupo de doscientos convictos se dirigió al lugar a cavar los cimientos.

Mientras tanto, el *Erebus* y el *Terror* fueron desplazados río arriba, a una pequeña y tranquila cala lejos del ajetreo del puerto y convenientemente cerca de la Casa del Gobierno. Posteriormente, el lugar se bautizaría como cala Ross, y no ha cambiado mucho desde entonces.

Estoy allí en 2017. Es junio, un par de meses antes de que el *Erebus* y el *Terror* llegasen a puerto, y estoy pasando unos días en Hobart, alojado en el hotel Henry Jones Art, un ejemplar de una

serie de armoniosos edificios bajos del siglo XIX contruidos junto al puerto, con paredes revestidas de piedra y tejados rojos. Al estar ligeramente alejadas del agua, el tamaño y el color de las fachadas resultan atractivos, casi venecianos a la luz del bajo sol matutino. Los restos de un grueso letrero pintado en una pared dicen: «H Jones and Co Pty Ltd. IXL Jams». Esta fue otrora una fábrica de uno de los negocios de exportación con más éxito de Hobart. La marca «IXL» era una especie de acrónimo del lema del fundador, Henry Jones: «*I excel at everything*» [Destaco en todo].

Y su negocio estaba a la altura de su lema. Frutas en conserva de Tasmania se enviaban a todo el mundo con descripciones exuberantes y etiquetas de colores brillantes: melocotones selectos prisco, cortados y en almíbar; Boomerang Brand, deliciosas manzanas de Tasmania. La unión del Reino Unido a la Unión Europea y el abandono de su política de dar preferencia al comercio con la Mancomunidad de Naciones acabó con H. Jones, así que la empresa ya no existe.

Para llegar a la cala Ross, camino unos ochocientos metros a lo largo de la concurrida autopista tasmana que une Hobart con el aeropuerto. Tengo que detenerme un momento y sacar la cámara para fotografiar una muestra de arte urbano muy llamativo —dos cajas de conexiones pintadas con imágenes escandalosamente coloridas de pingüinos, focas, albatros y mujeres fatales de pelo largo—. Chic antártico. El arte está en auge en Hobart, estimulado por el enorme éxito del MONA, el Museo de Arte Viejo y Nuevo, que ocupa unas cuevas a varios niveles excavadas de manera

espectacular en los acantilados que hay unos pocos kilómetros río arriba.

Me aparto de la carretera principal, cruzo un parque y desciendo hacia una línea férrea que discurre paralela al agua. Mi acompañante, Alison Alexander, fuente de todo saber sobre la historia de Tasmania, agarra su bolso y me indica que la siga por la vía. Me asegura que no se utiliza a menudo mientras aparta una valla metálica para que yo me cuele por el hueco. Tras seguir un trecho la vía, nos alejamos y cruzamos un bosquecillo de árboles recién plantados junto a la orilla. «Esta es la cala Ross —me dice Alison—. Fondearon aquí arriba porque... —dice, y se vuelve al tiempo que señala un mástil en el que ondea una bandera sobre unos tejados con torretas, que alcanzo a ver sobre los árboles al estirar el cuello—... era lo más cerca que podían estar de la Casa del Gobierno. Para descargar y demás». Y, sin duda, para que Ross y Crozier llegaran rápidamente a las cenas.

Permanezco un rato en la orilla e intento que mi imaginación me ayude a retroceder ciento setenta y siete años. En todo ese tiempo no se ha construido nada en este lugar, lo que me sorprende, dado lo cerca que está del centro de Hobart, una próspera ciudad que parece sufrir una rápida expansión. La playa, una estrecha franja de piedras sueltas entre el río y la hierba, debe de estar igual que cuando los cúteres del barco embarrancaban sobre ella para transportar materiales hacia y desde los barcos. A mi espalda, la larga y protectora cresta del monte Wellington, que se erige 1271 metros al oeste de la ciudad, habría dominado el paisaje igual que lo

hace hoy. El puerto principal está a unos ochocientos metros. Sobre el agua se proyectan muelles, almacenes y un complejo recién construido que alberga un hotel de lujo y una nueva gran terminal de cruceros. En la década de 1840 habría habido muchísima más actividad. Barcos que traían convictos y esperanzados colonos y que se llevaban trigo y lana. También pesqueros y balleneros, pues estas eran aguas en las que abundaban las ballenas francas australes, que se cazaban aquí a millares. Cómo han cambiado las cosas. En la actualidad, los tasmanos se enorgullecen de proteger el medio ambiente, y la idea de matar una ballena les parece tan ridícula como la de construir un pozo petrolífero en el estuario.

Los barcos que más surcan el Derwent estos días son los catamaranes transbordadores que llevan y traen a la gente del MONA o los cruceros que hacen escala en su camino por el mundo. Y, por supuesto, los barcos que van hacia el sur. Hobart es la puerta del Antártico para Australia. La misma noche de mi llegada, mientras camino por el muelle, me detengo ante la ancha proa de color rojo óxido de un barco de exploración antártica contemporáneo, el rompehielos *Aurora Australis*, un buque oceanográfico en el que cabrían tres *Erebus*. Está al lado de un muelle, con un aspecto cansado, desgastado por sus viajes. Luego me dicen que justo este mes se ha retirado del servicio activo.

Un trecho colina arriba tras la cala Ross se encuentra la espléndida Casa del Gobierno, que se construyó en 1856. En su predecesora, construida en el mismo lugar, Jane Franklin celebró sus famosas cenas. Nunca se cansaba de presumir del capitán Ross, aunque no

siempre sin cierta desaprobación. En una carta a su amiga la señora Simpkinson, escribió con entusiasmo que «¡El capitán Ross tiene un cabello gris espeso e indomable!», pero matizó su afirmación con una nota de desilusión: «Ha envejecido mucho desde la última vez que lo vi». Nunca tuvo miedo de decir lo que pensaba. En otra de sus fiestas, en la que Ross estaba presente, estaba criticando los dotes artísticos de un invitado local, un tal capitán Cheyne, «quien —según dijo— hizo unos dibujos terribles de la Casa del Gobierno».

En esa misma reunión, mientras disfrutaban de un *brandy*, Ross explicó a todos los presentes la importancia de su observatorio magnético, que formaba parte de una cadena de dieciocho que se erigirían en distintas partes del mundo. No reparó en elogios dirigidos al Almirantazgo por lo bien que se había preparado la expedición y dijo que había recibido prácticamente todo lo que les había solicitado. Su única frustración, no obstante, era no haber conseguido a su candidato como teniente de artillería, un hombre muy capaz llamado Fitzjames, que se estaba labrando una gran reputación a cargo de la artillería del HMS *Ganges* en el Mediterráneo oriental. Sir John Franklin, que asentía afablemente desde la cabecera de la mesa mientras Ross hablaba, no podía imaginar entonces que, unos pocos años después, el teniente Ross y él llevarían al *Erebus* a desaparecer sin dejar rastro.

Los esfuerzos de los convictos que trabajaban en el observatorio de Rossbank consiguieron que, en nueve días, la construcción hubiera avanzado lo bastante como para instalar el equipo de medición a

tiempo para realizar las observaciones de los días término 27 y 28 de agosto.

Mientras los trabajos en tierra avanzaban, las tripulaciones habían tenido tiempo de explorar la ciudad. Al sargento Cunningham le gustó Hobart. «La ciudad se ubica en un lugar muy agradable. Y está bastante anglicada —escribió, aunque añadió una advertencia—: Un recién llegado debe elegir sus compañías con cuidado, pues no se distingue a los convictos de los ciudadanos libres». Ross era un líder relajado y permitió que hubiera mucha socialización fuera de horas entre los marineros y la guarnición militar. Cunningham, por ejemplo, pasó mucho tiempo con su homólogo, el sargento Cameron del 51.^{er} Regimiento de Infantería: los dos hombres asistían a conciertos que se celebraban en el teatro, jugaban al *quoits* en el cuartel y hacían excursiones a la montaña. Y aunque, al parecer, Hooker se sentía abrumado por la vida social del lugar («Recibimos un aluvión de invitaciones a cenas, bailes y fiestas»), su superior inmediato, Robert McCormick, disfrutó a fondo de ella. Solo durante su primera semana en Hobart subió a bordo de un paquebote australiano que se preparaba para regresar a Sídney, se presentó y se dio a conocer en el Hospital Colonial, probó «por primera vez en mi vida» la sopa de canguro y acogió una serie ininterrumpida de visitas de dignatarios locales a bordo del *Erebus*, incluidos un tal doctor Wingate, del barco de transporte de convictos *Asia*; un tal señor Anstey, un abogado, y un tal señor Bedford, un cirujano. El doctor Clarke, el inspector general de las Fuerzas Armadas, subió a bordo para almorzar con él un día y, esa

misma noche, McCormick recibió una invitación para ir a cenar a la Casa del Gobierno: «Sentados a la mesa había veinte comensales». Y allí recibió otra invitación más, de otro de los asistentes, el señor Gregson, que vivía en un lugar especialmente bonito al otro lado del Derwent. McCormick, encantado de volver a estar cerca de la naturaleza, visitó el lugar al mismo día siguiente. «Vi varios periquitos y dos pichones azules, y, de vuelta, una alondra».

Francis Crozier, en el ínterin, se había enamorado profundamente de la sobrina de Franklin e íntima amiga, confidente y secretaria de la esposa de este, Sophia Cracroft. Sus afectos fueron recibidos con inconstantes flirteos. Para echar sal en la herida, Sophy no hizo el menor esfuerzo por ocultar que la atraía mucho más el glamuroso Ross que el decente e incólume Crozier, a quien describió con desdén como un «horrible radical con una pésima pluma». *Lady Franklin*, quien, en cambio, desarrolló una especie de estima protectora hacia Crozier, fue lo bastante sagaz como para comprender que su relación con la temperamental Sophy estaba condenada al fracaso. Lo trágico es que el propio Crozier no lo vio nunca así.

Pero, mientras las tripulaciones del *Erebus* y del *Terror* estaban ocupadas disfrutando —o padeciendo la tortura del amor no correspondido— y los barcos se calafateaban y repintaban, y sus cubiertas se pulían, llegaron noticias que hicieron que Ross comprendiera que tenía competencia.

Más temprano ese mismo año, el explorador francés con el largo nombre de Jules Sébastien César Dumont d'Urville había llegado a

Hobart. Conocido por el público británico como DuDu, era toda una leyenda, famoso por haber encontrado la Venus de Milo en un campo de Grecia. D'Urville, un hombre discreto, pero también un científico y explorador entusiasta, irritó a Ross al afirmar haber descubierto no solo la Venus, sino también la costa del continente antártico. Sus dos barcos, el *Astrolabe* y el *Zélée*, afirmó, habían seguido una costa durante unos doscientos cuarenta kilómetros, y él y algunos de sus oficiales habían desembarcado y reclamado en nombre de Francia aquellas tierras, que habían bautizado como Tierra Adelia en honor de su esposa (hoy se recuerda más a Adelia por haber dado nombre al pingüino Adelia, uno de los miembros más pequeños y graciosos de su especie, que se reúne en grandes números para aparearse). Sus barcos habían seguido luego una pared de hielo de cien kilómetros, que creía que se elevaba sobre tierra firme. A esta le dio el nombre de Côte Clairée [Costa Clara]. D'Urville admitía que su propósito real había sido llegar antes que Ross al polo sur magnético, pero, a pesar de ofrecer cien francos de recompensa a todos los miembros de la tripulación si llegaban a los 75° S, y cinco francos más por cada grado adicional, sus barcos — que no estaban reforzados para hacer frente al hielo y cuyas tripulaciones sufrieron un brote de escorbuto— no lo habían conseguido. Tras haber perdido a dieciséis hombres, se retiraron a Hobart.

Por si las afirmaciones D'Urville no fueran lo bastante irritantes, Charles Wilkes, al mando del barco de exploración estadounidense *Vincennes*, también había afirmado unos pocos meses antes haber

visto y cartografiado una costa antártica.

En público, Ross se mostró respetuoso, pero estaba furioso. «Que los comandantes de cada una de esas dos grandes empresas nacionales hayan escogido exactamente el mismo lugar para avanzar hacia el sur, que sabían perfectamente que la expedición bajo mi mando se preparaba para explorar [...], me sorprendió sobremanera», escribiría después.

Aunque no existía ninguna rivalidad declarada, Ross dejó claro que no iba a aceptar consejos de un extranjero. Como defendería luego en su crónica de la expedición: «Convencido de que Inglaterra siempre había estado a la vanguardia en lo que se refiere a los descubrimientos en el hemisferio sur, al igual que el norte, consideré que no se compadecería con la preeminencia que siempre ha mantenido si siguiéramos los pasos de la expedición de cualquier otra nación». Habían herido tanto su orgullo personal como su patriotismo, así que Ross replanteó su ruta hacia la Antártida y evitó deliberadamente cualquier indicio de que estaba siguiendo a la competencia.

Después de casi tres meses en la Tierra de Van Diemen, las tripulaciones empezaron a inquietarse. Cuanto más se alargara la escala, mayor era el riesgo de que se deteriorase la disciplina. Una noche de octubre, Cunningham fue llamado a la comisaría de policía para encargarse de dos desertores, Thomas Farr y William Beautyman, que habían sido capturados en el campo, cerca de la ciudad. Al mismo día siguiente, el 8 de octubre, tres marineros del *Terror* atacaron a un oficial de policía, lo derribaron a golpes y le

robaron un dólar. Parecía que la historia de amor con la expedición había llegado a su fin en las calles de la ciudad.

Aunque los marineros corrientes se comportaran de forma indebida, la popularidad de los oficiales crecía cada vez más. El 30 de octubre, el *Hobart Town Courier* publicó una crónica de un baile celebrado en honor de la expedición en la Casa de Aduanas, el edificio que actualmente ocupa el Parlamento de Tasmania y que sigue siendo uno de los más bonitos de Hobart. Después de comentar que «la ciudad se deshizo de su habitual aspecto de aburrida tranquilidad», el *Courier* dio rienda suelta a la hipérbole. «La fama de esta expedición es [...] como el rayo; es eléctrica, vibra simultáneamente de norte a sur. En el mismo instante en que los capitanes Ross y Crozier realizan observaciones en este lugar [...], hombres de ciencia están haciendo las mismas observaciones en diversas partes del mundo [...]. Como si fueran una poderosa máquina científica, están destinados a desvelar un gran secreto, una especie de sistema planetario imitativo que rige a las frágiles criaturas de la Tierra como nosotros». Y había todavía más: «Por lo tanto, no resulta sorprendente que, allí donde va esta expedición, sea saludada como una estrella a la que la humanidad adora».

«Ahora, el 9 de noviembre, estamos listos para zarpar», escribió Joseph Hooker a su hermana Maria, con un tono coloquial que salvaba la vasta distancia que los separaba. «El barco está lleno a reventar —continuó—, casi no podemos movernos en nuestra sala [...]. Nadie, ni siquiera el capitán, sabe cuándo regresaremos aquí; puede que en seis meses, o puede que en dieciocho, todo dependerá

de lo que encontremos en el sur [el sur inexplorado]». Hooker parecía tener ganas de hablar de cualquier cosa menos del riesgo y la envergadura de la misión que tenían por delante. Estaba especialmente preocupado por el coste de mantenimiento de la nave. «Los fondos de la sala son muy escasos, tanto que tendré que prestar todo lo que no gaste para pagar las deudas. Toda la ropa, jabón, velas y libros son sumamente importantes, y de todo debemos tener suficiente para dieciocho meses, así que me temo que tendré que dejar algunos pagarés». La vida en el mar era cara para los oficiales, de los que se esperaba que se costearan de su bolsillo los lujos personales y que, además, contribuyeran a sufragar los gastos generales de su comida. El joven Joseph, según parece, tenía medios para capear la situación mejor que otros. Su despedida tiene cierto tono de alegría forzada por la desesperación. «¿Quieres que te lleve a casa algún loro? Son muy bonitos y silenciosos».

Antes de que partieran hacia la Antártida, se produjeron algunos cambios de última hora en los equipos. El teniente Henry Kay, el sobrino de Franklin, que había llegado desde Londres en el *Erebus*, fue elegido para quedarse en Hobart a cargo del observatorio, con la ayuda de Scott, del *Terror*, y de Dayman, uno de los compañeros de la sala de oficiales de Hooker. Dos hombres habían desertado y no se los había podido encontrar. «Me alegro —escribió Hooker al oírlo—, pues no queremos a nadie que no quiera estar con nosotros». Más trágico fue lo que le sucedió a Edward Bradley, el capitán de la bodega del *Erebus*, a quien Ross había calificado como

«uno de nuestros mejores hombres». Murió en un accidente mientras limpiaba los tanques a bordo; quedó atrapado en un tanque en el que se había encendido un fuego.

Bajo el influjo de esta mala noticia, la expedición finalmente zarpó con la marea en las primeras horas del jueves 12 de noviembre. *Sir John Franklin* subió al *Erebus* para despedirlos. A juzgar por cómo describe la escena Hooker, fue un momento emotivo: «El viejo caballero derramó unas lágrimas cuando subió a bordo y, mientras nos estrechaba las manos uno a uno, nos decía: “Dios los bendiga a todos”. Fue un momento de mucho sentimiento». *Sir John* acudió luego al *Terror* a despedirse y causó una buena impresión al sargento Cunningham. «Es un anciano muy paternal y cariñoso — escribió—, y se preocupa mucho por nuestro bienestar. Subimos a las jarcias y lo despedimos con tres sinceros hurras, y uno extra por haber venido a despedirnos». Cuando se aseguró de que habían pasado sin percances el faro de Iron Pot, Franklin desembarcó, junto con el piloto, y se marchó en el *Eliza*, un yate gubernamental. Debió de ser una despedida agri dulce para *sir John*. Él era un marino, no un funcionario, y tuvo que resultarle difícil ver cómo las velas de la expedición desaparecían tras el horizonte. *Lady Franklin* estaba también apenada por su partida, pero no acompañó a su marido a despedirlos, y argumentó en una última carta al capitán Ross que, «para serle sincera, aunque me gustaría verlo camino del océano del Sur como usted desea, no estoy segura de que me alegre de que se marche». Y luego, como si comprendiera que tenía que contenerse, regresó al mayestático «nos»: «Nuestros corazones están

con ustedes. Rezamos sin descanso por que Dios en su misericordia los proteja y bendiga y haga que vuelvan a nosotros sanos y salvos, felices y victoriosos. Siempre afectuosa y sinceramente suya, Jane Franklin».

No tenemos razón alguna para afirmar que Ross sentía lo mismo que *lady* Franklin en su emotiva carta de despedida. El capitán Crozier, por otra parte, había pedido a John Davis, segundo navegante del *Terror*, que, antes de partir, los dibujara a él, Ross y *sir* John en pie en los jardines del observatorio, y había enviado el dibujo como regalo de despedida. *Lady* Franklin se refirió a ese dibujo en otra de sus cartas a Ross como «una de las ideas más maravillosas que ha pasado por la cabeza del capitán Crozier», aunque no pudo resistirse a añadir lo siguiente: «La precisión del retrato compensa sobremanera cualquier defecto que pueda tener como cuadro... Al mirarlo, casi oigo el croar de las ranas».

Antes de marcharme de Tasmania, Alison Alexander y su esposo, James, profesor de Psicología de la Universidad de Tasmania, ya jubilado, me invitan a cenar. Imagino que forman parte de la élite cultural contemporánea de la ciudad. Alison descende de una de las primeras familias de convictos que llegaron, que, en Tasmania, es lo más cercano a una aristocracia. Para complacerme, ha intentado recrear el tipo de comida que se habría servido a los oficiales del *Erebus* en el invierno de 1840: una cena compuesta por una deliciosa y espesa sopa de verduras, pierna de cordero con cebolla frita, patatas y brócoli, servida a la luz de las velas sobre un mantel de encaje. Uno de sus otros invitados es la encarnación de la

nueva Tasmania. Bob, un hombre bronceado y barbudo que, en su día, fue miembro de la Marina Mercante, amasó una gran fortuna gracias a la pesca de abulones y ahora quiere comprar un viñedo. Su esposa, Chris, asistió a la misma escuela que Alison, frente a los barracones de Anglesea, donde los marineros y los oficiales de la expedición de Ross pasaron muchas noches con sus colegas del ejército.

Más tarde, paseo un poco antes de dormir. Es una costumbre que tengo cuando estoy en el extranjero, del mismo modo que, antiguamente, la gente caminaba dentro de los límites de la parroquia. Paseo por el muelle que hay cerca de mi hotel y miro hacia el mar. Empieza a hacer bastante frío. A lo lejos, en el Derwent, una luz roja atraviesa la oscuridad. Es el faro de Iron Pot. Al contemplar cómo su luz perfora la noche sobre el agua puedo dejar volar la imaginación fácilmente y siento la conexión entre el pasado y el presente. Entre el *Erebus* y yo. Y me sorprendo al desearle buena suerte en su gran aventura.

Capítulo 6

«Más al sur de lo que ningún humano (conocido) ha llegado»



Joseph Hooker describió que la visión de este volcán activo de 3800 metros de altura «nos instiló a todos una sensación de asombro y maravilla, pues nos hizo comprender lo insignificantes que éramos en comparación». Ross decidió bautizarlo con el apropiado nombre de monte Erebus. Este grabado se basa en una acuarela de John Davis, segundo navegante del Terror.

Mientras todo contacto humano quedaba atrás a popa, unas violentas lluvias descargaron sobre el barco y un viento favorable lo impulsó en dirección sur. Habían pasado casi catorce meses desde que los oficiales y la tripulación del HMS *Erebus* habían abandonado Londres y, aunque el trayecto se había caracterizado

por los incidentes y, en ocasiones, había sido peligroso, al menos habían viajado en aguas conocidas, por las que, por remotas que fueran, no eran los primeros en navegar. No obstante, pronto se adentrarían en lo desconocido, en una parte del mundo para la que no había mapas.

La rutina de la vida en el mar se restableció de nuevo. Había velas que plegar y desplegar, cubiertas que limpiar, comida que preparar y guardias que mantener, pero, aunque pareciera que todo había vuelto a la normalidad, el cirujano McCormick tenía la sensación de que el momento que vivían era sumamente especial. Los esperaba un destino muy importante. «Lo que nos depara el futuro para los próximos nueve meses —escribió en su diario— es excepcionalmente nuevo, terriblemente interesante y prometedor; grandes descubrimientos nos aguardan en una región del orbe tan inmaculada y nueva como en el primer amanecer tras la creación». Desconocemos, empero, cuál era la opinión de Ross sobre la existencia de este tipo de ideas en la mesa del capitán. La retórica y las emociones exaltadas no iban con él. Su mente se centraba en los aspectos prácticos de la expedición. Y, en particular, en la consumación de lo que un historiador ha denominado la «cruzada magnética». Unos cuantos cientos de kilómetros al sur los esperaba la posibilidad de culminar las ambiciones de toda una vida. Si todo iba bien, James Ross completaría una gesta extraordinaria: colocar una bandera británica en el polo sur magnético, del mismo modo que lo había hecho en el polo norte magnético, diez años antes. Estaba convencido de que ese era su sino.

Cerca de los 50° S, Australasia se convierte en una cadena de islas volcánicas deshabitadas. Las islas Auckland habían sido descubiertas en 1806 por un ballenero, Abraham Bristow, a sueldo de los Enderby, una familia ballenera cuyos barcos estaban cartografiando el océano Antártico mucho antes de que Barrow y el Almirantazgo hicieran de la exploración antártica un asunto oficial. Ahora, el 20 de noviembre de 1840, estas islas fueron la primera escala del *Erebus* y el *Terror* en esta nueva etapa de su travesía.

El desembarco fue una pesadilla. Ross y el navegante entablaron un furibundo combate contra los fuertes vientos que se prolongó cinco horas a fin de alcanzar el fondeadero, conocido engañosamente como «Sarah's Bosom» [el Seno de Sara]. Lo primero que Ross vio en la desolada playa fueron dos postes con carteles clavados. Entonces, subió a un bote y cruzó las espumosas olas para investigar.

Uno de los carteles resumía los detalles de una visita reciente a la isla realizada por Dumont d'Urville, y su última frase debió de sacar de quicio a Ross: «Du 19 Janvier au 1 Février 1840, découverte de la Terre Adélie et détermination du pôle magnetique Austral!» [Del 19 de enero al 1 de febrero de 1840, descubrimiento de la Tierra Adelia y determinación del polo sur magnético]. Ross, por supuesto, ya estaba al tanto de que D'Urville no había llegado realmente al polo sur magnético, pero el recordatorio de que el francés podía ganarle la partida sin mucha dificultad debió de estremecerlo. Para colmo, el segundo cartel mostraba el mensaje de que uno de los barcos que participaban en la expedición de Wilkes, el bergantín estadounidense *Porpoise*, comandado por un tal teniente Ringgold,

también había estado allí «en su camino de regreso de una expedición para explorar el círculo polar antártico». Había incluso una botella con un mensaje dentro, que afirmaba que el *Porpoise* había bordeado la barrera de hielo. El único consuelo que Ross extrajo de aquella situación es que no se hacía mención alguna a Wilkes ni a su supuesto descubrimiento del continente de la Antártida.

Una vez asumidas todas aquellas irritantes noticias, comenzó el ritual de desembarco, a esas alturas bien ensayado. Se ordenó a toda la tripulación que talase árboles y cavara para colocar los cimientos de un nuevo observatorio. Entretanto, McCormick, curioso hasta la médula, aprovechó la oportunidad para explorar la isla. Destacó que, «a lo largo de esta excursión, encontré pocas señales de vida animal». Pero, claro, en cuanto dio con la fauna, sacó la escopeta y comenzó a disparar: cazó un cormorán, una gaviota de lomo negro y un «excelente halcón» antes de regresar al barco.

Hooker, en el ínterin, disfrutaba de lo lindo. Aunque se hallaban muy al sur, el clima de la isla era benigno y húmedo, por lo que musgos, líquenes y todo tipo de helechos crecían con exuberancia. Antes de abandonar las islas Auckland, descubrieron ochenta especies de plantas angiospermas, más de cincuenta de las cuales jamás se habían catalogado antes. «El terreno, en su totalidad, parecía cubierto de vegetación», escribió Hooker, entusiasmado. El capitán Ross parecía igual de impresionado por aquella profusión botánica, pues comentó que era una suerte que los oficiales médicos

no hubieran que atender a ningún enfermo y pudiesen pasar todo el tiempo recogiendo muestras. Asimismo, dio su sincera aprobación, por ejemplo, a que Hooker subiera un helecho de ciento veinte centímetros a un barco que ya estaba abarrotado.

A Ross también le gustaban las islas por otros motivos, pues veía en ellas un enorme potencial para la creación de una extensa colonia penal. Todos los convictos de las colonias de Nueva Gales del Sur, Nueva Zelanda y la Tierra de Van Diemen (ahora libres)podían trasladarse a aquel lugar. Expondría su idea a Franklin. Además, había grandes manadas de ballenas francas y cachalotes que creía que podían explotarse comercialmente, y le agradó enterarse, más adelante, de que la empresa ballenera de Charles Enderby había pedido permiso para acometer tales tareas.

Hoy en día, tenderíamos a dejar intacta la belleza natural de islas como esa, pero la motivación de Ross, y de quienes habían ordenado su expedición, era la expansión, el desarrollo y la ilustración. Lo que nosotros consideramos una explotación descarada era para ellos una oportunidad de llevar, siempre que fuera posible, las ventajas de la ciencia a un mundo salvaje y abandonado. McCormick cazaba pájaros para estudiarlos y entenderlos mejor. Como Abraham Bristow antes que él, Ross decidió dejar ganado en las islas Auckland, pues sentía que empezar a cultivar las tierras salvajes y propagar los valores occidentales por todo el orbe era su deber para con aquellos que inevitablemente vendrían tras él. A tal fin, se descargaron cerdos, gallinas, cabras y conejos, junto con unos arbustos de fresas y grosella silvestre con los que Franklin había

obsequiado a Ross en Hobart. En la actualidad, la mayoría de los descendientes de aquel ganado han muerto o se han retirado de las islas Auckland, que permanecen deshabitadas. Irónicamente, habida cuenta de las actividades de McCormick, las islas son ahora un santuario de aves.

Una vez terminadas las observaciones magnéticas, el *Erebus* y el *Terror* levaron anclas y navegaron unos doscientos sesenta kilómetros al sur, hasta la isla Campbell. Este era otro fondeadero prometedor, con un gran puerto natural de aguas profundas y agua y comida en abundancia, pero, por primera vez desde aquel lamentable primer día en Sheerness, tanto el *Erebus* como el *Terror* embarrancaron debido a que no interpretaron correctamente un banco de arena cerca de la entrada del puerto. La tripulación del *Erebus* liberó la nave al atar cuerdas a los árboles de la orilla y al tirar de ellas, pero el *Terror* quedó varado y su tripulación pasó la noche bombeando sus tanques de agua potable y descargando todo tipo de provisiones para aligerarlo y que quedara liberado con la marea alta a la mañana siguiente.

Mientras Ross medía la subida y la bajada de las mareas, McCormick se maravilló ante el gran número de albatros que anidaban en la isla. «Sus bellos cuellos blancos se vislumbran por encima de la hierba [...] y salpican las colinas en todas direcciones». Solo encontró un huevo por nido, y se llevó varios de ellos consigo de vuelta a la embarcación. Estaba muy contento de haber matado tres págalos parásitos, un ave al que consideraba enemigo natural del albatros; sin embargo, al día siguiente, varios de ellos

contraatacaron y «me acometieron con ferocidad. Volaron en círculos sobre mi cabeza y se abalanzaron con el pico abierto para herirme en el rostro». Desde la cubierta del rebotado *Terror*, el sargento Cunningham quedó asombrado al contemplar a miles de pingüinos «en formación a lo largo de la playa, como si fueran soldados». También había abundantes plantas: con la ayuda del capitán Ross, Hooker recopiló más de doscientas especies en los dos días que pasaron allí. Era como si la naturaleza ofreciera una última muestra de su poderío con aquella abundancia de fertilidad. El 8 de mayo de 2018, la isla Campbell fue testigo de otra muestra de un poderío distinto, cuando la ola más alta jamás registrada en el hemisferio sur, de 23,77 metros de altura, rompió contra sus playas.

A las nueve en punto de la mañana del 17 de diciembre, levaron anclas y desplegaron las velas. Una fresca brisa evolucionó en una tormenta y, a mediodía, la isla Campbell, su última parada antes del océano Antártico, desapareció bajo el horizonte.

El *Erebus* y el *Terror* se encontraban ahora en aguas por las que solo habían navegado antes un puñado de personas. El interés británico por estas lejanas aguas polares tenía su origen casi por completo en la demanda de aceite de ballena, que mantenía las lámparas de la nación encendidas y las manos limpias. La Compañía Enderby animaba a sus capitanes a explorar tan al sur como fuera posible. Uno de ellos, John Biscoe, había circunnavegado la Antártida entre 1830 y 1832 y navegado hasta los 67° S, mientras que, en 1838, John Balleny, contratado por

Enderby para liderar una expedición de caza de focas, había encontrado un pequeño archipiélago cerca de la latitud 66° S y 163° E, que más tarde sería bautizado con el nombre de islas Balleny.

Ross tenía mucho en común con los capitanes balleneros. Él también era un hombre práctico. Su crónica del ambiente a bordo en su trayecto al sur no es romántico, sino serio, a la par que desafiante y positivo. «Estamos en posesión de los mejores medios humanos para conseguir nuestro propósito —escribió—. Nuestros barcos eran, en todos los aspectos, los más adecuados para llevar a cabo esta misión, cargados con provisiones y artículos de la mejor clase para tres años y tripulados por oficiales y marineros en quienes tengo motivos para depositar la mayor confianza». Al mirar a su alrededor, mientras las temperaturas descendían y la lluvia se convertía en aguanieve, y, más tarde, en nieve, observó «alegría y satisfacción en todos los rostros».

La tripulación pasó su segunda Navidad atrapada en una cellisca con viento del norte. «Un día muy desagradable —anotó Cunningham, para luego añadir, con mejor humor—: Comimos y bebimos mucho». McCormick pasó el día, como había hecho desde que habían partido de la isla Campbell, desollando pájaros, secando plantas y ordenando y almacenando las recientes adiciones a la colección de historia natural de la expedición. Para no perder ninguna oportunidad de aumentar la cantidad de muestras recogidas, estaba trabajando en una técnica para disparar a pájaros al vuelo de modo que cayeran en la cubierta y no en el agua. El 30 de diciembre, incluyó un petrel atlántico completamente blanco en

sus vitrinas.

Los días eran cada vez más fríos y los icebergs, más grandes. El 28 de diciembre, bien entrado el día, Cunningham describió que uno de ellos tenía «una forma parecida a la de un barco desarbolado». Calculó que tenía algo más de tres kilómetros de circunferencia y unos treinta metros de altura. Ross, quien poseía una basta experiencia en relación a los icebergs árticos, consideró que sus equivalentes antárticos eran muy distintos: mucho más monolíticos, con menos diversidad de formas y, por lo general, más grandes y altos. También pasaron junto a numerosas ballenas, en general cachalotes y yubartas de un tamaño inusualmente grande, tan grandes en número que los barcos no podían navegar sin atravesar las manadas.

Me corroe la envidia al pensar en la oportunidad que tuvieron de contemplar tantas de estas hipnóticas criaturas. Cuando viajé a la península antártica en 2014, la aparición de una sola ballena bastaba para que todo el mundo subiera a cubierta, binoculares y cámaras en mano. En ocasiones, si había suerte, quizá emergían dos o tres. Contemplarlas era a la vez adictivo y sorprendentemente tranquilizador. De todas las criaturas de la creación, las ballenas se me antojan las menos propensas a las prisas. Sus vidas parecen el equivalente humano de un largo baño. Se movían con belleza y gracilidad, desplazaban una cantidad de peso enorme con el mínimo esfuerzo. Y, sin duda, no existe despedida mejor que la de la lánguida y calma elevación y caída de su cola. Quiero pensar que la compañía de las ballenas ofreció la misma sensación de calidez a los

tripulantes en su largo y cada vez más peligroso viaje hacia el sur.



El año 1841 llegó de forma espectacular. Cuando el sol de medianoche ascendió sobre el horizonte, se empalmó la braza de la mayor y se repartió una doble ración de ron, no solo para celebrar el Año Nuevo, sino la llegada al círculo polar antártico. Habían alcanzado los 66° S 30' E, «más al sur que los “franceses” o los

“yanquis”», anotó Cunningham con cierta satisfacción. Las condiciones cambiaban rápidamente. Los barcos se encontraban ahora en el límite del casquete polar y las temperaturas durante el día apenas superaban los cero grados. Se ofrecieron provisiones adicionales para celebrar el Año Nuevo y se repartió ropa para el clima extrafrío: una chaqueta y pantalones de un tejido de lana muy denso y casi impermeable, dos pares de calzas, dos bufandas para proteger la garganta del frío, un par de botas de agua y un gorro de lana conocido como «peluca galesa», el equivalente de la Marina Real del típico gorro de lana mariner.

El capitán Ross parecía compartir la emoción de quienes no habían estado antes entre el hielo. No había esperado ver tanto tan pronto y contemplaba el océano congelado con satisfacción, «pues no presentaba ninguna de esas muestras de impenetrabilidad de las que se nos había hablado».

Entonces, el 5 de enero, la dirección del viento cambió y ofreció la oportunidad de poner a prueba esa teoría. Mientras bordeaban el casquete, Ross, que confiaba en lo que le decían desde la cofa, consideró que había las suficientes pistas, o canales libres de hielo, como para arriesgarse a atravesarlo. Aquel fue un momento crucial; era la primera gran prueba de la capacidad de aquellos antiguos barcos bombarda para abrirse camino entre una capa de hielo denso sin la ayuda de motor alguno. El *Erebus* se abrió camino y rompió el hielo poco a poco pero con constancia, a pesar de la férrea resistencia que oponía la naturaleza. Tras pasar cerca de «una hora golpeando con fuerza», llegaron a una zona con una capa de hielo

mucho más ligero y avanzaron con mayor rapidez, aunque «a cada tanto sufrimos violentas sacudidas, que ninguna otra cosa salvo barcos reforzados de este modo podrían haber resistido». Las naves habían pasado su primer examen.

A lo largo de los días siguientes, mientras avanzaban a buen ritmo hacia el sureste, el objetivo de Ross de alcanzar el polo sur magnético parecía cada vez más cerca. Las proas reforzadas de los barcos rompían sin problemas capas de hielo de entre quince y veinte centímetros de espesor, aunque el timonel y los vigías debían mantenerse constantemente alertas para encontrar los canales entre el hielo y evitar los ocasionales icebergs. Estos témpanos despertaron la imaginación de McCormick: uno de ellos, destacó, se asemejaba a la iglesia de un pueblo. El 7 de enero disparó a un pingüino y, más adelante, ese mismo día, a cuatro más: «Acabé con dos de ellos de un solo tiro». Esto lo satisfizo en diversos sentidos. «En consecuencia, se me brindó la ocasión de poner pie por primera vez sobre una capa de hielo antártico para recoger un pingüino».

Paulatinamente, el hielo se espesó y el progreso se ralentizó. El 8 de enero una impetuosa tormenta los obligó a detenerse. Sin embargo, antes de que se disipara, Ross dedujo —mediante la observación del color oscuro reflejado en el cielo— que debía haber mar abierto por delante. Y, en efecto, hacia el mediodía del 9 de enero, se adentraron de nuevo en aguas abiertas y navegaron a cuatro nudos gracias a la fuerte brisa.

El *Erebus* y el *Terror* habían conseguido algo notable. A vela y solos, los dos barcos habían atravesado con éxito doscientos quince

kilómetros de hielo.

A Ross no le gustaba confiar su destino a la suerte, pero, en este caso, había hecho una apuesta con un riesgo calculado. Había llevado a sus barcos hacia lo desconocido. El hielo podría haberlos atrapado y aplastado. Y no habían diseñado un plan B. Una vez tomado el rumbo, dar media vuelta habría resultado prácticamente imposible. A pesar de lo sensato, flemático y pragmático que era, Ross no pudo disimular su alivio cuando pusieron rumbo al polo sur magnético: «Nuestras esperanzas y expectativas de alcanzar ese interesante punto crecieron hasta nuevos límites».

McCormick, en cambio, parecía menos preocupado por lo que fuera a decir la historia y más interesado en Billy, la cabra del barco, una de las mascotas favoritas de los marineros, que había pasado el día entero en su barril después de que le dieran oporto en la santabárbara. «Está pagando el precio de su libertinaje», escribió McCormick con diversión, solo para poco después añadir una conmovedora coda: «De forma inesperada, durante la primera guardia, he descubierto que el pobre Billy está moribundo».

Ross y su timonel habían estado observando durante un tiempo un fenómeno polar conocido como *ice-blink*, o cielo de hielo, por el que, debido al reflejo de la luz, las nubes y el cielo parecen elementos sólidos. Este suceso había tenido lugar célebremente en 1818, cuando, muy a su pesar, John Ross había confundido las nubes con montañas en su expedición para descubrir el paso del Noroeste. Debido al alud de críticas que había provocado aquella confusión, no resulta sorprendente que el sobrino de *sir* John mostrara más

curiosidad y asumiese que lo que parecía una larga costa blanca en el horizonte muy bien podría ser otro espejismo polar. Pero entonces, a las dos de la mañana, el teniente Wood, el oficial de guardia, despertó al capitán para informarle de la inconfundible presencia de una sólida masa de hielo.

Con el grito de «¡Tierra a la vista!», el teniente Wood confirmó que no solo el *Erebus* y el *Terror* se habían convertido en las primeras embarcaciones de vela en atravesar el casquete polar, sino que, además, eran los primeros barcos que tenían pruebas irrefutables de la existencia de un continente antártico.

Sorprendentemente, Ross no se mostró eufórico. Lo único que veía era que aquella «costa» le cerraba el paso hacia su objetivo, más importante que aquel descubrimiento: el polo sur magnético. No obstante, como para todos los demás, aquella visión le ofreció una lección de humildad y le causó una sensación de asombro a medida que se acercaron a tierra firme. «Contemplamos un paisaje de ensueño [...] con dos espléndidas cordilleras [...]. Los glaciares que descendían desde sus cimas llenaban los valles entre ellas y se proyectaban varios kilómetros mar adentro [...]. El cielo era de un azur diáfano, bañado por la luz más clara del sol [...], allí estaba todo cuanto se deseara para dar lustre a un paisaje tan majestuoso». Para Joseph Hooker, fue, sencillamente, «uno de los paisajes más bellos que jamás he contemplado».

Y había otro motivo de celebración. Las mediciones mostraban que el *Erebus* y el *Terror* habían llegado a 71° 14' S, con lo que habían superado al mismísimo capitán Cook. «Ahora solo nos queda ir más

allá de la marca de Weddell», escribió el capitán Ross en referencia a los 74° 15' S que había alcanzado el capitán ballenero, un récord que llevaba vigente desde 1823.

El primer gesto de gratitud de Ross no estuvo dirigido a los constructores del barco ni a la tripulación que lo había llevado hasta allí, sino a aquellos que habían encargado la expedición. Bautizó la montaña más alta de la cordillera que tenía ante él con el nombre de monte Sabine, en honor a Edward Sabine, un amigo de la infancia que había sido uno de los defensores más vehementes de la expedición, y luego bautizó la majestuosa cadena de montañas a su noroeste como cordillera del Almirantazgo, en honor a sus patrones. Con tales acciones seguía una antigua tradición. La atribución de nombres a los accidentes geográficos era competencia y derecho del capitán, y se hacía sobre la marcha, sin necesidad de ninguna consulta formal ni aprobación oficial posterior, de ahí que, por ejemplo, Dumont d'Urville bautizara su rincón del océano Antártico con el nombre de su esposa.

A medida que la expedición entraba en tierras desconocidas, se desató un auténtico frenesí de bautizos. Las cumbres individuales de la cordillera fueron bautizadas con los nombres de los miembros del consejo del Almirantazgo: monte Minto, por el primer lord; monte Adam y monte Parker, por los lores navales de mayor rango. Una larga lista de lores de rango inferior también fueron honrados con diversas montañas. A petición del capitán Crozier, un cabo cercano recibió el nombre de cabo Downshire, por el marqués de Downshire, un rico terrateniente irlandés amigo de la familia

Crozier. «Una extraordinaria serie de altos y oscuros acantilados, probablemente volcánicos», se convirtió en el cabo Adare, por el vizconde Adare, amigo de Ross, y otra en cabo Barrow, en palabras de Ross, en honor al «padre de la exploración ártica moderna».

Cuando visité la Antártida Occidental para la grabación de la serie documental *Pole to Pole* [De polo a polo], emitida por la BBC, recuerdo que sentí curiosidad por la cercana cordillera del Comité Ejecutivo, bautizada así por los estadounidenses en la década de 1940. ¿Qué sería lo siguiente, me pregunté? ¿La meseta del Contable Mayor, el pico de la Máquina de Café? Ahora sé que simplemente seguían una honorable tradición. Aburrida pero honorable.

Lo siguiente era anexionar formalmente esta tierra recién descubierta, lo que requería más que devanarse los sesos en busca de nombres: exigía poner pie físicamente en ella. La mañana del 12 de enero de 1841, se bajaron botes para descender a la orilla, pero, debido a que las olas que golpeaban el hielo generaban muchísima espuma, se decidió poner rumbo a una de las pequeñas islas frente a la orilla. Thomas Abernethy pilotó hábilmente uno de los cúteres entre las fuertes corrientes y, al fin, los hombres desembarcaron en lo que resultó ser lecho de guano. McCormick describió la peculiar sensación de poner pie en un montón de excrementos de pingüino que llevaban allí mucho tiempo. «El espesor era tal —escribió— que daba la sensación de que estábamos pisando una superficie elástica, como si fuera una turbera seca». Se colocó la bandera británica y se brindó con jerez por la reina Victoria y el príncipe

Alberto y su nueva adquisición, la isla Posesión.

Ross registró la asistencia a la ceremonia de un gran número de pingüinos, que demostraron su resistencia a la colonización «al atacarnos vigorosamente cuando vadeamos el guano entre sus filas y picarnos con sus afilados picos». Aquellos que estaban en la orilla hubieron de soportar, además, el hedor de décadas de excrementos. A pesar de ser consciente del desagradable olor, el siempre pragmático Ross escribió que el guano «podría resultar en algún momento valioso para los agricultores de nuestras colonias australianas».

Tras confirmar que el «perfume que emana esta colonia no era precisamente el de un dulce árabe», McCormick caracterizó la actividad de los pingüinos con mayor sensibilidad de lo que lo hizo su capitán y describió cómo emergían del agua con una profunda sensación de asombro. «Observé a un pájaro realizar el salto más extraordinario, desde el mar hasta la cima de un trozo de hielo perpendicular [...], aterrizó de pie como un gato». Me alegró leer estas líneas, pues, durante mi propia excursión a la Antártida, me pareció que sus saltos desde el mar, que desafían la gravedad, constituyen uno de los trucos más extraordinarios de la evolución. Pero, mientras que, para mí, los pingüinos no eran más que un inofensivo entretenimiento, para McCormick eran especímenes: «Tumbé a un pingüino viejo con mi martillo de geólogo y lo metí en el macuto [...] junto a otros pocos especímenes recogidos con prisas de las rocas de lava negras». Para el agradecido Cunningham, los pingüinos eran una fuente de alimento. «Un pingüino delicioso —

anotó—; lo cocinaron en una empanada marinera [y] no sabía para nada a pescado, como otros que he comido».

Las condiciones meteorológicas descartaban cualquier posibilidad de un desembarco en el propio continente, o Tierra de Victoria, que era como lo habían bautizado. De hecho, su principal objetivo durante los días siguientes fue evitar que las violentas tormentas los empujaran hacia la orilla. Así pues, continuaron su avance hacia el sur. Ross anotó el gran número de ballenas con las que se cruzaron. Al verlas «bufar o expulsar chorros de agua —escribió en un tono profético a la par que alarmante—, hasta este momento [...] han disfrutado de una vida tranquila y segura, pero, ahora, sin duda se las hará contribuir a la riqueza de nuestro país, en proporción directa a la energía y perseverancia que muestren nuestros mercaderes, que, como es bien sabido, no andan escasos de ninguna de las dos cosas».

Lo que al principio interpretaron como un espejismo resultó otra isla, que, debido a que fue descubierta el día del cumpleaños de la prometida de Ross, este, siempre pragmático, bautizó como isla Coulman, en honor a su futuro suegro. Asimismo, Anne Coulman recibió un cabo en el extremo sur de la isla de su padre.

A estas alturas, la tripulación debía de comprender ya cuál era el objetivo de su expedición. Su fin era explorar. Cada milla náutica, cada recoveco entre las nubes, permitía ver algo que nadie había presenciado antes. Pero, poco a poco, las condiciones eran cada vez más duras. Las temperaturas habían descendido todavía más y el gélido viento del sur, que no ayudaba, soplaba con creciente fuerza.

Para continuar, el *Erebus* tuvo que recoger velas, algo que debió de resultar duro y generar incomodidad entre la tripulación. «Todo está congelado —escribió Cunningham—, todos los cabos están helados y cuelgan carámbanos de las jarcias y el equipo». Según era tradición, los hombres que recogían las velas no vestían guantes, pues se creía que estos impedían un buen agarre.

Por fortuna, a continuación llegó un breve período de buen tiempo, durante el cual, con viento de popa y todas las velas desplegadas, navegaron a buen ritmo. Este progreso, que acercaba a Ross a su siguiente objetivo, lo animó: «Olvidamos los vientos en contra y el mal tiempo, pues ahora teníamos el convencimiento de que pronto llegaríamos a una latitud superior a la alcanzada por cualquier otro hombre».

El sábado 23 de febrero de 1841, alcanzó este objetivo. El récord registrado por Weddell era de 74° 15' S. Ahora el *Erebus* y el *Terror* se encontraban a 74° 23' S o, según el sargento Cunningham consignó en su diario, «más al sur de lo que ningún humano (conocido) ha llegado». Tras estas palabras, añadió, con una modestia quizá excesiva: «Lo cual tiene cierto mérito».

La doble ración de ron con la que celebraron esta gesta difícilmente podría haberles sabido mejor, y pocas veces el tradicional brindis para ocasiones como estas («Por nuestras esposas y nuestras amantes, ¡por que nunca se conozcan!») debió de pronunciarse con más gozo. No importaba que el tiempo hubiera empeorado una vez más, ni que la nieve no cesara y los vientos soplaran con violencia. McCormick registró que esa noche el capitán Ross cenó con sus

oficiales en la santabárbara y levantó su copa: «¡Que tengamos todavía más suerte!».

La esperanza de Ross ahora era que hubiera un punto en que el viento y la corriente movieran la banquisa lo bastante para que se abriera un paso y, con ello, tener la posibilidad de convertirse en los primeros en explorar el continente de la Antártida. Y el 27 de enero sucedió exactamente eso. En consecuencia, Ross y varios oficiales embarcaron en uno de los cúteres del *Erebus* mientras Crozier y sus hombres del *Terror* los seguían en uno de sus botes balleneros. El ballenero se demostró la embarcación más estable de las dos, por lo que Ross se reunió con Crozier en ella. Cuando estaban muy cerca de la costa, una ola elevó el barco y Ross saltó a las rocas. Desde allí, lanzó la cuerda que había llevado a otros oficiales para que lo siguieran, «sin embargo, no evitaron calarse hasta los huesos». Joseph Hooker resbaló en la roca y cayó entre la popa del bote y la pared de roca; habría muerto aplastado de no ser porque lo sacaron de allí en el último momento.

Ross permaneció en tierra lo bastante como para tomar posesión de lo que, al final, resultaría otra isla, que bautizó en honor a *sir* John Franklin. Con uno de los hombres al borde de la muerte por hipotermia, tan solo tuvieron tiempo para recoger unas cuantas muestras de rocas, volver al ballenero y remar a toda prisa para regresar al barco. Llegaron a bordo «completamente empapados y con un frío glacial». Pocas de las posesiones de su majestad habían sido tan difíciles de conseguir como la isla Franklin.

Pero las maravillas se sucedían. Al navegar todavía más al sur

gracias a un viento favorable, avistaron, por la amura de estribor, la silueta de otro imponente pico. Pero este era distinto a los demás. Cuando los cielos se despejaron, vieron que una columna de humo ascendía a lo alto desde la cima. Y no se trataba de un espejismo ni de un efecto óptico. Aquello no era la espuma que el azote del viento arrancaba a una cima expuesta, sino un volcán activo de casi tres mil ochocientos metros de altura. Joseph Hooker, a quien claramente la experiencia de haber estado a punto de morir no le había dejado graves secuelas, apuntó asombrado que era «una imagen que sobrepasaba todo cuanto alcanza la imaginación [...] y que nos instiló a todos una sensación de asombro y maravilla, pues nos hizo considerar lo insignificantes que éramos en comparación y, al mismo tiempo, nos ofreció una indescriptible muestra de la grandeza del creador a través de sus obras».

Cunningham, igualmente asombrado, contempló la actividad del volcán desde la cubierta del *Terror*. «Primero expulsaba mucho humo, negro como el carbón, cuyo color se aclaraba poco a poco, y finalmente emergía la llama, con una gran furia durante algún tiempo, tras lo cual remitía durante unos pocos minutos para, más tarde, reaparecer». Lo llamó la Montaña Ardiente. Otro testigo de este espectáculo geológico fue el herrero del *Erebus*, un irlandés llamado Cornelius Sullivan, que escribió unas memorias de su viaje para un amigo que también serviría en esa nave, aunque más adelante. Para Sullivan, era la Espléndida Montaña Ardiente. «No desembarcamos allí ni lo consideramos un lugar seguro. Lo máximo que nos acercamos a este fenómeno de la naturaleza fue a ocho

millas».

La atribución de un nombre recayó en James Ross. Dejando a un lado por una vez a todos sus amigos y benefactores, decidió bautizarlo en honor del resistente barco que lo había llevado sano y salvo hasta allí: monte *Erebus*. El volcán extinto, más pequeño, que se erigía a su lado recibió el nombre de monte Terror. El infernal nombre de *Erebus* desde luego resultó apropiado cuando, en noviembre de 1979, el vuelo 901 de la compañía Air New Zealand se estrelló contra el volcán. Fallecieron doscientas cincuenta personas. En esos momentos, ambos barcos avanzaban a buen ritmo hacia el sur, más allá del paralelo 76°. Al rodear una isla, bautizada rápidamente en honor de *sir* Francis Beaufort, el hidrógrafo de la Marina Real, encontraron, frente a ellos, un fenómeno natural tan impresionante como el volcán que acababan de dejar atrás. «Vimos —escribió Ross— una larga línea blanca que se extendía desde su extremo oriental hasta donde alcanza la vista». Era un acantilado de hielo vertical, llano en la cima y de unos sesenta metros de altura que se elevaba por encima de los barcos.

Aquella escena hizo que todo el mundo se parara en la regala a contemplarla. En el *Erebus*, McCormick trepó a la cofa, pero no vio «dónde terminaba el gran muro de hielo, que hemos bautizado como la Gran Barrera del Sur». Sullivan, el herrero, no tenía palabras para describirla: «No hay imaginación tan enorme que pueda transmitir una idea adecuada del sublime resplandor del Muro de Hielo de la Antártida [...], esta noble pared de hielo que fortifica el continente [...]. La tierra está a sesenta metros de altura [...]. La

enorme masa de hielo que cercaba el terreno hacía del lugar una escena cautivadora». Era la longitud de la barrera lo que más lo asombraba: «Durante todo el trecho que hemos navegado, la barrera mantiene la misma forma y volumen».

El descubrimiento de un obstáculo tan enorme decidió por sí mismo uno de los asuntos pendientes: se descartó de una vez por todas continuar el avance hacia el polo sur magnético. «Sería como tratar de atravesar en barco los acantilados de Dover», admitió Ross. Pero habían llegado muy cerca. Hasta el siglo siguiente, con la expedición del *Nimrod* de Shackleton, nadie se acercaría al polo más que ellos.

Y no es que la expedición de Ross no realizara grandes hazañas. Habían descubierto y bautizado una nueva masa de tierra y nuevas islas. Habían encontrado dos volcanes. Y todavía quedaban diversos accidentes geográficos por bautizar en las cartas de Ross. Tras honrar lo bastante a sus jefes, en Londres, Ross dirigió su atención hacia los más cercanos a él para bautizar dos promontorios cercanos. Uno lo llamó cabo Bird, en honor a su primer teniente. Otro, el cabo al pie del monte Terror, recibió el nombre de su segundo al mando, Francis Crozier, «que me honra con su amistad desde hace más de veinte años [...] y a cuyo celo y cordial cooperación debe atribuirse, además de a la voluntad de Dios, la felicidad y el éxito de esta expedición».

El descubrimiento de Ross tendría un papel fundamental en la futura exploración de la Antártida. La Gran Barrera del Sur resultó colosal, el borde de una plataforma continua de hielo de noventa metros de grosor y del tamaño de Francia. Al principio, se consideró

un obstáculo insalvable, pero, más tarde, demostraría ser una vía de entrada magnífica al interior del continente, un acceso llano y estable que resultaría vital tanto para Amundsen como para Scott en sus viajes al polo. En cuanto al cabo Crozier, una lengua de basalto negro que se adentra unos doscientos cincuenta metros en el mar, este accidente se labraría una terrible reputación entre los futuros exploradores. En *The Worst Journey in the World*, una crónica escrita más de setenta años después de la expedición polar de Scott, Apsley Cherry-Garrard dejó escrita una poderosa descripción: «Es en el cabo Crozier donde el límite de la barrera, que se prolonga durante seiscientos cincuenta kilómetros como un acantilado de hielo de sesenta metros de altura, se encuentra con la tierra. La barrera se desplaza contra esta tierra a una velocidad que, en ocasiones, no es inferior a unos mil seiscientos metros al año. Quizá pueda imaginar el caos que esto ocasiona: hay elevaciones provocadas por la presión a cuyo lado las olas del mar son meros surcos en un campo arado».

El *Erebus* y el *Terror* zarparon rumbo al oeste y bordearon la barrera durante unos ciento cincuenta kilómetros a través de un mar tranquilo y de un azul profundo, rodeados por ballenas que arrojaban agua y contemplando cómo descomunales bloques de hielo se desprendían de los acantilados y caían al mar. McCormick quedó tan impresionado ante la titánica escala de aquel muro de hielo que permaneció en cubierta toda la noche «para verlo todo, y fui sobradamente recompensado por el [...] sacrificio de una noche en vela y sin descanso con aquel panorama majestuoso y sublime

[...], que me impedía apartar la vista, como si fuera una escena sorprendente y cambiante de un teatro».

El 2 de febrero, Ross anotó que su posición era 78,4° S. Al día siguiente, lanzó un barril por la borda con una nota dentro que contenía información acerca de su posición y actividades recientes y la petición a quien lo encontrara de que lo hiciera llegar al secretario del Almirantazgo. La nota estaba firmada por Ross y sus oficiales.

Entonces, un aumento de la densidad de la banquisa y un cambio en la dirección del viento llevaron a Ross a decidir, tras consultarlo con Crozier, que debían virar hacia el este una vez más para intentar estudiar la barrera más de cerca. Sobre el hielo, se cruzaron con focas, petreles negros y pingüinos emperador. Tres de estos últimos, los de mayor tamaño de la especie, fueron subidos a bordo, aunque no como mascotas. «Eran pájaros muy fuertes, y tuvimos bastantes dificultades para matarlos —escribió Ross, que añadió un apunte culinario—: Su carne es muy oscura y sabe a pescado rancio». Mientras estas aves engrosaban la despensa, los hombres continuaron alimentándose con cuanto encontraban sobre el terreno. Se capturaron y sacrificaron dos focas para obtener aceite de cara al invierno y los depósitos de agua dulce del barco se reabastecieron con trozos de témpanos que flotaban junto al barco.

Las aves, como siempre, resultaban especialmente interesantes al cirujano del barco, McCormick. Cuando vio sobrevolar el barco lo que creyó que era una nueva especie de *Lestris*, o escúa ártica, un ave descrita por Audubon, el gran ilustrador de aves estadounidense, como un «constante enojo para las gaviotas de

menor tamaño», disparó de inmediato. El tiro no despachó al pájaro, que, tras descender cerca de la cubierta, se recuperó y echó a volar con una pata rota. McCormick se sintió obligado a justificarse, cosa poco habitual en él: «A pesar de que mis deberes como ornitólogo me obligan a quitar la vida a las más bellas e interesantes de todas las criaturas [...], nunca lo hago sin un profundo estremecimiento de dolor y un cargo de conciencia, pues hasta ese punto adoro la raza alada».

Según anotaría al caer la noche, ese mismo día, «entre la medianoche y la una de la madrugada, he añadido dos elegantes petreles blancos a mi colección: uno que ha caído muerto en el alcázar y otro sobre la claraboya de la santabárbara [...]; he abatido también un tercero [...], que ha caído al mar».

El 9 de febrero, con la masa de hielo al norte que se cerraba tras los barcos y los amenazaba con atraparlos contra la barrera, Ross detectó «una bahía excepcional», la única muesca que había advertido hasta entonces en la ininterrumpida pared de hielo. Decidió llevar los barcos hasta ella. A unos cuatrocientos metros de la entrada, se detuvo para sondear la profundidad; era de trescientas treinta brazas (unos quinientos cincuenta metros). Tras acercarse más, quedó claro que un espolón de hielo que se proyectaba mar adentro había creado aquella cala, aparentemente protectora. Aquel fue un momento de los que te hacen contener la respiración. Estaban más cerca de la base de la Gran Barrera del Sur de lo que habían estado jamás. Al levantar la vista, veían gigantescos carámbanos que colgaban del borde del acantilado.

Cornelius Sullivan, como tantos hombres, estaba emocionadísimo. «Todos subimos a cubierta para presenciar aquel espectáculo, el más extraño y magnífico que ningún humano ha contemplado desde que se creó el mundo. Permanecemos inmóviles durante varios segundos antes de poder siquiera hablar con el hombre que teníamos al lado [...]. Entonces, deseé ser artista o dibujante en lugar de herrero y armero».

Esa belleza y majestuosidad eran, no obstante, muy peligrosas, pues el mar, resguardado de los vientos, se congelaba rápidamente y capas de hielo se acumulaban alrededor de los barcos. De pronto, ya no se veía agua por ninguna parte, ni siquiera desde la cofa. Ross confesaría más adelante que temía que acabaran precipitándose a su destrucción contra la barrera. Por fortuna, una brisa se levantó justo a tiempo y, con la ayuda de los marineros, que desembarcaron en la superficie de hielo con picos y palas, el *Erebus* y el *Terror* fueron conducidos a una posición más segura. Cuando Ross miró hacia atrás, ya no quedaba rastro alguno del canal por el que habían salido. Habían escapado por muy poco de quedar atrapados en el hielo.

Los dos barcos exploraron el borde de la banquisa durante tres días más, en un intento de dar con la manera de penetrarla. Los mástiles, las vergas y las jarcias estaban cubiertos de hielo que, según recordaba McCormick, «repiqueteaba sobre las cubiertas al caer desde arriba, donde colgaba [...] formando largos collares o brazaletes [...], como si al barco le hubieran salido canas». No encontraron un camino entre el hielo, por lo que Ross ordenó dar

media vuelta. Al poco tiempo, contemplaban de nuevo el monte Erebus. Incluso después de todo lo que habían visto, su sentido de la maravilla no se había embotado. El monte Erebus obsequió a sus visitantes con una función y despidió humo y llamas hacia las alturas. «Nunca he visto paisaje más espléndido como el que he contemplado durante esta primera guardia —escribió William Cunningham—, va más allá de lo que soy capaz de describir. La tierra, el volcán, el hielo, el horizonte, y, en lo alto, el sol, que brillaba con fuerza».

Descubrieron una bahía que conectaba el monte Erebus con el continente y la bautizaron con el nombre de bahía de McMurdo, en honor al primer teniente del *Terror*. Después se descubrió que Ross había cometido uno de sus poquísimos errores de observación y que el monte Erebus y el monte Terror se hallaban en una isla. La bahía de McMurdo, en consecuencia, fue rebautizada como estrecho de McMurdo y la isla que Ross había considerado que formaba parte del continente recibió su nombre. En el mapa de la Antártida, pocos nombres son más recurrentes que el suyo. El mar por el que navegó después de atravesar la banquisa se convirtió en el mar de Ross, hoy en día la mayor área marina protegida del mundo, donde existe una prohibición de pesca en un área de 1.100.000 kilómetros cuadrados. Tras numerosos debates sobre la definición del concepto de barrera, la Gran Barrera de Sur se conoce hoy como la barrera de hielo de Ross.

Cuando las dos pequeñas embarcaciones iniciaron el trayecto de vuelta y dejaron la Antártida a popa, Ross anotó su decepción:

«Pocos pueden comprender el profundo remordimiento que sentí al verme obligado a abandonar [...] la esperanza que tanto tiempo había albergado: tener el orgullo de plantar la bandera de mi país en los dos polos magnéticos del globo». Su tripulación, en cambio, no debió de sentir más que alivio. Desde su partida de Hobart, habían transcurrido más de tres meses, de los cuales habían pasado seis semanas entre el hielo. Se les había exigido mucho; no solo plegar y desplegar las velas en temperaturas bajo cero, sino también despejar con picos y palas el camino del barco por el hielo y, en ocasiones, remolcarlo a través de la banquisa.

Y lo habían hecho sin tener que lamentar la muerte de nadie; al parecer, la salud de todos era, de hecho, excelente. La expedición de D'Urville, que había tenido lugar solo unos meses antes, se había visto obligada a abandonar debido a las múltiples congelaciones y a un brote de escorbuto. Pero, cuando el *Erebus* y el *Terror* se alejaron de un mundo donde, según apuntó Cunningham, nunca había visto el sol hundirse en el horizonte, las tripulaciones de ambas naves gozaban «de una perfecta salud, gracias a Dios». No solo los hombres estaban sanos, sino que era evidente que no les faltaban alimentos, si hemos de creer la descripción que hace McCormick del almuerzo de un domingo tras haber pasado meses en la Antártida. «Hoy hemos comido un poco de ternera asada fresca —escribió—, que fue sacrificada el diciembre pasado y había estado colgada del palo de mesana en una bolsa de pan desde entonces. Estaba muy sabrosa, incluso más tierna y jugosa que si la hubiésemos acabado de sacrificar. Abrí un tarro de miel de Tasmania que me habían

regalado mis buenos amigos, los Gregson [...]. También abrí una botella de *whisky*».

No es que el trayecto de vuelta a Hobart fuera fácil. Durante un temporal, Ross y Crozier se encontraron con que los barcos estaban siendo empujados peligrosamente cerca de una costa montañosa que Wilkes había cartografiado recientemente. Ross estuvo a punto de no poder esquivar los témpanos de hielo y doblar el cabo nororiental de la masa de tierra hacia la que los vientos los conducían de forma implacable. A la mañana siguiente, no obstante, cuando el cielo se despejó y se calmó el viento, no había ninguna masa de tierra a la vista. Cuando anocheció, estaban a unos pocos kilómetros del límite del lado oriental de una cadena montañosa según Wilkes, pero, hasta donde alcanzaron a ver, solo había mar abierto en todas direcciones.

El domingo 7 de marzo, McCormick confirmó que lo único que se veía desde la cubierta del *Erebus* era una sucesión de grandes icebergs a babor. «Hemos alcanzado el punto donde la expedición ártica estadounidense cartografió tierra, sin embargo, solo hemos encontrado mar abierto», escribió. Claramente, la Tierra de Wilkes no era más que un espejismo.

Este descubrimiento debió de suponer un alivio para Ross y causarle cierta satisfacción. Cuando al fin escribió sobre lo acontecido, supuso generosamente que el teniente Wilkes debía de haber «confundido las densas y bien definidas nubes que continuamente flotan sobre las grandes masas de hielo con una masa de tierra, un error que nosotros mismos hemos tenido que

cuidar de evitar en numerosas ocasiones». Estoy seguro de que, a pesar de su legendaria flema, Ross no pudo evitar contener una sonrisa al escribir lo que anotó a continuación: «Antes de medianoche, alcanzamos la posición del extremo oriental de la supuesta tierra y trazamos nuestro rumbo [...] con vela moderada, bordeando la cordillera».

El tiempo era imprevisible. Las condiciones cambiaban constantemente y no había dos días seguidos iguales, como revelan las entradas del diario de Cunningham durante los primeros días de abril.

Jueves 1: Buen tiempo: una intermitente brisa a favor [...]. La nave avanza a 7 nudos constantes.

Viernes 2: Una calma [...], ambos barcos han bajado botes [...]. Profundidad de 1500 brazas [2740 metros]; cubierta limpia y pintura pulida.

Sábado 3: Fuerte temporal; viento a favor; mucha oscilación; velas de gaviotas recogidas para arriba; media de 7 nudos [...]. Noche despejada y con buen tiempo.

Domingo 4: Desplegados los juanetes, 7 nudos; ambos barcos han oscilado mucho. Durante la guardia de la mañana, una ola ha barrido de la cubierta un bote de babor, que luego ha pasado flotando a nuestro lado, aparentemente intacto, pero sin el mástil ni los remos.

Cunningham previó problemas por ese bote: «Si algún barco lo recoge, pensarán que el *Erebus* se ha perdido, y no es así».

Desde luego que no se había perdido. Ni siquiera en esos momentos

cesaron las observaciones magnéticas de Ross. Edward Sabine le había dicho que las regiones en las que estaban navegando ahora serían las de mayor actividad magnética. En consecuencia, Ross se aseguró de tomar debidamente las mediciones y descubrió que, al igual que la Tierra de Wilkes, las poderosas fuerzas magnéticas que se habían pronosticado no existían (en realidad, estaban mucho más al sur). McCormick, mientras tanto, continuó con la preparación de sus colecciones para su almacenaje. El menos feliz de los «científicos» de a bordo era Joseph Hooker, quien protestaba por su largo confinamiento en la nave y por el escaso interés botánico del círculo polar antártico. «La completa desolación de los 70° S resultó totalmente inesperada».

Esta primera incursión en aguas antárticas había sido un viaje hacia lo desconocido para los ciento veintiocho hombres que conformaban la expedición, y el hecho de que hubieran logrado tanto y regresado, en palabras de Ross, «sin haber sufrido bajas, calamidades ni enfermedades de ningún tipo» atestigua tanto la valía de los marineros como la de sus líderes. Para el *Erebus*, que durante los primeros trece años de vida no había visto nada más allá de la bahía de Nápoles y el Tirreno, supuso una gran hazaña. Junto a su barco gemelo, y solo sufriendo la pérdida de un bote y unos pocos remos, había superado condiciones a las que ningún otro barco había tenido que enfrentarse en toda la historia. No sabemos si Rice y su equipo del astillero de Chatham estaban al tanto de sus éxitos, pero habrían hecho bien en sentirse merecidamente orgullosos de lo que habían conseguido al convertir

aquellas bombardas en buques de exploración polar.

El 6 de abril de 1841, una semana antes de la Pascua, avistaron la costa de la Tierra de Van Diemen y, a medianoche, vieron la luz del faro de Iron Pot, que los guio mientras remontaban la bahía de la Tormenta hasta la desembocadura del Derwent. El piloto local subió a bordo a las nueve y media de la mañana siguiente. El tiempo aquel día era inestable y soplaban fuertes vientos cruzados, pero eso no impidió que *sir* John Franklin acudiera a verlos y recibiera tres hurras de los hombres del *Erebus* en cuanto subió a bordo desde el *Eliza*, que lo había llevado desde el río para recibirlos. En el momento en que llegaron a la cala Ross y echaron el ancla, ya atardecía. Cornelius Sullivan celebró su llegada sanos y salvos con un gran despliegue de alivio y alegría: «Todos gozaban de buena salud, y los licores, la comida fresca y un permiso en tierra, junto con una gota del creador, pronto hicieron que nuestros lobos de mar olvidaran las frías caricias de las regiones heladas, pues ya no pensaban en los 78° S mientras se deleitaban en la posada de Charley Probins, el Gordon Castle de Horbart».

Capítulo 7

Bailando con los capitanes



Los habitantes de Hobart reaccionaron con inmensa alegría al regreso del Erebus y organizaron un baile de celebración y —como anuncia este póster de un teatro— incluso una obra que recreaba su primer viaje antártico.

Tan pronto como el *Erebus* hubo echado el ancla en la cala Ross en

abril de 1841, el sociable McCormick se propuso resarcirse de sus 146 días en alta mar. El mismo día en que arribaron cenó en los barracones de Anglesea, donde retomó su vieja amistad con los oficiales del 51.er Regimiento de Infantería. A la mañana siguiente, tomó prestado uno de sus caballos y se acercó a Risdon para visitar a sus amigos, los Gregson. Le complació especialmente encontrar que su loro no solo seguía vivo, sino «que había mejorado mucho su capacidad de hablar».

William Cunningham también se reencontró con sus conocidos del 51.er Regimiento, en particular con su viejo amigo, el corneta mayor. Estaba contento de haber vuelto sano y salvo, aunque en su diario se registra cierto abatimiento: «Fue una decepción no tener esperándome ninguna carta de mis amigos».

Mientras McCormick y Cunningham pasaban el tiempo en sociedad, Ross se mantenía ocupado. Sabía que las instrucciones que le había dado el Almirantazgo exigían que pasara un segundo verano en el océano Antártico si era necesario. Los barcos tendrían que limpiarse y repintarse por completo, habría que cambiarles todo el aparejo y calafatear una vez más los cascos. Luego estaba la cuestión de los ascensos. Ross recomendó al comandante Crozier, a quien describió en una carta a Beaufort como «una persona totalmente de fiar», y al primer teniente del *Erebus*, Edward Bird, a quien difícilmente podría haber alabado más: «Con frecuencia me vi obligado a cederle durante muchas horas la dirección entera de la expedición debido a su probada habilidad y su discreción».

Por último, Ross se sentó a escribir su crónica del viaje para el

Almirantazgo. Esta no llegó a Inglaterra hasta finales de verano y, a pesar de sus logros, no fue del todo bien recibida. Impresionó mucho a Beaufort, el hidrógrafo de la Marina, y a Edward Sabine, hasta el punto de que Beaufort calificó la expedición como «uno de los pocos viajes modernos que pasará a la historia». Sin embargo, los mandamases del Almirantazgo, en Whitehall, no se mostraron nada entusiasmados. En una decisión poco justificable, Minto, el primer lord, censuró el informe, que Ross le había dedicado. Como Sabine explicaría después a Ross por carta, nunca se publicó en la gaceta del Almirantazgo debido a «la extraordinaria noción de lord Minto, según la cual, al no haberse producido derramamiento de sangre en la misión, no debe aparecer en la gaceta». Este flagrante desprecio a las gestas de Ross se vio agravado por la exigüidad del reconocimiento que se le concedió. Aunque se había acordado que debía ser recompensado, la forma que debía tomar esta recompensa era objeto de debate. Barrow y lord Haddington —que pronto sucedería a Minto como primer lord— querían que se lo nombrara caballero mediante patente real, una elevación de rango que supondría a Ross cuatrocientas libras. Si esperaba a su regreso y aceptaba el título por otorgamiento personal, le costaría solo cien; Beaufort le aconsejó esto último. El informe de Ross se presentó en la Cámara de los Comunes el 7 de septiembre de 1841. Sabine compró treinta ejemplares.

La reacción internacional a su informe fue mucho más fervorosa. Las gestas de Ross hicieron las delicias de Von Humboldt y fueron muy bien recibidas en Francia. A McCormick y Hooker les habría

gustado saber que uno de los principales científicos franceses consideraba que las colecciones de historia natural de la expedición superaban a las de D'Urville, que calificó de «escasas y poco interesantes».

Por supuesto, los exploradores antárticos siempre serían considerados héroes en Hobart, y la ciudad a la que Ross se refirió como «nuestro hogar en el sur» les dio la bienvenida con un entusiasmo sin límites. El Teatro Real Victoria, en la calle Campbell, una sala de conciertos junto a los muelles a la que la flor y nata de Hobart no habría acudido ni por todo el oro del mundo, no perdió un instante en celebrar el éxito de la expedición y programó «una épica obra naval basada en los gloriosos descubrimientos de los capitanes Ross y Crozier». Con el pegadizo título de *La expedición al polo sur, o Los descubrimientos de los capitanes Ross y Crozier*, compartió sesión con *El ladrón del Rin*. El estreno tuvo lugar apenas un mes después de su regreso, y parece que las prisas se hicieron evidentes en el resultado. McCormick, el único de los oficiales de rango superior de la expedición que acudió a verla, lo hizo desde «un palco delantero, resguardado por cortinas, en el que solo estábamos nosotros». Le pareció «que no estaba muy bien producida, y los actores no son mucho mejores»; el *Hobart Town Advertiser* opinó que los retratos de los dos capitanes «no hacen justicia a la energía de los dos distinguidos personajes a los que representan».

La hija de sir John Franklin, Eleanor, no tuvo permiso para ver la obra —«A papá le desagrada el teatro»—, pero la joven sí que oyó hablar de ella. «Dicen que es extremadamente ridícula [...]. Sir John

Franklin, por ejemplo, aparece con una abundante mata de pelo», comentó en broma a una amiga.

Mientras tanto, se planeaba un acto mucho mayor, más majestuoso y elegante. Un acontecimiento de una magnitud que Hobart no había presenciado nunca: un baile de celebración que tendría lugar a bordo de los barcos, en conmemoración de sus éxitos y en agradecimiento a la gente de Hobart por su hospitalidad. Se fijó el 1 de junio como fecha, y la planificación del acto se puso en marcha con la creación de un comité, en el que el cirujano McCormick fue nombrado secretario de honor para el HMS *Erebus*. Este papel le dio una oportunidad de combinar sus facetas como científico y hombre sociable. El martes 18 de mayo escribió: «Asistí a la reunión del comité del baile y recibí un espécimen del *ornithorhynchus* [el ornitorrinco con pico de pato, que se encuentra solo en Australia oriental] [...], por desgracia, murió durante el trayecto, aunque conservé su piel».

El viernes 21, cuando quedaba poco más de una semana, los dos barcos fueron remolcados lo más cerca posible de la orilla y se amarraron juntos. El domingo 23, el comité del baile se reunió en el camarote de Ross y se procedió a enviar las invitaciones, algunas a los dignatarios de la ciudad y otras, a los oficiales de ambas naves «en agradecimiento a los amigos de los que habían recibido tantas atenciones personales durante su estancia».

El 1 de junio, el cielo estaba despejado y la noche era fresca. El «baile del *Erebus* y el *Terror*» comenzó a las ocho en punto. Los carruajes que llegaban a la casa del gobernador eran dirigidos a la

cala Ross a través de un camino abierto especialmente para la ocasión que discurría entre los árboles que crecían junto a la orilla. Allí, *sir* John había despejado el terreno y creado un prado, donde los coches podían dejar a los invitados. Los dos barcos, adornados con linternas de papel, no estaban junto a la orilla del río, pero un puente confeccionado con botes permitía el acceso. El *Erebus* hizo las veces de pista de baile y el *Terror* se designó salón comedor y bar. Se dispusieron lonas sobre las cubiertas para que los presentes se resguardaran. Al llegar, los invitados atravesaban un par de altas farolas, en fila de a dos, y, luego, un pasillo cubierto por una lona y decorado con banderas y ramas de zarzo dorado y otras plantas nativas, «como si fuera la entrada de una gruta —anotó McCormick en su diario—, de modo que, tras discurrir por un estrecho y oscuro pasaje durante unos cincuenta o sesenta metros, emergían a una luz resplandeciente al subir por la pasarela a la cubierta de popa».

Los dos capitanes y sus oficiales, en uniforme de gala, daban la bienvenida a todos los invitados a medida que estos subían a bordo. Alguien había tenido la brillante idea de colgar en los barcos todos los espejos que la expedición había traído consigo como regalos para los nativos aislados que pudieran encontrar. En total, se colgaron setecientos espejos, que, según explicó un invitado de diecisiete años, «reflejaban la luz a la perfección».

El camarote del capitán Ross y la santabárbara —bastiones masculinos por antonomasia— albergaron los tocadores de las damas durante toda la velada; a tal fin, se equiparon con espejos, ganchos, horquillas, broches y frascos de agua de colonia. Las

escaleras que llevaban a la cubierta inferior, por las que los hombres habitualmente pasaban a la carrera de camino a las jarcias, se habían cubierto con paño rojo y la entrada de la escotilla estaba decorada con escarapelas y cintas rojas.

La «sala de baile» estaba rodeada de banderas y contaba con dos tarimas para músicos. En una, un escenario cubierto de tela y adornado con guirnaldas de flores, la banda del 51.er Regimiento tocaba bajo un retrato de la joven reina Victoria. La otra tarima, que estaba justo detrás del palo mayor, la ocupaba la banda de cuadrilla de la ciudad de Hobart.

A las once en punto se sirvió la cena a bordo del HMS *Terror*. Los trescientos invitados tardaron un tiempo en cruzar la pasarela que unía los dos barcos, pero, una vez a bordo, los esperaba un fabuloso banquete. La regala del barco estaba adornada con tela negra y escarlata, y se habían colocado velas frente a los espejos. A McCormick le pareció que «[el teniente] McMurdo [...], con su habitual buen gusto, había dispuesto una decoración que no dejaba nada que desear y, sin duda, superaba lo que habíamos conseguido en el *Erebus*». Los candelabros, en particular, llamaron la atención al envidioso McCormick: «Estaban confeccionados elegantemente con relucientes bayonetas de acero, lo que les confería un aspecto mucho más marinero que las piezas comunes de cristal que habíamos alquilado nosotros».

Una cena a base de pollo, pasteles de carnes, tartas, pasteles y mermeladas con frutas ya estaba dispuesta en las mesas, y, a disposición de los comensales, había vino, oporto, jerez y champán.

Ross y Crozier se sentaron a derecha e izquierda de *sir* John Franklin. «Se hicieron múltiples brindis y se dieron sendos discursos, acompañados de vítores cada vez más fuertes a medida que se vaciaban los vasos de vino», comentó McCormick. Bailaron sobre la cubierta del *Erebus* hasta las seis de la mañana.

La noche se consideró un gran éxito. Cunningham escribió en su diario que «todo transcurrió con clamoroso éxito y alegría». Esta línea contrasta con la entrada mucho más breve del día siguiente: «Limpiando los restos; dolor de cabeza». Los periódicos no se contuvieron y lo calificaron como «el Glorioso Primero de Junio». Una «dama a la moda» de diecisiete años dio su veredicto en una carta a una amiga: «El baile en la Casa del Gobierno [...] se considera el mejor que jamás se ha celebrado allí. Tuve el honor de bailar con el capitán Ross y con el capitán Crozier». Dos noches después, estaba bailando en una cuadrilla, recreándose con las atenciones de otros miembros de la expedición, que, al parecer, fueron generosas, aunque no precisamente románticas: «No pasa un día sin que alguno de los oficiales se acerque a visitarnos y nos traiga muestras de granito, huevos de albatros y todo tipo de cosas del sur».

Una de las ausencias más notables al baile fue la de *lady* Franklin, que había estado de viaje a Nueva Zelanda durante los últimos cuatro meses y, sin duda, debió de arrepentirse de haber escogido aquel momento para emprender su viaje. Regresó a Hobart en la balandra *Favourite* casi tres semanas después del baile y, a su llegada, *sir* John y el capitán Ross le dieron la bienvenida. En una

carta a su hermana Mary, le explicó la gran alegría que sintió al ver que los dos capitanes seguían en Hobart y lo mucho que los echaría de menos cuando se marcharan.

Ross dejó a Crozier coordinando todas las actividades en el observatorio de Rossbank y viajó al sur de la isla, donde recopiló muestras, recabó información sobre la geología y la botánica de la península tasmana y exploró los puertos naturales y la profundidad de la plataforma costera. Incluso cuando no estaba oficialmente de guardia, anotaba, evaluaba y calculaba cuanto veía a su alrededor. Su sincero compromiso con el saber y su voluntad de mejorar el mundo lo llevaron a hacer otra de sus recomendaciones desvergonzadamente intrusivas. Su posterior crónica del viaje detalla su frustración de que «un país tan maravilloso siga siendo un páramo silvestre, a pesar de que podría producir alimento en abundancia para una gran población, mientras, en cambio, tantos miles en Inglaterra apenas tienen qué llevarse a la boca a diario».

En cuanto concernía a la naturaleza, Ross era como McCormick y tantos de sus contemporáneos: curioso, pero nada sentimental. En esos momentos, la población del mundo ascendía a menos de mil millones y los recursos eran abundantes. Hoy, con la población cerca de los ocho mil millones, la destrucción de nuestro hábitat se considera una amenaza, no una obligación. Para Ross, los mares y bosques tasmanos, llenos de vida, no estaban allí para ser conservados, sino para explotarse. Si el objetivo era convertir el mundo en un lugar mejor, había que hacerlo más productivo. Si había peces, debían pescarse; si había bosques, había que talarlos.

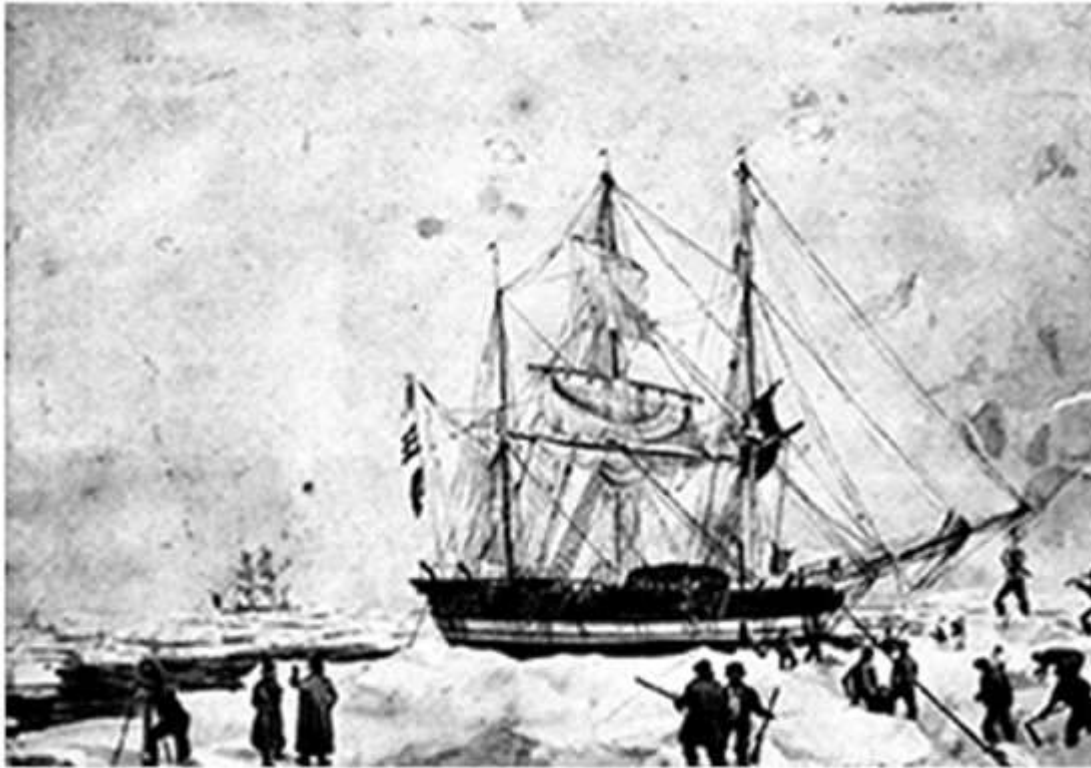
Su obsesión con el precio de la madera no le permitía ver los árboles. Los bosques debían convertirse en campos de cultivo, y las calas tranquilas con buenos fondeaderos, en puertos productivos.

Por lo que respecta a los habitantes aborígenes de la isla, ni Ross ni ningún otro miembro de la expedición dijo gran cosa. A esas alturas, casi todos estaban muertos o habían sido deportados a la cercana isla Flinders. Hooker registró una entrada particularmente conmovedora: «De los pobladores que habitaron esta isla otrora, solo quedan tres, todos hombres: un anciano, un hombre de mediana edad y un niño. Son muy salvajes, pero casi nunca se los ve por ninguna parte».

Ross era un hombre de férrea voluntad y de carácter fuerte que había tenido éxito en lo que se había propuesto y que consideraba que el mundo estaba al servicio del hombre. Y de ahí a considerar que los británicos eran los más adecuados para explotarlo solo había un pequeño paso.

Capítulo 8

«Peregrinos del océano»



El Erebus y el Terror pasaron las Navidades de 1841 en el hielo.

John Davis, a bordo del Terror, retrató la escena.

«A primera hora de la mañana del 7 de julio [de 1841] —escribió Ross—, levamos anclas y descendimos por el río; su excelencia *sir* John Franklin y muchos de nuestros amigos subieron a bordo para acompañarnos en nuestra partida y alargar la despedida».

Ross y los hombres del *Erebus* y el *Terror* se disponían a abandonar Tasmania, adonde no regresarían. Habían pasado casi dos años desde que habían partido de Inglaterra y los esperaba al menos otra temporada en el océano Antártico. Era la ocasión de aumentar todavía más los triunfos que ya habían conseguido, de encontrar

una ruta hacia el polo sur magnético, de aprender más sobre la barrera de hielo y sobre las tierras montañosas que había tras ella, de confirmar, de una vez por todas, que bajo el hielo se escondía un nuevo continente.

No debió de resultarles fácil irse. La isla se había portado muy bien con ellos, les había brindado la oportunidad de llevar una vida cómoda y los había acogido con amistad. Ahora iban a cambiar todo aquello una vez más por los riesgos de la nieve y el hielo. «Tasmania me trató extraordinariamente bien», escribió Cunningham en su diario. McCormick confió al suyo lo mucho que añoraba la agradable compañía de la familia Gregson, en Risdon, donde pasó el último día antes de zarpar. Hooker se había hecho muy amigo de un tal teniente Breton, cuya casa describió como «completamente inglesa [...]; la mesa de la sala de estar estaba cubierta de tantos periódicos nuevos y pequeños cachivaches como lo están a menudo las mesas en casa [...]. Un cambio agradable tras cuatro meses encerrados en nuestros angostos camarotes». Crozier tenía sentimientos contradictorios con respecto a la perspectiva de abandonar Tasmania. Aunque Sophy Cracroft lo había rechazado, seguía enamorado de ella; no obstante, tendría que guardarse para sí estos sentimientos durante otro largo viaje por el glacial océano Antártico.

Lady Franklin se despidió de ellos la noche de la víspera de su partida y confesó después que «nuestra última velada me pareció muy melancólica». Tenía intención de mantener correspondencia con Ross, aunque, como demuestra una carta que ella le envió dos

meses después de que el oficial se hubiera marchado, era evidente que Ross sería el que menos participaría en el intercambio. «Mi querido capitán Ross —lo reprendió—, por favor, envíeme la amable, larga y jugosa carta que me prometió. He estado escribiéndome con el capitán Crozier [...]. Asegure a todos mis amigos del *Erebus* que guardo un gratísimo recuerdo de todos ellos [...]. Que Dios lo bendiga, querido capitán Ross. Su muy afectuosa y sincera amiga, Jane Franklin».

La hospitalidad de su esposo había causado una impresión muy favorable a todos. Ross, en particular, agradecía especialmente la forma tan activa en que había apoyado la construcción y el mantenimiento del observatorio, y Hooker no escatimó en elogios hacia Franklin. «Aunque dedicara una carta entera a abordar el tema —escribió a su hermana—, no diría lo bastante acerca de *sir* John Franklin [...]. Es, en todos los sentidos, un honor para su profesión, como cristiano y como marinero». Acto seguido, Hooker pasa a relatar la calidez de las bienvenidas y las despedidas de Franklin, sobre todo a su regreso de su primera travesía por el Antártico. «Habrías sonreído de haber visto la rapidez con que acudió al barco a recibirnos, con el sombrero en la mano y el más cálido apretón de manos, como (por usar una expresión vulgar) si estuviera dándole a la palanca de una bomba».

Quizá quien más lamentó la partida de la expedición fuera el propio Franklin. Aquella fiesta final había sido todo un éxito, pero ahora tenía que enfrentarse a una oposición cada vez mayor a su Gobierno, tanto por parte de los habitantes locales desafectos como

por parte del Ministerio de las Colonias. La situación acabaría con su destitución y su propia partida de Tasmania en menos de dos años. Ni él ni su mujer aceptaron jamás lo que había pasado. Y fue precisamente ese cese lo que, en último término, hizo que aquella no fuese la última vez que Franklin viera el HMS *Erebus*, a pesar de que en esos momentos el barco se alejase de la ciudad de Hobart, adonde no regresaría nunca.

Siguiendo las órdenes del Almirantazgo, Ross puso primero rumbo al noreste, hacia Sídney, donde tenía instrucciones de erigir una base «equipada para determinar todos los elementos magnéticos». Las dos naves llegaron a la bahía de Botany y, una semana después, pasaban entre los dos brazos de la bahía y se adentraban en lo que Ross calificó como «uno de los puertos más espléndidos del mundo». El viento había cesado por completo, y el *Erebus* y el *Terror* tuvieron que ser remolcados al interior de aquel magnífico puerto por sus propios botes.

A Cunningham le gustó la actividad que vio en el puerto de Sídney: «Todo el mundo parece en movimiento». Reparó en que, constantemente, llegaban barcos con nuevos colonos procedentes del Reino Unido. «Un navío con muchos emigrantes de ambos sexos a bordo llegó por la tarde desde Escocia». Unos pocos días más tarde, el 26 de julio, «un gran barco de emigrantes arribó desde Inglaterra». Esa noche se celebró una gran cena para todos los oficiales en el club Australian. Aunque no se contaba entre los invitados, Cunningham llevó a alguno de los oficiales a la fiesta: «He ido a la ciudad en el bote por la noche; me gusta mucho el aspecto

del lugar».

En cambio, a Hooker le gustaba más Hobart que Sídney. Le pareció que las calles no se encontraban en buenas condiciones y que las tiendas estaban poco surtidas en comparación con las de la capital tasmana. Se mostró agradecido, no obstante, de que le presentaran a Alexander MacLeay, un exsecretario de las colonias que no solo manifestó un gran interés por las colecciones de Hooker, sino que lo puso a cargo de su jardín de diez hectáreas, que resultó todo un paraíso de la botánica. A través de este hombre, Hooker conoció a toda una serie de interesantes y excéntricos científicos, entre ellos un tal doctor Buckland, «que podía determinar la edad de una calavera por su sabor».

La expedición completó sus tareas en Sídney en tres semanas y zarpó rumbo a la bahía de las Islas, en Nueva Zelanda, el 5 de agosto de 1841. El *Erebus* nunca fue uno de los barcos más rápidos de su época, y Ross se quejaba de que, incluso a toda vela, no alcanzaba mucho más de ocho nudos en las aguas del mar de Tasmania... y el *Terror* era todavía más lento. Había, sin embargo, mucho que ver y que hacer. Peces voladores aterrizaban sobre la cubierta, los albatros y los cachalotes los acompañaron durante todo el viaje y el 9 de agosto fueron testigos del estallido de un meteorito en el cielo del suroeste. Aquel fue el preludio de una lluvia de estrellas fugaces que se esperaba a mediados de mes. Ross se aseguró de haber instruido a todos los hombres de guardia sobre qué debían buscar. Estos se entregaron a la tarea con tal celo que uno de ellos se negó a ser relevado; argumentó que estaba seguro de

que dos o tres de ellas estaban a punto de caer, pues «llevaba tiempo vigilándolas y ¡ya veía cómo temblaban!».

Al medir la profundidad y temperatura del agua, descubrieron que, en el fondo del mar, crecía un arrecife de coral de tal extensión que Ross estimó que, «en épocas futuras, podría formar una isla entre Nueva Gales del Sur y Nueva Zelanda». Leer su descripción del crecimiento del coral hoy, cuando parece que está desapareciendo de todas partes, es una experiencia desgarradora.

Veintiún días después de abandonar Sídney, llegaron a la bahía de las Islas, en el extremo norte de Nueva Zelanda. Este era el primer asentamiento británico en el país y lo utilizaban principalmente balleneros. En cuanto entraron en la bahía, Cunningham quedó impresionado al ver un gran ballenero estadounidense con nueve botes balleneros a su alrededor, y casi igual de impresionado por la inusual visión de un barco acondicionado para la venta de grog. «Al principio creí que se trataba de una capilla», comentó.

Los balleneros habían vivido en relativa armonía con los nativos maoríes, pero, recientemente, el Gobierno británico se había mostrado muy activo para formalizar su derecho sobre la totalidad de Nueva Zelanda. Dieciocho meses antes de que la expedición de Ross llegara a la bahía de las Islas, el capitán William Hobson había firmado un tratado con los jefes maoríes mediante el cual garantizaba la protección y la posesión de sus tierras a cambio de que reconocieran la soberanía británica. La ejecución del Tratado de Waitangi, pues así fue llamado, exacerbó las tensiones, en particular aquellas derivadas de la definición de las propiedades y la

presión sobre los maoríes con el fin de que estos vendieran sus tierras. Para cuando llegaron Ross y sus hombres, estas tensiones habían dado lugar a brotes de violencia entre los maoríes y los colonos.

Ross, consciente de que la situación era muy volátil, ordenó a sus hombres que no se alejaran mucho de los barcos y que permanecieran armados en todo momento. Estas reglas no coartaron las costumbres de McCormick, quien, al día siguiente de su llegada, ya exploraba el lugar: «Me acerqué a la imprenta de Colenso —dijo—, caminé un rato por las colinas [...], que están cubiertas con lo que aquí llaman matorral del té, una planta aromática de agradable fragancia con bonitas flores blancas». Por la tarde, «pasé de nuevo por el observatorio [...] y abatí dos tuis mieleros, un bellissimo pájaro más o menos del tamaño de un estornino». Trabajó amistad con un tal Williams, un exteniente de la Marina Real que se había convertido en misionero, al que describió como «un hombre excelente y digno, con cierta inclinación a la corpulencia». Williams celebraba misas en maorí y afirmaba haber tenido cierto éxito en la conversión de la población indígena al cristianismo. McCormick invitó a Williams y a su esposa a bordo y les ofreció algunos de sus especímenes antárticos, mientras que Ross, por su parte, les enseñó los instrumentos magnéticos del observatorio. La colección de McCormick era, a estas alturas, tan grande que debió de sentir cierto alivio (y quizá también los demás oficiales) al cabo de unos días, cuando descargó varias cajas de muestras y especímenes en el HMS *Jupiter*, que acababa de llegar

de Auckland y partía hacia Londres.

Mientras tanto, Hooker, que se había aprovisionado bien de botellas y frascos en Sídney, estaba ocupado creando su propia colección, fundamentalmente compuesta por peces e insectos. El capitán Ross no cesó en animarlo en su empeño. El capitán se mostraba, en palabras de Hooker, «infatigable en sus incesantes paseos por la playa, durante los cuales lo recogía todo, y después me lo envía todo para que lo clasifique y almacene». Además, se aseguró de que hubiera espacio en su camarote para que Hooker trabajase allí. En el camarote del capitán, tenía a su disposición una gran mesa de dibujo bajo la ventana de estribor, «donde no se permite que nadie me interrumpa». También contaba con cajones, un armario y un estante en el camarote, por lo que «no tengo excusa alguna para no trabajar. El capitán Ross se asegura hasta de comer a horas en que no me moleste y, por la noche, yo ocupo un lado de su mesa y tengo permiso para mantener la lámpara encendida tanto tiempo como necesite».

El segundo aniversario de la partida de la expedición, que Cunningham no pasó por alto («Hoy hace dos años que abandonamos Inglaterra»), estuvo marcado por la tragedia. Dos de los marines regresaban al *Erebus* cuando su bote volcó. Uno de ellos, George Barker, se ahogó y el otro se salvó solo gracias a la providencial intervención de unos soldados que habían presenciado el accidente desde la orilla. Cunningham, que también era marine, lamentó la pérdida de un hombre «muy querido por sus compañeros, pues era un tipo alegre y feliz, así como uno de los

hombres más fuertes de la expedición». John Davis, el segundo navegante del *Terror*, de veinticinco años de edad, secundaba este pesar. En una carta a su hermana Emily, describió a Barker como «una de esas personas joviales que con sus chistes hacen que la concurrencia ría sin parar en su presencia».

La tragedia volvió a golpear solo unos pocos días después. Los nativos prendieron fuego a la casa de una mujer inglesa, la señora Robertson, y la asesinaron junto a su criado y sus tres hijos. Temerosos de que se produjera una escalada de la violencia, la expedición, escoltada por el HMS *Favourite*, salió de la bahía de Islas justo antes de las cinco de la mañana del 23 de noviembre de 1841. «Nuestras cubiertas semejaban una granja —escribió McCormick—, [...] con sus bueyes, ovejas, cabras, cerdos y pollos, y las aletas estaban adornadas con ristras de calabazas».

Una vez fuera de la bahía, el HMS *Favourite* prorrumpió en los tradicionales tres vítores de despedida antes de desviarse en su regreso a Auckland. El *Erebus* y el *Terror* continuaron rumbo suroeste hacia la isla de Chatham, que Ross tenía muchas ganas de visitar para realizar allí mediciones magnéticas y explorar su potencial como base ballenera.

Al parecer, las dos escalas que habían hecho en rápida sucesión minaron la salud del segundo navegante, Davis. «Por supuesto, me mareé mucho —recordó—. Habíamos estado, con pocas interrupciones, seis meses en puerto, así que me lo esperaba. Parece que no consigo acostumbrarme del todo a la mar, es una desgracia que he de aceptar». Tanto tiempo en tierra conllevó

asimismo cierta pérdida de disciplina, algo comprensible, quizá, por el hecho de tener que volver al tajo tras haber disfrutado de largos períodos de relativa libertad. En cualquier caso, en su segundo día en el mar, James Rogers, uno de los contramaestres del *Erebus*, que había sido recientemente degradado y había recibido treinta y seis latigazos por «comportarse como un amotinado», se dirigía a cubierta para recibir otro castigo cuando se liberó de sus guardias y se lanzó al agua por la popa del barco. Fue rescatado y volvió a subir a bordo, pero el incidente hizo que John Davis trazara una comparación un tanto injusta entre su propio barco, el *Terror*, y el *Erebus*: «La disciplina de ese barco no es tan buena como la de este —argumentó—. Para mi gusto, hay demasiada familiaridad entre los hombres y los oficiales».

De hecho, parece que esta fue la única vez que Ross creyó necesario castigar a uno de sus marineros (su bisnieto, el contraalmirante M. J. Ross, dijo que su antepasado no era partidario de los castigos públicos, aunque sí que imponía una estricta disciplina). Por irónico que parezca, solo una semana después, se infligió el primer castigo corporal en el HMS *Terror*. En la bitácora de Crozier se lee: «Castigado Jn Irvine con 48 latigazos por robo». Cunningham lo menciona en su diario como «algo muy inusual entre nosotros, pero, claramente, el individuo merecía el castigo, pues había robado a uno de sus camaradas, estaba sucio y su conducta general era muy irregular».

El disgusto personal de Cunningham ante la suciedad de Irvine subraya la importancia de la higiene personal a bordo de un barco.

A menudo, la tripulación estaba formada por «divisiones», cada una de las cuales supervisaba un oficial, que se aseguraba de que se mantuvieran los exigentes niveles de higiene. Había distintos días de la semana dedicados al lavado, el afeitado y el remiendo. Algunos de los oficiales disponían de jofainas en sus camarotes, pero los hombres habitualmente se aseaban en los lavamanos o las bañeras del castillo de proa si no hacía excesivo frío. A medida que las temperaturas descendían, los hombres se vieron más y más confinados a permanecer bajo cubierta, y los controles de higiene se hicieron más necesarios que nunca para mantener la limpieza. En su primera travesía invernal a bordo, en 1821, Parry instauró un sistema metódico. Como describe en su diario: «Se conceden tres cuartos de hora tras el desayuno para que los hombres se preparen para revista; luego se llama a las divisiones puntualmente a las nueve y cuarto y [...] entonces tiene lugar una estricta revisión de los hombres, tanto en lo referente a su higiene personal y buen estado de salud como a si la ropa que visten les ofrece el abrigo necesario».

La influencia de Parry fue tal que, sin duda, Ross y Crozier tomaron precauciones similares.

Tres semanas después de abandonar Nueva Zelanda, tuvieron la primera muestra de lo que estaba por llegar. Tras emerger de una densa niebla, se encontraron frente a tres enormes icebergs tabulares de cima plana. El mayor de ellos, directamente frente al barco, tenía enormes cavernas excavadas por el agua del mar y de él se desprendían columnas de hielo. Mientras el barco pasaba a

menos de ochocientos metros de la mole de hielo, Ross estimó su altura en cuarenta metros y su circunferencia en unos mil doscientos metros. Las temperaturas cayeron rápidamente y, el 18 de diciembre, se encontraron rodeados de hielo. Al principio, el hielo era ligero y fácil de dispersar, pero, a medida que avanzaban, su densidad aumentó, hasta el punto de que Ross se vio obligado a virar al oeste para evitarlo.

Los barcos navegaban lentamente, guiados de una zona de agua abierta a otra por los gritos de los marineros en la cofa. Sobre el barco volaban charranes, petreles del Cabo y petreles blancos. Las focas que había sobre el hielo tenían tan poco miedo que matarlas con un golpe de maza en la cabeza y subirlas a bordo para alimentarse resultaba una tarea sencilla. En el estómago de una de ellas encontraron cuatro kilos de piedras de granito, lo que intrigó a Ross, pues estaban a mil seiscientos kilómetros de la costa más cercana.

La temperatura comenzó a descender por debajo de cero grados. Davis escribió a su hermana para quejarse de que le habían salido sabañones, que le «molestaban sobremanera y daban muchos problemas». «Intenté evitarlos aplicándome ron en los pies todas las noches —continuó—, pero de nada sirvió. Si me hubieras visto en esos momentos, no habrías reconocido a tu hermano: tenía el cabello muy largo y me había dejado crecer la barba para que me diera calor; vestía unas gruesas botas y un gorro como el de Jim Crow⁵ con una camisa de cuadros [...]. Todos lucimos unas pintas

⁵ Sombrero de fieltro con una ala muy ancha y flexible, bautizado así por una canción de

increíbles, como si fuéramos a un baile de disfraces». Continuó protestando por que la gata del barco se hubiera metido en su cajón y hubiese arañado seis de sus cartas de navegación, pero pronto lo debió perdonar, porque el día 19 tuvo tres gatitos. «Puede que algo así no te parezca importante, pero para nosotros lo es, pues un gatito tiende a aliviar la monotonía de un viaje como este». Al día siguiente, «se los enseñaron al capitán Ross en una bandeja limpia y calentada».

Pasaron el día de Navidad, descrito por Cunningham como «sumamente placentero», navegando entre hielo denso muy cerca de la línea de once icebergs, la mayor parte de la jornada entre una espesa niebla. El capitán Ross, junto a algunos oficiales y guardiamarinas, celebró la festividad comiendo un ganso asado en la santabárbara, pero no había mucho que festejar, pues el cielo estaba gris y en las cubiertas inferiores hacía un frío especialmente intenso debido a los bloques de hielo que se habían almacenado allí para disponer de agua potable. Ya hacía mucho más frío que el año anterior en las mismas fechas. Cuando, un par de días después, McCormick y Ross desollaron y prepararon tres grandes pingüinos que habían cazado para hacer conservas, tenían las manos tan entumecidas por el frío que dedicaron unas cuatro horas a cada una de las aves. McCormick anotó que encontró guijarros y pescados a medio digerir en sus estómagos. Gracias en parte a los especímenes que Ross y otros llevaron de vuelta de sus viajes, pronto se

plantación del mismo nombre popularizada en la década de 1830 por el cantante estadounidense Thomas Dartmouth Rice, que se pintaba la cara de negro (el origen del denostado blackface) y bailaba mientras la interpretaba. No solo se hizo célebre en los Estados Unidos, sino también en Londres y Dublín, donde acudió de gira.

comprendió el papel de los guijarros en la construcción de los nidos de los pingüinos y que el pescado a medio digerir era comida para sus crías.

Cada vez avanzaban más lentamente. Los barcos habían encontrado la banquisa mucho antes que durante el verano anterior y, aunque habían navegado cuatrocientos kilómetros a través del hielo, los últimos cincuenta les habían llevado toda la última semana. Con la llegada de la Nochevieja, aún no habían llegado al círculo polar antártico. Y la situación era cada vez peor.

«Viernes 31 de diciembre. Nochevieja [...], el hielo se ha cerrado por completo a nuestro alrededor», escribió Cunningham en su libro de memorando. Quedaron atrapados en una banquisa sólida en la que el hielo, formado por trozos compactos, no se movía y, en ocasiones, con un sonido que recordaba a un disparo, emergía de repente y formaba pirámides que daban a la superficie un aspecto recortado. A pesar de todo, Ross todavía era optimista. Estaba seguro de que pronto encontrarían una forma de continuar, y la tripulación estaba animada: «Dimos la bienvenida al Año Nuevo con [...] confianza y alegría».

El segundo navegante, Davis, compartía dicho optimismo. Aprovechando el hecho de que se podían caminar entre los dos barcos, comió en el *Erebus* y, después, fue a visitar a Joseph Hooker para «tallar en la dura nieve la figura de una mujer, a la que llamamos nuestra “Venus de Medici”. Le dimos forma sentada y medía unos ocho pies [dos metros y cuarenta centímetros]». Luego, cavaron en el hielo y tallaron una habitación subterránea con una

mesa y un sofá de hielo. La celebración de Nochevieja que siguió fue sonada. Un pingüino que pasara por allí habría visto a marineros que tocaban cuernos y gongs y sostenían cerdos bajo el brazo para que chillaran, en un esfuerzo de cada uno de los barcos por proferir el mayor alboroto posible. Esto era una muestra de los buenos ánimos de la tripulación, pero también constituía una rotunda afirmación de su existencia en el silencioso y estático mundo que los rodeaba. El pingüino, y todas las demás criaturas vivas de los alrededores, debió de huir mucho antes de que aquella cacofonía de sonidos alcanzara su clímax, cuando ambos barcos tañeron las campanas cuarenta y dos veces para dar la bienvenida al nuevo año.

Al llegar la medianoche, el capitán Ross reunió a las dos tripulaciones en la recién creada sala de hielo para estrecharse la mano y brindar por la salud de todos. Era una situación peculiar, como Davis subrayó, pues estaban «todos despiertos»: nadie dormía ni estaba de guardia, ya que el confinamiento de los barcos en el hielo significaba que no había necesidad de subir a las jarcias, ni de plegar o desplegar velas, pilotar el barco desde el timón o poner vigías en la cofa. La expedición de Clark Ross entró en 1842 formando un perfecto retablo sobre el hielo, en el que todos, fuera cual fuera su rango o puesto, tenían un papel. Según Cornelius Sullivan, algunos marineros del *Terror* subieron al *Erebus*, donde se bailó en cubierta hasta las cinco de la madrugada, tras lo cual hubo uno o dos «combates pugilísticos en el castillo de proa que terminaron pacíficamente». En palabras del sargento Cunningham,

«el sábado 1 de enero fue recibido con jovialidad y diversión. Ojalá el año termine igual que empieza».



Después de desayunar, el día de Año Nuevo todos los hombres recibieron un nuevo juego de ropa de invierno: una chaqueta, unos pantalones, dos pares de calcetines largos que sobresalían de la caña de las botas, dos edredones, dos pares de manoplas, una

peluca galesa⁶, un cuchillo, un poco de cuerda y una camisa roja. A Davis, el segundo navegante, le gustó especialmente aquella camisa roja: «Es muy práctica, ya que dura quince días». Entre lavados, asumo que quiere decir.

Las tripulaciones no perdieron tiempo en salir al hielo y despejaron la nieve para crear una sala de baile de hielo junto a la que construyeron, también con hielo, un *pub*. Un cartel, colgado de un gancho del barco y un piolet, e ilustrado con Baco en un lado y Britannia en el otro, proclamaba que el nombre del *pub* era «Los Peregrinos del Océano». En el reverso del cartel, el nombre era diferente: «Los pioneros de la ciencia», algo que, según Davis, le pareció muy gracioso al capitán Ross.

Por una vez, el líder de la expedición se soltó un poco su sedoso pelo. «El capitán Crozier y la señorita Ross inauguraron el baile con una cuadrilla», escribió Davis a su hermana. A pesar de su seriedad presbiteriana, Ross no era ajeno al travestismo. Durante la primera expedición de Parry, cuando todavía no era más que un guardiamarina, había interpretado dos papeles femeninos en obras representadas durante el invierno ártico, el de la señora Bruin, en *El alcalde de Garratt*, y el de Poll en *El paso del Noroeste, o El fin del viaje*. Una vez que Crozier y él hubieron terminado su danza, se abrió la pista de baile a todos. Hubo bailes populares, *reels*

⁶ Un gorro de lana que tiene una extensión tejida por detrás que semeja rizos y que cubre la nuca y hace que sea más adecuado en climas muy fríos. Tiene la ventaja de que, al ser la parte superior del gorro lisa, puede llevarse debajo de otros sombreros y evita que el frío o la lluvia lleguen al cuello de la camisa. Charles Dickens, por ejemplo, en *Cuento de Navidad*, nos dice que el señor Fezziwig (de quien Scrooge fue aprendiz y que, con su carácter jovial y comunitario, representa la antítesis de aquello en lo que él se ha convertido) lleva una peluca galesa.

escoceses y, como no podía ser de otra forma, se repartieron helados a todos.

Gracias al talento artístico del segundo navegante, Davis, no solo disponemos de una crónica escrita, sino también de un testimonio gráfico de que las expediciones no consistían solo en lo que aparece en las crónicas oficiales. Su acuarela *Año Nuevo en el hielo, 1842. Lat. 66,32 S Long. 156,28 O* es, si tenemos en cuenta las circunstancias, uno de los cuadros más conmovedores que conozco, con la banda tocando, las banderas ondeando y un marine que cae de espaldas al suelo. La carta de Davis a su hermana Emily captura un espíritu de puro gozo: «Te habrías reído si nos hubieras visto, calzados con las gruesas botas impermeables, bailando y resbalando por doquier [...], y lo mejor de todo es que no hubo una mala palabra en toda la fiesta».

El recuerdo más vívido de mis propios viajes a la Antártida es el de la formidable escala del paisaje blanco y el tremendo silencio que lo dominaba todo. Un silencio que solo rompían los crujidos, chasquidos y gemidos del hielo al moverse. Imagino a los marineros bromeando, bailando valeses y *reels* de ocho personas, los únicos seres humanos en todo el extremo sur de la Tierra, y la escena se me antoja increíblemente surrealista: el hielo, tan a menudo retratado como un cruel adversario, se transforma brevemente en una pista de baile de un blanco reluciente.

Durante esa noche, al menos, todos eran iguales. «Alrededor de la una de la mañana, cuando los capitanes se marcharon, primero los bombardeamos con bolas de nieve y, luego, los vitoreamos, y se

tomaron ambos tratamientos con el mismo buen humor», escribió Davis. Incluso Ross, que soslayó la mayoría de las frivolidades en su posterior crónica, no fue inmune a la cálida emoción del momento. «Si nuestros amigos de Inglaterra hubieran presenciado la escena, habrían pensado que éramos una banda muy feliz, y estoy convencido de que, en efecto, ese era el caso». Las festividades continuaron al día siguiente, con una especie de patosos Juegos Olímpicos Antárticos. Se plantaron postes engrasados que había que escalar y se soltaron cerdos engrasados que había que atrapar, todo ello acompañado por el estrepitoso sonido de los gongs (que, por lo general, se utilizaban cuando había niebla para mantener el contacto con los otros barcos) y de los cuernos utilizados a modo de trompetas.

El hielo no mostraba indicios de ir a liberarlos. El 3 de enero, McCormick anotó que podía caminar desde el *Erebus* al menos ochocientos metros en todas las direcciones. Y, como no era hombre de quedarse a bordo si podía evitarlo, eso es exactamente lo que hizo. Se cuidaba bien de tener siempre una escopeta a mano, por lo que no resulta sorprendente que, cuando un petrel blanco pasó volando junto a él, se calara la escopeta al hombro y lo disparara. Pero, en esa ocasión, sucedió algo distinto. El petrel cayó en una parte inaccesible del iceberg,

[...] pero su compañero, que volaba con él en esos momentos, se posó de inmediato junto al pájaro herido y, tras colocar el pico junto al de la moribunda criatura, empezó a emitir un doloroso lamento por su compañero, que se moría, inclinó el pico sobre el cuerpo

postrado del otro y dio forma a una nota lastimera, susurrante y gorjeante [...], luego, como empujado por algún impulso o sentimiento instintivo [...] de que aquello era la muerte y ya no podía hacer nada, echó a volar y se alejó. Mientras yo me esforzaba por rodear los riscos del témpano para recoger al otro [...], el pobrecillo levantó débilmente la cabeza y dio unos tambaleantes pasos sobre el hielo, en lo que, al parecer, fue su último esfuerzo.

Lo que sigue parece una conversión camino de Damasco. «¡Qué poco sabemos de la vida y la mente de los animales! Pues, sin duda, tienen mente, llámesela instinto o como se quiera. Están contruidos de forma muy similar a la de su amo y señor, el hombre [...]. El mismo cerebro y los mismos nervios, que, como a él, los convierten en seres conscientes, también deben de dotarlos de la capacidad de pensar».

Para un cazador de pájaros de gatillo fácil, esta constituía una admisión tremenda, pero McCormick no se detuvo ahí, sino que continuó con una valoración de la gente como él mismo: «Muchos de estos vejados y subestimados seres deberían hacer que se avergonzase, pues exhiben a menudo atributos morales del más alto orden».

Pasaron otros tres días antes de que el viento empezara a soplar desde el este y encontrasen suficiente agua despejada como para liberarse del témpano, y dejar atrás a la Venus de Medici y la pista de baile de hielo, que flotaron a la deriva como un diminuto recuerdo de la más extraordinaria fiesta de Año Nuevo.

En los días siguientes, aquellos recuerdos felices debieron de

parecer producto de la fantasía. Los barcos se vieron de nuevo rodeados por el hielo. Avanzaban con extrema lentitud y, en ocasiones, se veían reducidos a flotar en pequeñas piscinas de agua, como si fueran especímenes atrapados en uno de los botes de McCormick. Lo único positivo —mientras flotaban a la deriva de vuelta al punto que habían alcanzado en Navidad— era que ambos barcos permanecían juntos. Había un tráfico regular sobre el hielo que separaba el *Erebus* y el *Terror*. Se dedicaban a la caza de focas siempre que era posible, y destacaban especialmente en esta tarea los señores Oakley y Abernethy. Una de las criaturas, que pesaba más de 385 kilos, dio más de setenta litros de aceite. Al abrir otra, encontraron más de doce kilos de pescado en su estómago.

El 12 de enero de 1842, el hielo por fin se abrió lo bastante como para que los barcos pusieran rumbo al sur. El *Erebus* avanzó treinta kilómetros en una noche, pero por la mañana el hielo volvía a ofrecer más resistencia y se desplegaron hombres con pértigas y ganchos para intentar apartarlo. Ambos barcos estaban ahora confinados a unos ochocientos metros de agua despejada y, para reducir las posibilidades de que chocaran, Ross ordenó que los barcos se amarraran a lados opuestos del mismo iceberg. Y así estaban cuando, el día 17, un fuerte oleaje y una precipitada caída del barómetro los advirtió de la llegada de un fuerte temporal desde el noreste. Lo precedió una calma casi sobrenatural. La temperatura subió por encima de los cero grados, una espesa niebla envolvió los barcos y empezó a nevar. Un enorme iceberg emergió de la niebla frente a ellos, tan cerca que lo único que Ross pudo hacer fue

ordenar que se desplegaran todas las velas en ambos barcos y rezar por sus vidas. Evitaron estrellarse contra él por apenas unos palmos. De hecho, la punta de la botavara de la cangreja llegó a arañar el hielo al pasar junto al témpano.

A la mañana siguiente, el oleaje había aumentado tanto que las dos amarras que sostenían al *Erebus* se rompieron a causa de la tensión y se llevaron con ellas dos de las anclas de hielo. Doce horas después, el temporal finalmente descargó sobre los barcos y levantó unas olas enormes que rompían contra las cimas de los icebergs más altos: «El viento sopla con una fuerza prácticamente similar a la de un huracán en la India Occidental», escribió McCormick.

Cornelius Sullivan estaba bajo cubierta en el *Erebus* cuando se inició la tormenta: «Cada impacto amenazaba con hacer pedazos los maderos. Esperábamos ver caer los mástiles en cualquier momento». En el *Terror*, John Davis registró temores igual de apocalípticos. «A veces —escribió—, creíamos que los témpanos contra los que chocábamos nos harían picadillo». Este era el mismo hombre que con tanta jovialidad había descrito la jarana en el hielo hacía menos de tres semanas. «Allí estábamos, dos barcos inmanejables a la deriva en un mar desconocido [...] y sin poder hacer nada».

Ross estaba comprensiblemente preocupado. «Poco después de medianoche —anotó más adelante—, nuestros barcos se encontraban en un océano montañoso lleno de fragmentos de hielo duros como rocas de granito flotante [...], y la destrucción de los barcos parecía inevitable». Durante veintiocho horas, el destino de

ambas naves pendió de un hilo. Ross no pudo hacer otra cosa que encomendarse a Dios mientras «nuestros barcos oscilaban y crujían entre los enormes fragmentos de témpanos demoledores, sobre los cuales el océano subía y bajaba [...], y los hacía chocar entre sí con temible violencia». «Todos nos aferramos a algo —recordó—, y esperamos el final con la completa resignación a la voluntad de Dios, el único que podía salvarnos y protegernos del gran peligro que corríamos».

La mañana del 21 de enero, la tempestad remitió ligeramente. La popa del *Erebus* había quedado dañada a causa de las cabezadas del barco entre las enormes olas y por los impactos del hielo y el *Terror* señaló que la tormenta le había dañado el timón y no era posible repararlo. La tripulación bajó un bote para que el capitán Ross examinara los daños. Desde luego, parecían más graves que los que había sufrido su propio barco. El timón del *Terror* estaba hecho añicos y su codaste, tan retorcido y estropeado que sería difícil instalar el recambio. Aparte de eso, le sorprendió y alivió ver los escasos daños severos que habían sufrido las dos embarcaciones teniendo en cuenta el calvario por el que habían pasado, y le impresionó cómo Crozier había mantenido su barco estable durante la tormenta gracias a la cuidadosa estibación de la carga de la bodega para conferirle el mayor equilibrio posible. Por supuesto, habían sobrevivido al mal tiempo en el Atlántico Sur antes, pero esta era la primera vez que la naturaleza los había bombardeado con bloques de hielo día y noche, mientras trataba de alancearlos con esquirlas de hielo, duras como el granito, desde debajo de la

superficie.

La mayoría de los marineros estaban exhaustos. Habían permanecido en los puestos de emergencia durante toda la noche y todo el día anterior. También Ross estaba cansado. Davis registró cómo «la habitual sonrisa había desaparecido del rostro del capitán, que parecía angustiado y preocupado». Ross envió a todos los marineros de los que pudo prescindir a descansar bajo cubierta. Los demás comenzaron las labores de carenado de los barcos de inmediato.

El timón roto fue izado a bordo y los carpinteros se dispusieron a retirar la madera astillada y a reemplazar las secciones irrecuperables mientras los armeros y Cornelius Sullivan, el herrero, forjaban nuevas piezas para unir todas las partes. Acabaron las tareas ese mismo día, pero todavía les quedaba mucho por hacer. Parte del cobre que recubría ambos barcos había sido arrancado por la fricción del hielo y tenía que reemplazarse. Entretanto, los carpinteros del *Terror* trabajaban en la construcción de un timón completamente nuevo.

La calma dominó los días posteriores, pero no por ello fueron menos frustrantes. La expedición permaneció a merced del hielo y los vientos y no avanzó mucho. Era necesario mantener una vigilancia constante, veinticuatro horas al día, en busca de pistas —grietas en el hielo que ofrecían posibles caminos para los barcos— y a fin de alertar acerca de la existencia de cualquier iceberg pesado que las olas empujaran contra el barco. Por si fuera poco, el *Terror* estuvo a punto de incendiarse. El calefactor patentado por Sylvester,

encendido las veinticuatro horas del día para secar las húmedas bodegas, se calentó tanto que algunas partes del barco no se podían ni siquiera tocar y diversos bloques de madera se incendiaron. Empezó a salir humo y tuvo que arrojarse agua a la bodega para evitar que se incendiara. Nada de lo que habían experimentado durante el primer viaje los había preparado para una situación así. No hubo señales de que algo estaba cambiando hasta el 1 de febrero. Al anochecer, vieron que se encontraban cerca del borde de la masa de hielo. El hielo que los rodeaba, sin embargo, era pesado, y el *Erebus* se llevó unos cuantos golpes muy fuertes antes de lograr salir a agua abierta a las dos de la madrugada del día siguiente.

Cornelius Sullivan expresó el alivio que sintieron todos: «Gracias a Dios y a estos barcos contruidos en Gran Bretaña nos hallamos de nuevo en el seno del mar abierto tras haber permanecido encerrados en el centro de nuestro enemigo por espacio de cuarenta y siete días». Por su parte, Davis escribió también sobre la indescriptible alegría que lo llenaba, pero no se olvidó de anotar que su progreso era desalentador. Desde Nochebuena, solo habían ganado ciento sesenta kilómetros.

El frío era muy intenso. Una cuerda de una pulgada y media [3,81 centímetros] se hinchaba con el hielo hasta alcanzar una circunferencia de no menos de treinta centímetros. Cuando el mar barría las cubiertas, los hombres de guardia, o el timonel (no había puente cubierto en ninguno de los dos barcos), se transformaban en trozos semovientes de hielo. Una mañana, mientras se picaba el hielo pegado a la proa, se encontró un pez congelado en un costado

del barco. Se retiró con sumo cuidado para descongelarlo y, cuando se estaba a punto de hacer un dibujo para inmortalizar el fenómeno, el gato del barco se abalanzó sobre el pez y se lo comió de un bocado.

Justo después de la medianoche del 22 de febrero, se toparon con otro temporal durante el cual oyeron un grito del vigía, que anunció que la Gran Barrera del Sur estaba a la vista. Pero no hallaron el modo de atravesarla. Ross insistió durante un tiempo con la esperanza de encontrar algún acceso, sin embargo, el hielo estaba cerrándose rápidamente y la barrera parecía infinita. El 23 de febrero, a aproximadamente dos kilómetros y medio del muro de hielo, el *Erebus* esperó a que el *Terror* lo alcanzara para que ambos barcos registrasen su posición al mismo tiempo. Estaban en 161° O y 78° 9' 30" S; habían superado su anterior récord en nueve kilómetros y medio. Davis, el segundo navegante, a bordo del *Terror*, confesó sus sentimientos en una carta a su hermana. «El *Erebus* sondeó la profundidad y nos colocamos a su lado de modo que nadie pudiera decir que un barco estaba tras el otro. Nadie batirá la marca en esta longitud, de eso estoy seguro». Hasta cierto punto, tenía razón. Ninguna otra embarcación de vela llegaría jamás tan al sur como lo habían hecho ese día el *Erebus* y el *Terror*. De hecho, ningún barco de ningún tipo llegaría tan al sur en los siguientes sesenta años. Ross, que ya había alcanzado los 82° 43' N en 1827, podía alardear ahora de haber conseguido una gesta solo compartida por sus compañeros de expedición Edward Bird y Thomas Abernethy: haber estado más al norte y más al sur que

nadie en la Tierra.

Sin embargo, la segunda expedición no había estado a la altura de las expectativas generadas por la primera. El polo sur magnético los atormentaba, pero estaba más allá de su alcance; el hielo había atenazado a los barcos demasiado tiempo y, en un momento dado, habían estado más cerca del desastre que en ningún otro instante desde su partida de Inglaterra. Era el momento de retirarse para evitar mayores daños a los barcos, dirigirse a un puerto seguro y reabastecerse. La temporada había llegado a su fin. Ross comunicó por señales a Crozier que planeaba poner rumbo a las islas Malvinas.

Ese día, mientras medían la profundidad, el siempre curioso cirujano McCormick echó un último vistazo a la implacable barrera de hielo que había estado frente a ellos tanto tiempo y que había frustrado todos sus intentos de desembarcar en el continente antártico. El resultado fue una de las mejores descripciones que aparecen en su diario.

Era un día despejado, el sol brillaba en un claro cielo azul y sus rayos caían sobre la barrera y conferían un hermoso efecto a sus verticales y aserradas caras, y resaltaba el relieve de sus diversos ángulos y salientes, que se alternaban entre el sol y la sombra para formar un largo muro de hierro perpendicular de cien pies [treinta metros] de altura [...]. A lo largo de su base, numerosos fragmentos de hielo, de todas las formas y tamaños, estaban dispersos o amontonados de forma caótica [...] y provocaban huecos en los espectaculares acantilados, vaciados por el aterrador poder de estos

agitados mares que los vientos de los temporales ponen en movimiento al barrer la vasta y poderosa superficie del océano Antártico.

El breve verano antártico había acabado, y el tamaño y la frecuencia de los icebergs iba en aumento. El último día de febrero, según recordó Davis, «navegamos entre un gran número [...], algunos de varias millas de longitud, y en una ocasión contamos hasta noventa». Era un momento muy peligroso. Evitaron uno de los icebergs por menos de treinta metros. «Contuve la respiración cuando pasábamos junto a él —escribió Davis—. Los marineros estaban en cubierta para dar una bordada, pero no habríamos podido evitarlo». Cuando el *Erebus* lo hubo dejado atrás, su tripulación solo pudo contemplar cómo el *Terror* se enfrentaba a las agitadas aguas que lo separaban del iceberg: «La tripulación del *Erebus* afirmó que fue una escena maravillosa, pero sin duda resultó mucho más maravillosa para quienes la contemplaban desde la seguridad de nuestro barco que para quienes lo vivían».

Resulta tentador asumir que, a medida que los barcos navegaron hacia el norte a principios de marzo, los peligros disminuyeron. Sin embargo, lo cierto es que sucedió todo lo contrario. Había menos icebergs, pero era más difícil divisarlos, pues las noches se alargaron hasta durar ocho horas. No obstante, el sargento Cunningham tenía plena confianza en que todo iría bien, y por eso escribió, en la entrada del 12 de marzo de su diario, que «el trayecto hacia las Malvinas está siendo muy agradable». Tras esa tranquilizadora entrada, encontramos otra de un cariz muy distinto:

«Domingo 13: espero no volver a vivir nunca un día como este».

A pesar de que los vientos soplaban con más fuerza, el *Erebus* navegaba todavía a siete nudos cuando, justo antes de la una de la mañana, James Angelly, desde la cofa, dio la alarma a treinta metros por encima de sus cabezas. «¡Todos a cubierta!». Se despertó a los hombres que dormían en las hamacas, que se presentaron medio desnudos y completamente confundidos. Entre estos se encontraba John Davis. «Estaba durmiendo y, además, de baja por la mano —escribió después—. Me despertó el ruido de las gavias al plegarse y permanecí despierto, escuchando. Sabía que algo no iba bien por las constantes órdenes que se daban al timonel. Al final, alguien gritó por la escalera de la escotilla de proa: “¡Todo el mundo a ayudar a cubierta! ¡Todos, sin excepción!”. Y, a continuación, sentimos el choque. “¡Dios mío! —grité—. ¡Hemos impactado contra un iceberg!”».

A partir de ese momento, los acontecimientos se sucedieron con rapidez. Ross hizo virar su barco a babor para evitar que fuese aplastado, solo para encontrarse con que el HMS *Terror*, con las gavias y el trinquete desplegados, había virado a estribor y se dirigía directamente hacia el *Erebus*. El *Terror* no tenía la menor posibilidad de evitar el iceberg y el barco al mismo tiempo. La colisión era inevitable. A bordo del *Terror*, John Davis recordó lo que sucedió a continuación. «Abrí la puerta para evitar que se atascara, me vestí apresuradamente con un par de prendas y subí corriendo por la escalera de la escotilla. Esperaba encontrarme con la pared de un iceberg por encima de nuestras cabezas, pero, en su lugar,

justo junto a la pasarela estaba la proa del *Erebus* [...], cuyo cobre sobresalía por encima de nuestra regala, había perdido el mastelero del palo de trinquete y el bauprés. Y, entonces, chocó contra nosotros con una fuerza que casi me arrojó al suelo».

El capitán Ross describió el momento del impacto:

Cuando chocó contra nosotros, casi todo el mundo cayó al suelo. Nuestro bauprés, el mastelero del palo de trinquete y varias vergas se rompieron y los barcos quedaron unidos, con los aparejos enredados, y se golpeaban uno contra el otro con temible violencia, eran empujados contra la cara de barlovento del enorme témpano [...], contra el cual las olas rompían y lanzaban espuma hasta cerca de la cima de sus perpendiculares paredes. En ocasiones [el *Terror*], se elevaba sobre nosotros, casi exponía su quilla, y luego descendía cuando era nuestro turno de elevarnos en la cresta de la ola y amenazábamos con caerle encima, mientras el estruendo de la obra muerta y los botes al romperse aumentaba el horror de la escena.

Al tratar de evitar el iceberg, los dos barcos habían puesto rumbo de colisión y, ahora, estas dos resistentes naves, que habían sobrevivido a todos los embates de la naturaleza, eran arrojados repetidamente uno contra el otro por las olas. En el *Erebus*, Cornelius Sullivan contempló horrorizado cómo el *Terror* impactaba contra su barco con tal fuerza que hundió su ancla en los maderos del casco, de veinte centímetros de grosor. El bauprés del *Erebus* «estalló en átomos» y la parte de arriba del trinquete y todas las botavaras, estáis y jarcias fueron arrancadas. «Nosotros, pobres peregrinos del océano —recordó Sullivan—, pensamos que vivíamos

nuestros últimos momentos en esta vida».

Con la excelente perspectiva que se tenía a bordo del *Terror*, el sargento Cunningham describió lo que sucedió a continuación. «Luego, se separaron durante un momento (que creó un suspense horripilante para los pobres desventurados medio desnudos que poblaban sus cubiertas). Nos embistió de nuevo en el costado con un terrible estrépito [...] y estuvo a punto de partir nuestras cuadernas, destrozó nuestras defensas de goma e hizo saltar el forro de hierro». Los dos barcos permanecieron unidos unos instantes antes de separarse de nuevo; entonces, los mástiles se partieron y un alud de vergas se precipitó sobre la cubierta. En medio del caos, el capitán Crozier aprovechó el momento para dirigir al *Terror* hacia un hueco atterradoramente pequeño en la pared de hielo que se cernía sobre ellos. Al recordar aquel momento tan angustioso para su hermana, Davis describió los pensamientos que le cruzaron la mente durante esos instantes de crisis: «Emily, ¿cuáles eran mis temores? Tenía miedo de presentarme ante un Dios severo pero misericordioso y justo; no estaba preparado para morir. ¡Lo que habría dado en ese momento por tener aunque fuera un solo día para prepararme ante ese horrible desafío...! ¡Una rápida sucesión de todo tipo de pensamientos me invadió el cerebro! Toda mi vida pasó ante mis ojos en unos pocos segundos, y ¿a qué podía encomendarme, sino a su misericordia?».

El *Terror* se deslizó a través del hueco sin apenas margen. No estaba claro, no obstante, que el *Erebus* fuera a tener la misma suerte. De hecho, al sargento Cunningham, que se esforzaba por penetrar la

oscuridad tras él, le pareció que todo había terminado: «Ya no veíamos el desgraciado *Erebus* y, de hecho, no concebíamos cómo podría salvarse».

El *Erebus* corría un grave peligro. La colisión lo había dejado casi por completo ingobernable; las vergas caídas se habían enredado con el aparejo de las vergas inferiores e imposibilitaban que la tripulación desplegara velas. Al igual que Crozier unos momentos antes, Ross tuvo que pensar rápidamente y, en la subsiguiente crónica de la expedición, describió con detalle lo que sucedió a continuación:

La única forma de salir de esta horrible y desastrosa situación era recurrir a la peligrosa maniobra de intentar dar marcha atrás [...]. El barco se bamboleaba mucho y la posibilidad de que los mástiles se partieran cada vez que los penoles inferiores golpeaban contra los acantilados del témpano, que se elevaban muy por encima de nuestros palos, hacía muy peligroso recoger la mayor; pero, tan pronto se dio la orden, el espíritu intrépido de los marineros británicos se impuso y los hombres subieron corriendo las jarcias con la misma actitud que si se tratara de una ocasión normal, y, aunque más de una vez fueron empujados fuera de la verga, en poco tiempo soltaron la mayor. Entre el rugido del viento y del mar, era difícil escuchar y ejecutar las órdenes que se daban, así que pasaron tres cuartos de hora antes de que pudiéramos rotar las vergas y amurar la mayor bien fuerte, un recurso al que quizá nadie había recurrido antes en un tiempo así. Pero tuvo el efecto deseado; el barco empezó a moverse hacia atrás, hundió la popa en el mar y

dejó que las olas barrieran los botes, incluido el del capitán, mientras los penoles bajos rascaban la rugosa cara del iceberg [...]. Tan pronto como lo hubimos dejado atrás, apareció otro directamente a popa; nos dirigíamos hacia él, y el problema ahora era dar la vuelta al barco y conseguir que apuntara entre los dos témpanos, donde había un espacio abierto no mayor que tres veces la eslora; por fortuna, lo logramos y, en unos pocos minutos con el viento a favor, el barco navegó rápidamente por el estrecho canal, entre dos altas y perpendiculares paredes de hielo [...], al instante siguiente, teníamos agua despejada a sotavento.

El *Terror* utilizó una señal pirotécnica para indicar que estaba a salvo. Cuando vio una escena similar no muy lejos, Cunningham supo que sus peores temores se habían demostrado infundados y que también el *Erebus* había escapado de los icebergs («lo que hizo que nuestros corazones latieran llenos de júbilo»). Al dirigir la mirada hacia la oscuridad, vieron lo afortunados que habían sido ambos barcos al poder escapar. El iceberg no era un témpano solitario, sino que formaba parte de una larga y continua cadena que no podía atravesarse por ningún otro punto más que por el estrecho hueco que los había salvado de la destrucción.

Sullivan no tenía dudas de a quién atribuir su supervivencia: «Dios Todopoderoso, amigos, fue quien nos salvó de una muerte horrible a tres mil millas de tierra firme». Cunningham estaba de acuerdo: «Debo decir que fue la más maravillosa intervención de la providencia divina lo que evitó que nos encontráramos con nuestro creador». También Davis lo tenía claro: «Al rayar el alba, y después

de habernos comunicado con el *Erebus*, me dirigí a mi camarote; jamás un pecador dio gracias al altísimo en su trono de una forma más sincera que yo en ese momento».

Cuando McCormick escribió su versión de cómo habían sobrevivido, no fue tan lejos para buscar a quién dar gracias:

Desde luego, en un momento de crisis tan peligroso, nadie envidia la responsabilidad del capitán [...]. Sin embargo, el capitán Ross se demostró a la altura de las circunstancias y, con los brazos cruzados, se mantuvo en pie en la parte de atrás del alcázar y dio con calma la orden de desplegar la mayor. Su actitud, aunque firme en todo momento, dejó entrever [...] la cuasi desesperación con la que contempló el resultado de esta última maniobra, la única que teníamos posibilidad de ejecutar.

La marcha atrás que Ross y su tripulación ejecutaron en una situación de extrema dificultad y peligro habría sido una maniobra compleja incluso en condiciones óptimas. Había sido este inmenso riesgo, más que el inmenso poder de Dios, lo que había salvado las vidas de sus hombres.

En el *Terror*, Crozier también había actuado con sangre fría. «Cuando todo hubo terminado, el capitán dijo que no tenía la menor idea de lo que había hecho durante aquella hora ni de cómo habíamos escapado», escribió Davis, que, a continuación, nos ofrece un comentario que permite hacernos una idea de lo aterradora que fue la experiencia para la tripulación: «Solo uno perdió la razón, pero dos o tres no podían dejar de llorar».

Las señales intercambiadas entre los dos barcos confirmaron que el

Terror no había sufrido daños graves y que el *Erebus*, ahora seguro a sotavento de los icebergs, ya tenía hombres en cubierta que despejaban las vergas rotas y las jarcias destrozadas, mientras otros aguardaban su turno para relevarlos.

Un meteoro cruzó el cielo.

A lo largo del día siguiente, a pesar de que era el *sabbat*, por lo general sacrosanto, la tripulación trabajó en las reparaciones. Mientras unos se dedicaban a recorrer el aparejo, los carpinteros fabricaban un nuevo bauprés y otros buscaban la causa de una vía de agua en la amura de estribor. Se determinó que la había producido el ancla que se había incrustado en el casco durante la colisión. Al final, decidieron que era más seguro no retirarla, por lo que el ancla permaneció clavada en el *Erebus*, como un símbolo desafiante de la experiencia cercana a la muerte que habían superado. Ambos barcos habían sufrido daños en sus timones, en el caso del *Terror*, tan graves que hubo que fabricar uno nuevo con planchas de roble que se reforzaron utilizando sierras para el hielo. El revestimiento de cobre de ambos barcos, en palabras de Davis, se había «arrugado como papel de estraza».

En dos días, la tripulación del *Erebus* había reparado el mastelero del trinquete y desplegaba las velas en la verga más alta, lista para aprovechar los fuertes vientos del oeste, que lo impulsaron a unos raudos siete u ocho nudos. Puede que hubiera recibido un duro castigo, pero navegaba unos doscientos cincuenta kilómetros cada día.

Cuando se acercaron al cabo de Hornos, cuya terrible reputación

era por todos conocida, temieron que el tiempo empeorara; sin embargo, no hallaron más que cielos despejados y vientos suaves. «Nos acercamos rápido al cabo de Hornos —apuntó Cunningham—. A 7 nudos». El 29 de marzo, mientras los capitanes Ross y Crozier y los oficiales medían la profundidad y la temperatura del mar, Cunningham aprovechó la oportunidad para dedicarse a algunas tareas domésticas. «Ropa de cama aireada. Hamacas limpias colgadas y limpiadas las sucias. Muy contento con todo lo hecho».

Si el tiempo era favorable, el puerto seguro de las islas Malvinas estaría a solo una semana de distancia y, con él, tendrían la posibilidad de descansar, recuperarse y reparar los daños de los últimos turbulentos cuatro meses. Es lógico que pensaran que lo peor había pasado.

Pero entonces, al despuntar el alba el 2 de abril, estalló una tormenta. A esas alturas, los hombres ya estaban familiarizados con los temporales y, en consecuencia, con los primeros indicios ya se encontraban en la verga de la mayor recogiendo velas como habían hecho mil veces antes. Esa vez, sin embargo, algo fue mal. James Angelly, uno de los contramaestres del *Erebus* y el hombre que había divisado los icebergs que habían estado a punto de acabar con ellos aquella catastrófica noche unas semanas antes, se hallaba en lo alto de las jarcias cuando sucedió lo impensable. A pesar de su experiencia, que lo convertía en parte de la élite de la tripulación, perdió agarre, resbaló y cayó, como una piedra, al agua. De inmediato, se le lanzó un salvavidas y, al principio, pareció que lo había agarrado. El *Erebus* viró tan rápido como pudo y se dirigió

hacia Angelly, pues el mar estaba demasiado agitado como para bajar uno de los cúteres. Se encontraban a menos de doscientos metros cuando el viento cambió de súbito y los obligó a maniobrar de nuevo. Mientras giraban, Ross vio a Angelly «sentado firmemente sobre el salvavidas», pero advirtió con cierta alarma que «no se había atado a él con las cuerdas a tal fin». Para cuando el barco se acercó una vez más, no había nadie agarrado al salvavidas. «Para nuestro inconmensurable pesar —registró Ross—, nuestro desventurado camarada había desaparecido».

Cunningham, a bordo del *Terror*, no pudo evitar observar que el *Erebus* había tenido más mala suerte de la que le correspondía, pues «había perdido a tres hombres en el agua, a uno por asfixia y otro estaba gravemente herido». El marine George Barker, el contramaestre Roberts, Edward Bradley, capitán de la bodega, y ahora el contramaestre James Angelly habían perecido. «Gracias a Dios nosotros no hemos sufrido aún ningún accidente de ese tipo».

Dos días después, divisaron la isla Beauchene, la más meridional de las setecientas que conforman el archipiélago de las Malvinas. Su avistamiento debería de haber animado a la tripulación, pero el *Erebus* no tenía humor para celebrar nada después de haber perdido a un compañero. Las palabras de John Davis, escritas a bordo del HMS *Terror*, aunque un tanto melodramáticas, debían de reflejar los sentimientos de muchos mientras las dos exhaustas tripulaciones se acercaban al primer asentamiento humano que habían visto desde noviembre. «Hemos tenido un viaje exitoso pero trágico, y hemos salvado la vida solo gracias a una de las escapadas

más milagrosas de los anales de la historia naval del mundo. Por ello, la gente está desanimada». La lluvia y la espesa niebla que los recibieron mientras buscaban dónde anclar seguramente no mejoraron el humor de los marineros. No se celebró ninguna gran recepción, pues la visibilidad era tan mala que nadie en la orilla los vio.

Capítulo 9

«Nunca se ha visto un lugar tan horrible como este»



Un boceto, que se atribuye generalmente a John Davis, del Terror, de Puerto Soledad, donde la expedición de Ross fondeó el 6 de abril de 1842.

Con la ayuda de cartas de navegación detalladas compiladas por el capitán FitzRoy, que había llegado a las Malvinas con el HMS *Beagle* nueve años antes, el *Erebus* echó el ancla en Puerto Soledad, en la entrada de una larga ensenada conocida como bahía de la Anunciación el 6 de abril de 1842. A la niebla y la lluvia se sumaron las decepcionantes noticias de que no habían llegado cartas de casa y el hecho de que, debido a un retraso en el envío de suministros desde Buenos Aires, la comida que se disfrutaba a bordo era probablemente más apetitosa y variada que la disponible

en tierra firme. Como Joseph Hooker explicó tristemente en una carta a su padre, «nunca se ha visto un lugar tan horrible como este. La Tierra de Kerguelen es un paraíso en comparación [...], no hay cartas ni periódicos ni sociedad digna de ese nombre, ni hombres ni mujeres, no hay de nada, excepto muchas vacas [...], gansos silvestres, conejos y zorros». Solo el comandante del *Terror*, Crozier, y el teniente Bird, del *Erebus*, tenían motivos reales de celebración: una de las pocas noticias que sí que habían llegado a las Malvinas era la de que sus ascensos, recomendados por Ross hacía muchos meses, se habían confirmado.

La colonia era un lugar decrepito. El teniente gobernador Richard Moody, un oficial de los Reales Ingenieros de veintiocho años, llevaba en su puesto solo dos meses y, probablemente, se sintiera sobrecogido ante la llegada de un explorador tan eminente y famoso como James Clark Ross, por no mencionar a los ciento veintiséis hombres que lo acompañaban. De pronto, la población de las islas se había doblado. Hooker, quien en ocasiones se había mostrado crítico con la reticencia de Ross en lo referente a informar al público británico de sus gestas, se alegró al saber que «el gobernador dice que nuestros últimos éxitos causaron una profunda sensación de triunfo en Inglaterra». No obstante, sus palabras hacia el propio gobernador no fueron tan benévolas. «El administrador acaba de estar en la orilla. Ya había oscurecido cuando llegó y encontró a su excelencia (el teniente gobernador) en una estancia sin ninguna vela y acompañado por un pedante secretario. A pesar de que estaba empapado por la lluvia, no le ofrecieron ni siquiera un vaso de vino

ni de grog». No había pan ni harina en el asentamiento, y el propio gobernador se encontró en la ingrata situación de tener que mendigar un poco de harina de unos barcos que llevaban en el mar cuatro meses y medio.

Cuando llegué a las Malvinas descubrí que, ciento setenta y cinco años después, la población había crecido de sesenta a algo más de tres mil personas. La mitad de ellas habían nacido en las mismas islas. Del resto, en el último censo, 740 aparecían registradas como ciudadanos británicos, 241 santaeleneros, 142 chilenos y 469 como ciudadanos de «otras nacionalidades». Entre estos otros había tres georgianos, un esrilanqués y setenta y cuatro zimbabuenses, que formaban parte de una operación de limpieza de minas. Los vi trabajando, lenta y metódicamente, buscando y desactivando minas terrestres que llevaban allí desde la guerra de 1982, junto a la rudimentaria y vieja carretera que conecta la base aérea de Monte Agradable con la capital, Puerto Argentino. La guerra, o, como algunos prefieren denominarlo, el conflicto (pues nunca se declaró oficialmente la guerra), terminó hace más de treinta y cinco años. Fue una victoria para Gran Bretaña, que muchos consideraron que infundió ánimos a la población, una señal de que todavía éramos capaces de vencer. Cuando James Clark Ross y el *Erebus* llegaron aquí en 1842, sus recuerdos de los éxitos militares británicos eran mucho más recientes. Hacía menos de treinta años que Napoleón había sido derrotado en Waterloo y aún seguían con vida muchas personas que recordaban haber recibido la noticia de la victoria de Nelson en Trafalgar.

Las Malvinas nacieron de un conflicto. Para cuando terminó la guerra de los Siete Años, en 1763, los franceses habían perdido la mayoría de sus colonias en América del Norte, la India y las Indias Occidentales y buscaban desesperadamente algún medio para reestablecer su influencia como potencia global. Louis-Antoine de Bougainville, un soldado y marinero —más conocido por ser el hombre que dio su nombre a la flor que adorna tantas paredes y jardines tropicales más que por ser el primer francés en circunnavegar el orbe—, concibió un plan para ello. Su idea, en palabras del historiador Barry Gough, «era plantar la flor de lis en las Malvinas». Luis XV ofreció el apoyo real, pero no dinero, por lo que Bougainville financió la expedición de su propio bolsillo. Armó barcos, reclutó marineros del puerto de Saint-Malo, en Bretaña, y llegó a las islas en febrero de 1764, que bautizó (por la ciudad de sus marineros y constructores de barcos) como «les Îles Malouines», que luego se traduciría al español como las islas Malvinas, mientras que atribuyó a la capital el nombre de Port Louis, en honor a su patrón real. No está especialmente claro por qué escogió las Malvinas. Sus primeras impresiones de las islas no fueron prometedoras: «Una tierra yerma y deshabitada [...], un profundo silencio roto solo por el grito de un monstruo marino; por doquier encontramos una extraña y melancólica uniformidad».

Pero Francia no era el único país que reclamaba las islas. Tras haber desembarcado en algún otro punto del archipiélago, los británicos también reivindicaban su soberanía, mientras que los españoles exigían su posesión en virtud del Tratado de Tordesillas,

por el cual, en 1494, el Nuevo Mundo se había repartido entre España y Portugal. Durante los siguientes cincuenta años, las Malvinas fueron reclamadas en diversos momentos por franceses, británicos y españoles, y, con el auge de la industria ballenera en el sur del Atlántico, también por los estadounidenses. Entonces, en 1820, un nuevo país, Argentina, nacido del naufragio del Imperio español, ratificó su soberanía sobre las islas.

Cuando me siento a cenar frente al mar en Puerto Argentino (un bacalao austral deliciosamente cocinado), oigo que, en la mesa de al lado, unos comensales hablan en español. Son un grupo de argentinos que han participado en el maratón de las Malvinas que se ha celebrado hace menos de una semana. Tanto el ganador como el segundo fueron argentinos, lo que no sentó bien a los isleños. Tampoco gustó la reciente visita de los Nadadores Argentinos para la Paz, que lucieron camisetas que mostraban las Malvinas como parte de Argentina.

Lo primero que hago la mañana siguiente, de camino a una reunión con el editor de *Penguin News*, el principal periódico de las Malvinas, es fijarme en los carteles manuscritos pegados en las ventanas del Centro de Exploración Marina: «Abandonad la reclamación de soberanía», «Reconoced nuestro derecho a la autodeterminación», «No hay diálogo posible hasta que Argentina abandone la reclamación de soberanía sobre nuestras islas». Para ser justo con todos los bandos, los intereses extranjeros en las Malvinas a lo largo de su historia se han basado más en su localización que en lo que son. Y la visita de Ross en 1842 no se

apartó de este patrón.

Una de las prioridades de la recién llegada expedición era la confección de cartas de navegación de su viaje hasta el momento, responsabilidad que Ross delegó en el segundo navegante del *Terror*, John Davis. Hacia el final de una larga carta a su hermana Emily, admitió que la presión lo superaba. «Casi he perdido la vista, pues trabajo día y noche para ultimar las cartas que deben salir ya rumbo a Inglaterra». Al día siguiente, escribió con alivio: «He terminado mi carta y el capitán Ross dice que no podría ser mejor». Cuando uno lee el final de esta larga y reveladora misiva, no puede evitar sentir lo mucho que este joven, y muchos otros de sus compañeros de viaje, debía de añorar a su familia y seres queridos después de haber pasado dos años y medio lejos de su hogar. «Dale un beso a mi queridísima madre de mi parte —pide al despedirse—; también os envío besos a Ellen y a ti, y cariño y recuerdos para todas las chicas y amigos. Siempre tu afectuoso hermano, Jack».

Con el invierno a la vuelta de la esquina, la necesidad más imperiosa era asegurar una fuente regular de alimento para las tripulaciones, por lo que se enviaron partidas para que cazaran y sacrificaran todo cuanto fuera comestible, principalmente gansos, conejos y el ganado silvestre del lugar, descendientes del ganado que los franceses habían llevado con ellos a las islas en su primera visita, en 1764. Hooker describió que estas reses estaban «provistas de un coraje indomable y de una salvaje ferocidad», y pasó a relatar un dramático enfrentamiento entre un cazador y su presa: «El valiente artillero del *Erebus* fue derribado por el toro al que había

herido, que, enloquecido, lo embistió y, con los cuernos, dejó a cada lado de su cuerpo profundos surcos en la tierra».

Sin duda alguna, Ross debió de sentirse aliviado al ver llegar a Puerto Soledad el queche de la Marina Real *Arrow*, que había estado explorando las islas. Sus hombres aconsejaron a las partidas sobre cómo cazar a aquellas enjundiosas pero peligrosas bestias. Les recomendaron utilizar perros.

La primera salida del doctor McCormick tuvo lugar el 11 de abril. Parece que a esas alturas ya había recuperado las ganas de disparar a animales. Encontró conejos en las dunas que había cerca de la playa y cazó nueve, y «unos cuantos pájaros en el camino de vuelta», entre ellos un halcón, cuatro tordos y una avutarda magallánica macho. El 9 de mayo abatió tres ostreros, un conejo, dos halcones negros y otro halcón con el lomo gris ceniza y blanco. Diez días después, añadió cuatro avutardas magallánicas más a su botín — «sus cuerpos asados aportaron una deliciosa variedad a nuestra mesa»— junto con «cuatro carancas, cuatro patos vapor, un halcón marrón, tres patos, tres cormoranes y dos bellísimas palomas antárticas». También salió a cazar ganado acompañado de Thomas Abernethy. Había algo hemingwayano en estas excursiones. Un proyectil atravesó la boca de un viejo toro, que cargó contra ellos y fue derribado con un segundo disparo, cuando ya estaba cerca de McCormick. «Fue un momento angustioso. La furiosa bestia, que sacudía la cornamenta y escupía sangre por la nariz, se abalanzó sobre mí —recordó McCormick— [...], cuando disparé, dio un salto y cayó con tal [...] fuerza a unos pocos pies de donde yo estaba que la

tierra tembló bajo mis pies».

La necesidad de mantener a raya el aburrimiento era constante, sobre todo, según parece, los domingos. En su entrada del 17 de abril, tras describir el servicio religioso, el sargento Cunningham explicó los peligros que suponía tener un día libre. «Todos se embriagaron sin darse cuenta con una droga nociva conocida como ron. A las ocho de la tarde, me dirigí a la orilla con la tripulación de un bote para devolverlos a bordo; los había encontrado tirados por la hierba. Uno de ellos casi se muere durante la primera guardia y se le tuvo que hacer un lavado gástrico».

El 3 de mayo, el *Arrow* zarpó rumbo a Río de Janeiro cargado con cartas para sus seres queridos y la petición de Ross de que se enviara un nuevo bauprés tan pronto como fuera posible. La tripulación lanzó tres vítores cuando el queche pasó por la popa del *Erebus* rumbo al este, por la bahía y hacia el Atlántico.

A medida que se acercaba el invierno austral, dedicaron los días a hacer observaciones magnéticas, enviar partidas de caza en busca de reses, reparar la parte superior del mástil y colocar un bauprés improvisado. Se construyó un embarcadero para transportar a hombres y bienes de los botes a la orilla. Para mantener a la tripulación ocupada, el capitán Ross los puso a trabajar en la construcción de observatorios para comprobar las mediciones magnéticas y en lo que Cunningham llamó «casas de tierra», en las que se alojó temporalmente la carga mientras los barcos se sacaban del agua, colocaban de lado, carenaban y recalafateaban. También se erigió un observatorio astronómico y meteorológico cerca del

fuerte construido por Bougainville.

El día después de mi llegada me conducen de Puerto Argentino a la vieja capital de Puerto Soledad (el antiguo Port Louis) para ver si queda rastro algún de la presencia del *Erebus* y el *Terror*. Camino por las elevaciones, donde todavía hay indicios de la presencia de los observatorios, y, luego, bajo a la orilla en la que fondearon los barcos y en la que se vararon para su reparación. La tierra que Hooker describió como «baja y razonablemente verde» apenas ha cambiado. Un estrecho valle discurre hacia el mar. Una línea de piedras, los restos del muelle que construyeron, todavía se adentra en la bahía. Una sólida granja de piedra, construida como cuartel militar en 1843, domina la suave cuesta, con amplias vistas de la bahía de la Anunciación y de los terrenos bajos de dos brazos que limitan su salida al mar. Para la tripulación del *Erebus*, que llevaba dos años y medio sin ver a sus familias y amigos, aquel paisaje desolado debió de resultar frustrante, e incluso ser una fuente de desesperación para alguno; pero, para mí, que salí de Londres hace solo dos días, el espacio de las Malvinas resulta reconfortante e incluso liberador. Disfruto del sencillo placer de respirar hondo aire puro y de caminar directamente hasta los pájaros de la orilla — cormoranes, martinetes comunes, ostreros— sin que a ninguno de ellos le importe un bledo mi presencia.

Las Malvinas siempre han estado envueltas por una pureza prístina. Al parecer, no hubo moscas en la isla hasta después de 1870. Cuando llegaron, se consideraron algo raro y exótico. Las ancianas de Puerto Argentino almacenaban moscardones en cajitas. Charles

Darwin, que pasó más tiempo en las Malvinas que en las Galápagos, cabalgó desde Puerto Soledad con algunos de los gauchos que se ganaban la vida cazando y también dio paseos durante los cuales encontró fósiles de más de cuatrocientos millones de años de antigüedad. Estos constituirían luego una parte crucial de las pruebas de la existencia de las placas tectónicas. «A mis ojos [...], el aspecto de las Malvinas cambió después de ese paseo», escribió más adelante.

Hooker, a quien la primera impresión de las Malvinas había deprimido, también cambió de opinión cuando empezó a explorar un poco más allá de Puerto Soledad. Clasificó sesenta y cinco especies de angiospermas y se interesó especialmente por el *tussock* local, que crecía allí donde había agua y alcanzaba gran altura.

Mi exploración de las Malvinas la hago desde el aire, en uno de los vuelos regulares que realiza el SAGIM, el Servicio Aéreo del Gobierno de las Islas Malvinas. Parece el modo perfecto de salir de Stanley y evitar coincidir allí con la llegada del último gran crucero de la temporada, que desembarcará a mil pasajeros en la isla durante las siguientes horas. Así que pago cincuenta libras para hacer un viaje en uno de los bimotores Britten-Norman Islander que vuelan por las islas para entregar el correo y transportar objetos y pasajeros a las comunidades aisladas de Puerto Argentino.

El viaje resulta una experiencia estimulante. El extremo sur de la isla Soledad, llamado Rincón del Toro, es una gran extensión de hierba baja. Es un paisaje con un litoral muy accidentado, marcado por ensenadas sinuosas y lagos y lagunas en la superficie.

Entonces, como en una película, la tierra se acaba a nuestros pies, el cielo se despeja de nubes y nos encontramos sobre el océano abierto, rumbo a la agreste costa de la Gran Malvina, afilada por el sol. En muy poco tiempo sobrevolamos arcos de roca y acantilados escarpados. Aquí las ensenadas se convierten en fiordos. Viramos y descendemos hacia el pequeño asentamiento de Puerto Esteban, cuyo aeródromo no es más que un prado inclinado e irregular y cuya terminal aérea es una cabaña en la que cabría a duras penas medio coche.

Reciben al avión la esposa y la familia del granjero que me acompaña a bordo, acompañados de un curioso grupo de caracaras australes, unas rapaces grandes, curiosas y sin miedo que merodean alrededor de cualquier cosa brillante o reluciente. Se conocen casos de aves que han arrancado embellecedores de coches, y el equipo de las cámaras es uno de sus objetivos favoritos. El piloto me advierte que no debo apartar la vista del teléfono móvil. Estos pájaros no necesitan la contraseña, simplemente lo harán añicos a picotazos, dice. Después de que baje el granjero, volamos otros veinticinco kilómetros hasta otro prado para recoger a alguien de la población de Puerto Santa Eufemia, una localidad sobrecogedoramente pequeña, para luego volver a cruzar el estrecho de San Carlos mientras volamos bajo sobre las islas. Esto fue lo primero que debieron de ver de las Malvinas los hombres del *Erebus* y del *Terror*. Dos de estas, la de los Leones Marinos e isla María, cuentan con alojamientos turísticos rodeados por un número prodigioso de aves marinas, focas y pingüinos.

El turismo, junto con las reservas de petróleo y una floreciente industria pesquera, es uno de los brotes verdes de la recuperación económica para las Malvinas. Mientras iniciamos el descenso hacia Puerto Argentino, observo cómo del crucero *Veendam*, de 57.000 toneladas, desembarca la mayoría de sus 1350 pasajeros, que se dirigen a los reconfortantes brazos de las tiendas, bares, cafés y restaurantes de Puerto Argentino.

A bordo del *Erebus*, de 372 toneladas, se celebraba el vigesimotercer cumpleaños de la reina Victoria. «Un día tormentoso y húmedo», según Cunningham, en el que dispararon unas salvas y se dio una doble ración de carne y ron para todos. Esa noche, los oficiales se congregaron a bordo para una gran cena. A la mañana siguiente, a las seis en punto, toda la tripulación se reunió para aprovechar la marea alta y llevar el barco a la playa, volcarlo de lado e inspeccionar de cerca los daños sufridos en el Antártico. Luego, los carpinteros trabajaron día y noche para sustituir los maderos deteriorados y restaurar parte del recubrimiento de cobre. En treinta y seis horas, el barco estaba listo para ser reflotado. A continuación, habría que hacer lo mismo con el *Terror*, tarea que se demostraría mucho más difícil. Cuando el invierno llegó de verdad a las Malvinas, las labores de reparación prosiguieron bajo el viento, el aguanieve y la nieve.

Un incidente desolador tuvo lugar en estas nefastas condiciones. Uno de los niños (uno de los jóvenes aprendices de marinero, que habitualmente tenían entre quince y diecisiete años) del *Erebus* acusó a uno de los gauchos de la isla de cometer «un crimen contra

natura» contra él. El gobernador Moody ordenó de inmediato que se abriese una investigación, que determinó que la acusación era falsa. El castigo al niño fue drástico. Fue sentenciado «a recibir tres docenas de latigazos por encima de las calzas en tres zonas diferentes del asentamiento». En su diario, Cunningham utilizó un tono moralista a la par que displicente. «Lo considero un castigo muy justo y leve [...]. De haberse tratado de un adulto, ciertamente creo que habría merecido la soga. Ha llovido durante toda la noche». Quizá veamos en estas palabras una traza del vehemente rechazo a las exhibiciones públicas de homosexualidad, que sin duda debían de formar parte de la vida a bordo, aunque en privado. No encontramos ninguna referencia a este tema en ninguno de los documentos contemporáneos.

Hacia finales de junio, se avistó un barco que entraba en la bahía de la Anunciación. Resultó el HMS *Carysfort*, un buque de guerra procedente de Río de Janeiro. Esta embarcación estaba bajo las órdenes de lord George Paulet y no solo traía noticias de casa, sino las muy necesarias provisiones y un bauprés nuevo para el *Erebus*. Cunningham, por ejemplo, se alegró muchísimo de recibir cartas y algunos periódicos viejos de Inglaterra, aunque se mostró totalmente disgustado por la conducta de la tripulación del *Carysfort* durante su permiso en tierra firme al día siguiente. «Todos se emborracharon como cubas —escribió, y añadió—: Y un hombre bebió hasta el punto de que murió asfixiado, pues la bomba de vaciado de estómago no funcionó debido a que un trozo de carne de ternera se le atascó en la garganta al bombear»; lo enterraron dos

días después. En otra ocasión, parece que algunos de los hombres del *Carysfort* irrumpieron por la noche en una tienda propiedad de un irlandés llamado John Scully para robar licor. Parece que el propio barco también tenía mala suerte: como consecuencia de un intento de cargar agua, uno de sus botes encalló en las rocas y tuvo que ser abandonado hasta que unos hombres del *Erebus* consiguieron liberarlo a la semana siguiente.

Pero, fuera la que fuese la opinión del *Erebus* acerca de la tripulación del *Carysfort*, claramente esta disfrutó de la compañía del *Erebus*. Una carta de su segundo al mando, John Tarleton, a su hermana Charlotte describe toda una serie de cordiales encuentros: «Se celebró una serie de cenas, de modo que casi todos los días estábamos comprometidos o en nuestro barco o en el otro, primero los capitanes y luego los demás. Hicimos sitio para veinte en la santabárbara y los agasajamos con champán». El capitán Ross le pareció «un hombre de la mejor clase, cuya compañía era un placer compartir». Del recientemente ascendido segundo al mando, Tarleton hizo una observación que, curiosamente, era compartida por muchos otros: «El capitán del *Terror*, Crozier, es, imagino, un devoto seguidor y un hombre más adecuado para ser un segundo que para estar al mando».

En lo que los hombres del *Carysfort* y el *Erebus* parece que estaban completamente de acuerdo es en la pobre opinión que tenían del gobernador. Hooker ya había apuntado que «su excelencia» no tuvo el mínimo detalle de ofrecer al administrador del barco una copa. A Tarleton le pareció que Moody era «un perfecto mojigato. Un día me

ofreció una cena miserable en su casa, durante la cual dijo más tonterías de lo que uno creería humanamente posible». Quizá eso afectó a la opinión que el teniente Tarleton tenía sobre las Malvinas. Aunque disfrutó de la vida social y de la caza y de las muchas cenas entre oficiales, nada de eso mejoró la opinión que tenía acerca de la región bajo la responsabilidad del gobernador Moody: «No hay ni un solo matorral que me llegue por encima de la rodilla [...], una pequeña colonia podría subsistir en isla Soledad, pero aquí no hay nada ahora mismo que compense al capitalista».

Con ese sentimiento, y después de una cena de despedida a bordo del *Erebus*, el HMS *Carysfort* lanzó tres vítores y se marchó por la bahía de la Anunciación.

Aunque el *Erebus* y el *Terror* habían sido reparados y reaparejados a finales de julio, Ross tuvo que permanecer en aquel entorno yermo y tormentoso hasta el siguiente día de término magnético, que no llegó hasta septiembre. Siempre en busca de formas de mantener a los hombres ocupados y de reducir el creciente número de incidentes debido a peleas o a borracheras, dirigió su atención hacia el pequeño cementerio sobre el puerto.

«Para que nuestra gente hiciera un ejercicio saludable y se ocupara en algo útil —escribió—, les ordené que construyeran un muro de siete pies [dos metros y diez centímetros] de anchura y otros tantos de altura alrededor del punto que hasta entonces se había utilizado como camposanto, pero que, hasta ese momento, carecía de ningún tipo de valla o cerca». No había muchas tumbas que cercar. Una, sin embargo, pertenecía a una figura importante de la exploración

antártica: el capitán Matthew Brisbane, que había acompañado al capitán ballenero escocés James Weddell en el viaje en el que alcanzó el punto más al sur en 1823. Brisbane había sido un habilidoso aunque desventurado navegante que había sobrevivido a tres naufragios, y en cada una de las ocasiones había construido un bote para salvarse a partir de los restos del naufragio. Mientras estaba a cargo del asentamiento británico en Puerto Soledad en 1833, sin embargo, un grupo de argentinos renegados y de presos nativos rebeldes lo sacaron a rastras de su casa y lo asesinaron junto con otras personas. Entonces, su cuerpo se enterró de cualquier manera. Nueve años después, Ross, que sin duda sentía cierta afinidad por otro explorador como él, ordenó que se diera sepultura como era debido a sus restos en el cementerio, alrededor del cual se había erigido un nuevo muro, y encargó una nueva lápida para la tumba. La inscripción decía: «En recuerdo de Matthew Brisbane, que fue bárbaramente asesinado el 26 de agosto de 1833. Sus restos fueron trasladados a este lugar por las tripulaciones de los barcos de su Majestad británica “*Erebus*” y “*Terror*” el 25 de agosto de 1842».

La lápida todavía sigue allí, igual que el cementerio, ahora carente de uso y lleno de hierbas. El tiempo ha erosionado el muro de tierra que levantaron los hombres del *Erebus* y el *Terror* y es fácil atravesar la improvisada valla que ahora rodea el viejo cementerio. Allí, en la esquina noroeste, bajo uno de los escasos árboles de las Malvinas, se erige una réplica de la lápida de Brisbane. La original fue retirada de este lugar tan expuesto en la ladera de la colina y se

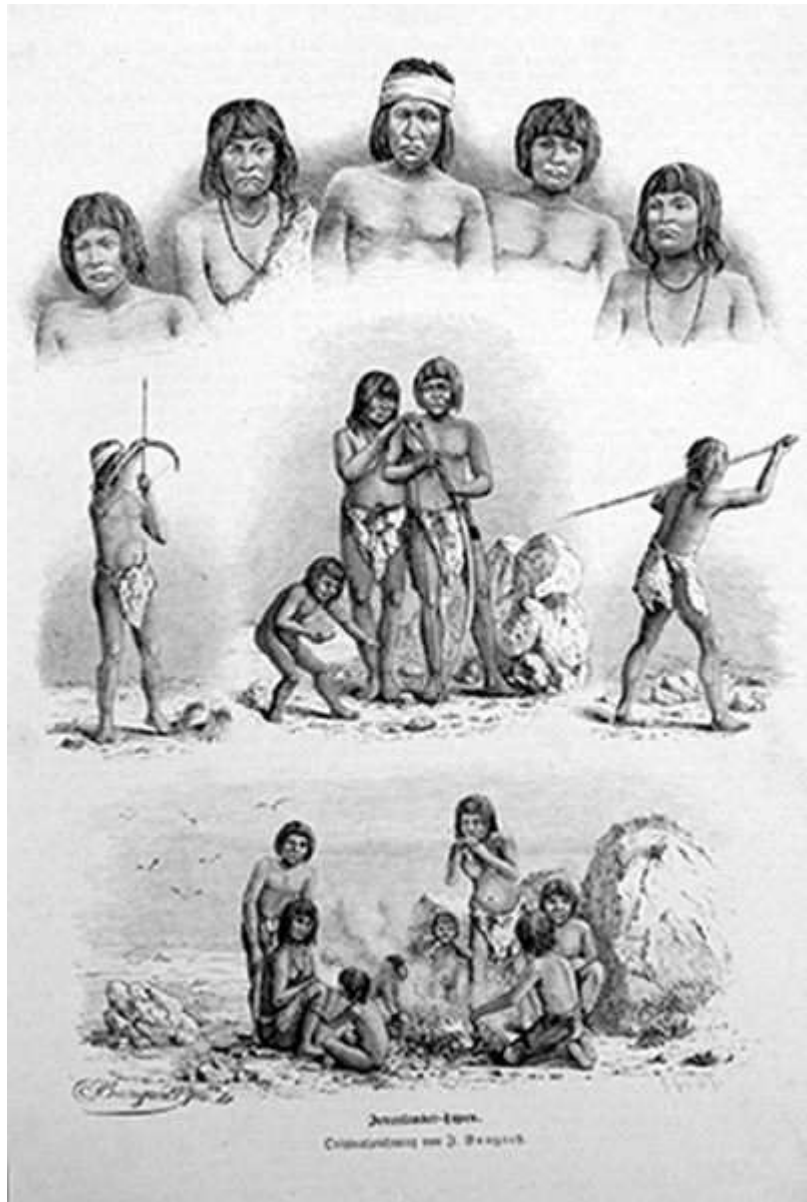
conserva en el excelente museo Dockyard, en Puerto Argentino.

Mientras camino de vuelta del museo unos días después, me encuentro con un explorador moderno, un miembro de la tripulación del *Ernest Shackleton*, un buque hidrográfico británico que opera en el Antártico, que acaba de arribar a puerto desde las islas Georgias del Sur con científicos y observadores procedentes de varios remotos destinos antárticos a bordo. Me invitan a subir, donde observo que todavía se están readaptando a la vida «normal» tras muchos solitarios meses recopilando datos extraordinariamente detallados en la periferia de la Antártida. Estos Hooker y McCormick contemporáneos asienten con aprobación cuando conocen mi interés por sus homólogos de la década de 1840. El barco gemelo del *Ernest Shackleton* se llama *James Clark Ross*.

Tras mi visita, regreso a Puerto Argentino por el camino que sigue la orilla. En el mar, recortados contra el cielo del anochecer, hay un surtido de barcos naufragados en diversos estados de desintegración que constituyen emblemas de los peligros de estas aguas del Atlántico Sur. El sendero lleva a la calle mayor de Puerto Argentino, Ross Road, por lo que me siento como pez en el agua. ¿Y qué hay del capitán Crozier, a quien Tarleton juzgó «más adecuado para ser un segundo que para estar al mando»? Está inmortalizado en Crozier Place, el único centro comercial de Puerto Argentino.

Capítulo 10

«Tres años desde Gillingham»



En su tercer viaje antártico, el Erebus se detuvo en Tierra del Fuego para construir un observatorio magnético allí. «Los fueguinos — escribió Ross más adelante— pueden describirse con justicia como la raza más abyecta y miserable de seres humanos», aunque admitió también que eran una buena compañía. Este grabado alemán data de 1881.

Una vez que se hubieron completado las mediciones magnéticas el día de término, se aparejaron los barcos para una breve expedición en la que debían medir la actividad magnética alrededor del cabo de Hornos. El cirujano McCormick, en una de las escasas ocasiones en que se requirieron sus servicios como médico, administró la última fase de un tratamiento a la hija enferma de uno de los residentes de las Malvinas, el capitán Allen Gardiner, de cuarenta y seis años, un hombre de la Marina y «ferviente» misionero. Su hija sobrevivió, pero Gardiner y otros seis, incluida su joven segunda esposa, morirían de hambre más tarde, mientras trataban de llevar el Evangelio a los nativos de Tierra del Fuego.

El 8 de septiembre de 1842, con viento de popa y todas las velas desplegadas, el *Erebus* salió de la bahía de la Anunciación en una mañana. Su teniente primero, el señor Sibald, permaneció atrás, en tierra, junto a un equipo de otros seis oficiales para mantener el observatorio de Puerto Soledad. El HMS *Terror* partió sin su respetadísimo primer teniente, Archibald McMurdo, a quien se le había diagnosticado una enfermedad estomacal crónica que lo había puesto en la lista de bajas y debía regresar a Inglaterra para recibir tratamiento. Ross había escrito una carta al Almirantazgo para explicar la situación y recomendado a McMurdo para un ascenso. Con el tiempo, alcanzaría el rango de vicealmirante y moriría treinta y dos años después, tras haber dejado su impronta en el mapa de la Antártida en la forma del estrecho de McMurdo, una barrera de hielo, una estación polar, un sistema de valles secos y una

«autopista» polar.

Las dos embarcaciones tardaron unos diez días en cubrir los seiscientos ochenta kilómetros que los separaban del cabo de Hornos. No fue un trayecto tranquilo. Cuando solo hacía dos días que habían partido de las Malvinas, Cunningham registró que su barco «navegaba con dificultad a través de mares muy crecidos». La noche del sábado 10 de septiembre, el viento «soplaba más fuerte de lo que he visto en mi vida». Hacia el 12, se había convertido en «un huracán de tomo y lomo. En ocasiones, el barco ha estado a punto de volcar». Y el tiempo no mejoró. El día 15 «el mar se agitaba con violencia». Pasaron la mayor parte de esta agotadora semana bajo cubierta, con las velas de tormenta y las escotillas cerradas. En cambio, cuando llegaron al cabo de Hornos, donde, a menudo, hacía mal tiempo, el mar estaba en calma y los cielos se habían despejado. «Es probable que no hayamos visto este cabo de terror y tempestades en todo su esplendor», escribió Ross con cierto pesar.

Ahora comprendo su decepción, pues yo experimenté algo similar al doblar el cabo de Hornos mientras rodaba para la BBC a bordo de un barco de la patrulla naval chilena, el *Isaza*. La nave estaba preparada para hacer frente a mares crecidos y temporales huracanados, y se nos había advertido contundentemente acerca de lo que podía pasar y de cómo debíamos atarnos en nuestros camastros si no queríamos salir disparados, así que, cuando llegamos al mítico cabo, la experiencia fue decepcionante. El feroz océano estaba calmado como la represa de un molino. Ross, que no estaba seguro de que sus barcos estuvieran completamente a salvo

debido a las rocas que lo rodeaban, se contentó con mirar y maravillarse, pero nuestros huéspedes chilenos bajaron una zódiac y nos desembarcaron en el propio cabo de Hornos. No fue solo el tiempo suave y agradable lo que ese día contribuyó a mejorar la reputación del cabo, sino también la presencia de un perro enorme y cariñoso llamado Bobby, que bajó corriendo por el peñasco donde América llegaba a su fin para darnos la bienvenida y se pegó efusivamente a nuestro cámara como si llevara meses sin ver una pierna humana.

Recuerdo que pensé que era un privilegio estar allí, disfrutando de la experta compañía de los hombres de la Marina chilena. Me disculpé con el capitán del *Isaza* por robarle tanto tiempo y espacio. Después de todo, nosotros éramos seis y ellos veinte en un barco de unos cuarenta y cinco metros. Ahora que sé que en el *Erebus* había sesenta y tres personas en un barco de unos treinta y dos metros, no me siento tan mal.

El cabo se encuentra en el extremo meridional de las islas Wollaston y fue en una de estas, la isla Hermite, donde Ross avistó un puerto, la cala de Saint Martin, donde el *Erebus* y el *Terror* podían fondear. Para Darwin, que había visitado las islas Wollaston trece años antes, aquella era «una de las regiones más inhóspitas dentro de los confines del mundo». La expedición de Ross fue recibida con granizo, nieve y vientos helados. En estas condiciones, las tripulaciones acamparon en la cala, donde encendieron fuegos que atraieron a los nativos fueguinos. Un grupo de ellos se acercó en una canoa y les indicó el mejor lugar para echar el ancla, y pronto

llegaron otros. Cunningham describió una canoa en la que había «cuatro hombres, una mujer y un niño, todos completamente desnudos, salvo por los hombros[...]. La mujer se levantó, sin ser consciente de la delicada situación en la que estaba, expuesta a la impertinente mirada y los comentarios de la tripulación de ambos barcos». Verla lo conmovió. «Pobre criatura —continuó Cunningham—; la suya debe de ser una existencia miserable, pues, además de tener un hijo pequeño, tiene que remar en la “canoa” y, al parecer, es la única que trabaja».

Ross se dirigió en bote a la orilla y escogió un lugar para levantar un observatorio. Despejarlo resultó complicado. Un destacamento grande de hombres, bajo la dirección del capitán Crozier, arrancó árboles y matorrales durante varios días, solo para descubrir que bajo ellos había un pantano. Tras negarse a aceptar la derrota, clavaron pilares en el fango hasta que alcanzaron la base de arcilla. Con unos barriles llenos de tierra construyeron una plataforma razonablemente firme y erigieron el observatorio en el lugar designado.

Para Hooker, las islas Wollaston eran una fuente inagotable de fascinación. En algunos sentidos, se parecían a las Hébridas Occidentales escocesas: había estrechos brazos de mar similares que se adentraban en la tierra y profundas bahías protegidas por cordilleras bajas. Descubrió más especies de plantas idénticas a las de Gran Bretaña en la isla Hermite que en ningún otro lugar del hemisferio sur. También le intrigó que tantas especies de las islas de Tierra del Fuego fueran las mismas que había observado en

lugares remotos de las islas Kerguelen y de la Tierra de Van Diemen. Puesto que los vientos dominantes y las corrientes oceánicas del Atlántico Sur se mueven de oeste a este, solo podía asumir que la flora de las Kerguelen y Tasmania se había originado en Tierra del Fuego y que las semillas habían sido transportadas por el viento desde esta inhóspita región a lo largo de miles de kilómetros de tormentoso océano.

Ross, por otra parte, no vio más allá de la desolación de la isla en la que habían acampado: «Este paisaje salvaje —escribió— se torna sombrío [...] e incluso intimidante por la total ausencia de naturaleza animada, y por el cielo nublado, las constantes tormentas y el océano irritado, a lo que se añade un silencio que solo rompen la voz hueca del agua y los gritos de los salvajes».

El domingo 25 de septiembre, Cunningham anotó, lúgubrementemente, las siguientes palabras: «Tres años desde Gillingham». Al día siguiente, el asistente de la santabárbara del *Terror* fue llevado a un cañón y se le propinaron veinticuatro latigazos por «negligencia».

Cuando Ross y sus oficiales empezaron a trabajar en el observatorio, aumentó el número de nativos curiosos que se congregaba en el refugio —mitad cabaña, mitad tipi indio— para ver qué estaba pasando. A Ross no le impresionaron lo más mínimo. «Los fueguinos pueden describirse con justicia como la raza más abyecta y miserable de seres humanos», afirmó, para, a continuación, compararlos desfavorablemente con los que llamaba «sus prototipos nortños, los esquimales». Los hombres, explicó, eran pequeños, con una estatura medida de no más de un metro y

medio, y eran haraganes, pues no solo permitían que las mujeres remaran en las canoas, sino que también eran ellas las que buceaban para buscar las huevas marinas y las lapas que constituían su principal fuente de alimentación. Pero incluso el severo capitán Ross tuvo que admitir que eran una compañía agradable. Tenían un gran talento para la imitación que fascinaba a los marineros y siempre estaban dispuestos a bailar o cantar con ellos. Una mañana, Ross se encontró con que algunos de sus hombres estaban enseñándoles a los fueguinos cómo lavarse la cara. Como no les gustó el picor del jabón en los ojos, se lavaron las manos y los pies. Antes de que la expedición se marchara, se encontró la forma de entregar a cada nativo un juego de ropa.

A principios de noviembre, zarparon de la cala de Saint Martin tras haber hecho sitio a bordo para ochocientas hayas jóvenes que transportaron a las peladas Malvinas.

Una vez allí, parte de la tripulación comenzó de inmediato a descargar y plantar los árboles. Otros se dedicaron a ayudar en las reparaciones de un ballenero inglés, el *Governor Halkett*, que había efectuado una escala de emergencia en las Malvinas tras descubrir una fuga en su tanque de aceite de ballena. Les llevó una semana vaciar y varar el barco, tapar el agujero en la proa y volver a cargarlo, lo que les dio tiempo de sobra para que las partidas de caza reabastecieran de carne la despensa del *Erebus* y el *Terror*. McCormick hizo cuanto pudo para obtener huevos, gansos, conejos y patos vapor. Y, para lograrlo, en esta ocasión no solo utilizó la escopeta. Una entrada particularmente espeluznante del 17 de

noviembre revela que estaba experimentando con otros medios de ejecución. «Esta tarde he probado los efectos del ácido cianhídrico con tres pingüinos para determinar la forma más rápida y humanitaria de acabar con su existencia. Un chorrito del ácido diluido destruyó a un pájaro en un minuto y cincuenta segundos».

Para cuando estuvieron listos para marcharse, ya habían reunido a bordo un pequeño zoológico. «Nuestras cubiertas se habían convertido en toda una granja —escribió McCormick—. En el centro de la cubierta había cinco ovejas y el mismo número de cerdos salvajes, con una camada de lechones. A babor había tres terneros [...]. En un bote, dos pavos y un ganso [...], a popa, a ambos lados del timón había conejos, gansos, focas y agachadizas, y en uno de los lados había un buey y una ternera, y pescado desecado por doquier». Pero lo que no toleraba era la carne de caballo, y le horrorizó descubrir que un desayuno reciente había consistido no en carne de res, como había asumido, sino de un «joven potro» que había sido, «inconscientemente, por utilizar una expresión suave, sacrificado el día anterior por una partida de guardiamarinas». Para McCormick, el cirujano, quien, desde que habían partido de Inglaterra, había disparado a prácticamente todo tipo de criatura viviente con la que se había cruzado, matar a un caballo era ir demasiado lejos: «No había nada que de ningún modo justificara tomar la vida de estas bondadosas e inofensivas criaturas, y es muy triste [...] que la dulce vida de libertad que llevan estos nobles animales [...] haya sido cercenada por tamaño arbitrario acto de crueldad».

Con las provisiones finales aseguradas a bordo, el *Erebus* y el *Terror* partieron en su tercer viaje antártico el sábado 17 de diciembre de 1842, con la esperanza de romper una vez más el récord de máxima latitud sur. Pero algo había cambiado: el humor de la expedición no era el mismo. Las anteriores etapas del viaje se habían iniciado con entusiasmo general; en esta ocasión, hubo disidentes. Hasta el momento, Ross gozaba de una admiración casi unánime. Ahora Hooker, al escribir a su padre unos pocos meses después, dejaba entrever las primeras críticas al líder de la expedición. «Creo que deberíamos haber ido a algún lugar mejor que las Malvinas durante el último horrible invierno —escribió—. El honor, el vano honor retuvo allí a los oficiales». También dejó entrever que había pocas ganas de emprender una tercera temporada de exploración antártica. «Apenas puedes concebir lo mucho que, durante nuestra estancia en las Malvinas, deseamos que el Almirantazgo nos ordenara regresar y nos mandase a cualquier otra parte».

Este no era un sentimiento compartido por el líder de la expedición. Ross estaba de acuerdo con la primera parte —nadie, subrayó, sentía «el menor remordimiento» por abandonar las Malvinas—, pero, al escribir su crónica del viaje, afirmó que la tripulación era optimista y positiva; «todo el mundo se regocijaba ante la perspectiva que se abría a nosotros, la de acometer de nuevo el asunto más importante de nuestro viaje». Sin duda, estas son unas bonitas palabras, pero la realidad era que se había llegado a un punto de inflexión. A lo largo de los meses siguientes, el capitán se distanciaba cada vez más de sus hombres. La expedición no volvió a

ser la misma después de su estancia en las Malvinas.

Además, empezaron el trayecto con mal pie. Mientras los barcos navegaban por el estrecho hacia el océano, la guarnición de Puerto Soledad, que se había reunido para despedirlos, disparó unas salvas un tanto caóticas, en el curso de las cuales el capitán de un bergantín mercante se fracturó la mano y, según Cunningham, «un hombre del asentamiento se rompió el brazo derecho y casi se voló las dos manos». «Viramos en su dirección —continuó—, y ambos subieron a bordo para que tratáramos sus heridas».

Una vez en camino, el tiempo fue al principio engañosamente bueno, pero, tan pronto doblaron el cabo San Felipe y salieron a mar abierto, las tormentas empezaron a sacudir los barcos y una sucesión implacable de temporales del oeste golpeó el costado de estribor de las naves. Los hombres hubieron de asegurar las escotillas y tres de los cerdos se ahogaron.

En Nochebuena se detectó el primer iceberg, a los 61° S. Aquella fue una noche muy dura, durante la cual el barco cabeceó furiosamente. La experiencia fue demasiado para uno de los pájaros de McCormick: «Encontré a una de mis pequeñas mascotas, un joven ostrero que había traído de las Malvinas, incapaz de sostenerse en pie y jadeando como si le faltara el aire. Hasta ese momento, se había mostrado muy vivaz y había comido bien, pero, a partir de entonces, solo aceptó una brizna o dos de comida. Se aferró a la vida durante el resto del día, pero sus ojos se apagaban poco a poco y, cuando me fui a dormir por la noche, lo encontré fuera de su cesta, muerto sobre el suelo».

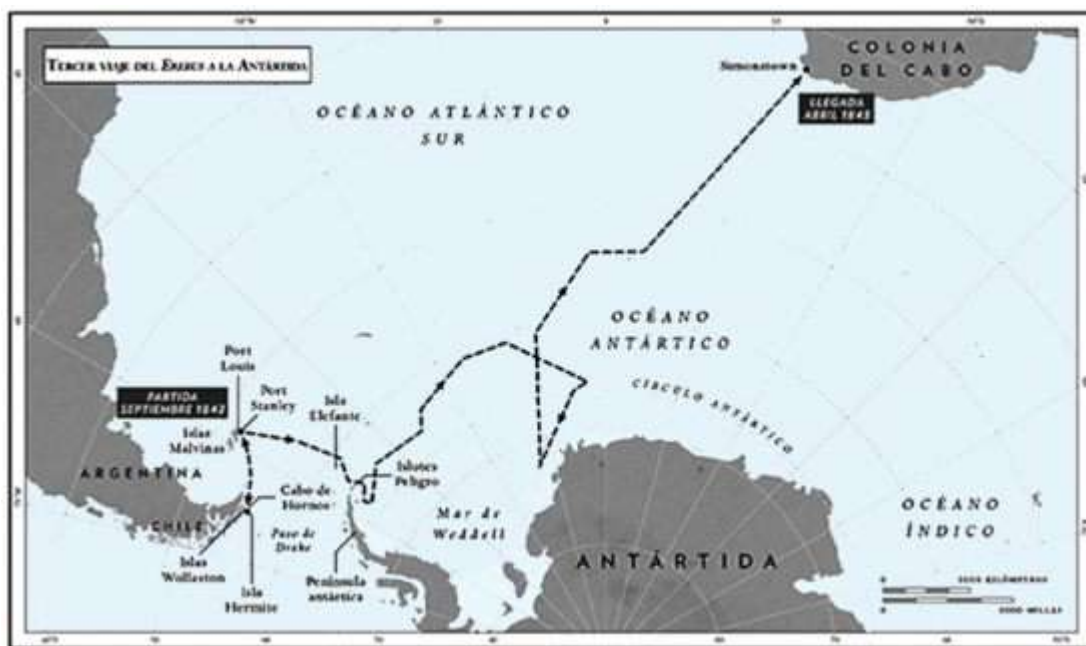
A pesar del duelo por su mascota, el sociable McCormick fue el alma de las celebraciones navideñas. Presidió un almuerzo que calificó de «realmente suntuoso para estas regiones», las aguas frente a isla Elefante, donde, setenta y cuatro años después, Ernest Shackleton dejaría a su naufragada tripulación para partir hacia las islas Georgias del Sur, en uno de los viajes de rescate más célebres de la historia marítima. El capitán y los oficiales del HMS *Erebus* corrieron bastante mejor suerte. Pasaron la Navidad de 1842 en la santabárbara, y se dieron un banquete compuesto por ternero y champán.

Tres días después, mientras los barcos continuaban su singladura hacia el sur, se divisó tierra firme por primera vez. Se trataba del extremo norte de la península antártica, una larga y relativamente estrecha franja de tierra que se curva hacia el este desde el continente como si fuera el aguijón levantado de un escorpión.

Ross tenía intención de continuar hacia el sur igual que James Weddell había hecho veinte años antes, cuando había llegado a los 74° S. Sin embargo, tenía en su contra la corriente y la marea, y surgió el inconveniente añadido de la aparición de unos islotes rocosos no cartografiados, que Ross bautizó como islotes Peligro. Al parecer, no son peligrosos para los pingüinos. En 2016 se anunció el descubrimiento de una supercolonia de un millón y medio de pingüinos Adelaida en uno de ellos. Me intrigó saber cómo una colonia de ese tamaño había podido pasar desapercibida hasta entonces. ¿Cómo es posible no ver un millón y medio de pingüinos? Tuve la fortuna de explorar esa parte de la península en 2015, y

una de las cosas que me sorprendió fue cuántos de los nombres que se habían dado a los accidentes geográficos eran un reflejo del estado mental de los hombres que las habían bautizado. Aparte de los islotes Peligro, encontramos el cabo Anhelo, el cabo Decepción, punta Desilusión y la bahía de la Exasperación, ante lo que solo cabe oponer la isla Útil, que se encuentra al otro lado de la península. Es un paisaje impresionante y dramático que inspira fuertes emociones. No solo están los altos picos en tierra, sino que también en el agua hay estructuras igual de impresionantes. El angosto estrecho por el que navegó Ross entre la isla Joinville y la punta de la península se conoce como el callejón de los Icebergs. Un gigantesco témpano desprendido de la plataforma de hielo, conocido como B15-K, mide sesenta kilómetros de longitud y tardamos dos horas en dejarlo atrás. En el verano de 2017, un iceberg de un billón de toneladas y del tamaño de la isla de Trinidad se separó de la barrera de hielo Larsen y flotó a la deriva por el mar de Weddell. Con una altura de ciento ochenta metros y una profundidad de doscientos diez por debajo de la superficie, se formó porque la plataforma de hielo se quebró debido a la presión de su propio peso. Hacía que tiempo que la expedición no había hecho crecer las posesiones coloniales británicas, pero este error se rectificó el 6 de enero de 1843, cuando Ross y Crozier, seguidos por un grupo de oficiales, navegaron en bote a un islote rocoso que bautizaron como isla Piramidal. Durante una breve ceremonia, se plantó la bandera del Reino Unido y se anexionó la isla en nombre de la Corona. El doctor McCormick suplicó que lo dejaran formar parte del grupo,

pero Ross se negó para respetar la regla que decía que no podía dejarse un barco sin un médico a bordo, y era el turno de Hooker de pisar tierra firme. McCormick permaneció en la cubierta del *Erebus*, frustrado y resignado a «atisbar lo que pudiera con ayuda del catalejo». Me habría gustado que le hubieran permitido participar en la toma de posesión de la isla, pues sus observaciones siempre eran originales. Al día siguiente, su diario contiene esta descripción de un pingüino: «[...] caminaba tieso como un palo [...], con el aspecto de un viejo monje que va a misa».



A principios de febrero, Ross comenzó a retirar sus barcos a regañadientes de la cada vez más gruesa banquisa, a través de la cual se habían abierto camino durante unas asombrosas seis semanas. Como registró William Cunningham en su diario, a bordo se asumió que iban «a retirarse hacia el cabo de B. Esperanza». Pero

Ross no tenía intención de poner la proa hacia el «cabo de B. Esperanza» todavía. Estaba obcecado en encontrar las aguas despejadas por las que había navegado Weddell y que, según estaba convencido, le permitirían conducir la expedición más al sur de lo que nadie había llegado.

Durante los siguientes diez días, navegaron hacia el este, bordearon la banquisa y la tantearon cuidadosamente en busca de alguna forma de atravesarla, pero todavía estaban a setecientos setenta kilómetros de su anterior récord cuando Ross finalmente reconoció la derrota. Era principios de marzo y el hielo invernal comenzaba a cerrarse a su alrededor. Justo antes de que los azotara un temporal, Ross ordenó que se izara la enseña roja, una señal para el *Terror* de que su tercer y último viaje antártico había llegado a su fin.

Para Robert McCormick, fue un momento muy emotivo. «Subí a cubierta justo cuando el barco viró y contemplé por última vez la banquisa, que ahora quedaba a popa». Ese mismo día, William Cunningham escribió simplemente: «¡Hurra!».

Las tripulaciones del *Erebus* y el *Terror* estaban en buenas condiciones físicas y, además, cobraban paga doble, pero es imposible que el castigo de la exposición a los elementos durante tanto tiempo no hiciera mella en ellos. La vida en la Marina Real comportaba largos períodos de ausencia de casa. Todos los marineros lo sabían y lo aceptaban —de hecho, era el motivo por el que algunos se alistaban—, pero pocos habían tenido que soportar condiciones tan duras durante tanto tiempo como los hombres del *Erebus* y el *Terror*. Más de un año de los tres y medio que llevaba

fuera la expedición lo habían pasado en o cerca del continente más inhóspito del planeta, donde no existía alivio posible del implacable frío ni ningún contacto humano de ningún tipo, más allá de con los demás hombres hacinados en los dos barcos que los habían llevado a aquellos salvajes lares. Y allí estaban, en una tercera temporada, agarrando los cabos congelados con las manos entumecidas, empapados hasta los huesos, aferrados a las jarcias mientras los barcos cabeceaban e icebergs tres veces más altos que el palo mayor aparecían por sorpresa de entre las tinieblas. Y Ciudad del Cabo estaba todavía a cuatro mil kilómetros de distancia.

El sargento Cunningham, de los marines, que es lo más cercano que tenemos a la voz de un marinero común, incluye disciplinadamente en su diario todos los detalles prácticos del viaje —cómo estaban dispuestas las velas, la velocidad, el rumbo fijado, las condiciones climatológicas— y solo muy de vez en cuando manifiesta su opinión personal. Mientras continuaban hacia el norte entre mares agitados, azotados por ráfagas de viento frío y constantes temporales de aguanieve y nieve, su lacónico comentario constituye más bien una muestra de resignación que una acusación: «El barco es muy incómodo, pero no se puede evitar». Tampoco McCormick se queja mucho: «Mar muy agitado y fuerte viento de popa, que, con el mal tiempo, hace que nuestra situación no sea nada deseable». Esto es lo más alarmista que se muestra.

Para encontrar sentimientos más extremos uno debe leer las cartas que se enviaban a casa, que, a diferencia de los diarios, no debían entregarse al Almirantazgo. Y es en una larga carta de John Hooker

a su padre, escrita en el *Erebus* después de que hubieran llegado a aguas más tranquilas el 3 de abril, donde atisbamos un lado más oscuro de esa historia. Hooker escribe amargamente sobre la angustia y el estrés que empezaban a sufrir todos incluso antes de iniciar esta tercera temporada en el Antártico. «Cuando te conté desde las Malvinas lo fácil que iba a ser el viaje, solo te dije lo mismo que se decía a la tripulación, para que los hombres no se vinieran abajo [...]. Entre nosotros, los oficiales, no era ningún secreto que todos desdeñábamos la perspectiva de absoluta monotonía y miserables condiciones que nos esperaba, y no había nadie, en ninguno de los dos barcos, que no hubiera renunciado con gusto a su paga si con ello hubiera sido posible conseguir que nos ordenasen con honor que hiciéramos el sacrificio de ir a otra parte».

Y continúa, apuntando al corazón mismo de la motivación de Ross para emprender el viaje: «Muy pocos tienen el más mínimo interés en la ciencia de este viaje», argumenta. «En mi opinión, la mitad de ellos no esperaba estar fuera tanto tiempo. Creían que disfrutarían de la caza de osos y urogallos, el buen tiempo y los agradables pasatiempos de un viaje por el glacial océano Ártico. Desde luego, se equivocaron lamentablemente; desde el día en que salimos de puerto hasta que regresamos y echamos el ancla, no ha habido el menor momento de disfrute, excepto para criaturas anómalas como yo, que somos felices con una absurda muestra de musgo o de algas». Se deduce que cundía la sensación de que la determinación de Ross —fuera en cortejar a Anne Coulman a pesar de la oposición

tajante de su padre o en costear la Gran Barrera del Sur con la esperanza de hallar cómo llegar todavía más al sur— rozaba un empecinamiento que a sus hombres les resultaba muy difícil de soportar.

Hooker era consciente del riesgo que podría suponer para su reputación que se hicieran públicos sus sentimientos, que rozaban el motín, y advierte expresamente a su padre de que no comparta nada de la carta excepto los hechos y observaciones científicos. Oficialmente, después de todo, la expedición antártica fue un éxito. Extraoficialmente, se cobró un precio traumático en quienes participaron en ella. La forma en que Hooker se despidió del Antártico —«¡No te imaginas la alegría que sentimos al abandonarlo para siempre!»— está en la misma línea que el simple «¡Hurra!» de Cunningham; simplemente es más personal. Lo que Hooker revela es que, después de tres años y medio fuera de su hogar, su admiración por su capitán ya no era absoluta. «El capitán Ross dice que no comandaría otra expedición al sur ni por todo el oro del mundo [...]; si lo hiciera, ninguno de nosotros lo acompañaría».

El 26 de marzo, el diario de Cunningham registra que hubo una buena brisa, que el barco avanzaba a seis nudos y, lo más importante, que «no se han avistado icebergs». Es la única frase en todo su diario que aparece subrayada.

El 4 de abril de 1843, la montaña de la Mesa apareció en el horizonte y, tras intercambiar banderas con el barco insignia del almirante, el HMS *Winchester*, un barco piloto, escoltó al *Erebus* y al *Terror* al interior de la bahía de Simon. Ross y Crozier se

presentaron ante el contraalmirante Percy Josceline, el comandante en jefe, casi exactamente tres años después de abandonar Sudáfrica para emprender su aventura hacia la Antártida.

En su haber tenían dos grandes logros sin precedentes. Sin pérdidas graves de vida, y sin que ninguno de los barcos hubiera sufrido ningún daño grave, Ross y Crozier habían traído de vuelta de los confines del mundo dos pequeños veleros y ciento veintiocho hombres. Por muchas críticas que se pudieran hacer al estilo distante y, en ocasiones, obsesivo de Ross, había cumplido las instrucciones del Almirantazgo al pie de la letra, y solo le había quedado pendiente el objetivo de llegar al polo sur magnético. También su segundo al mando había hecho todo lo que se había requerido de él. En el más viejo y más pequeño de los dos barcos, el capitán Crozier había demostrado ser un navegante hábil y capaz, completamente dedicado a su barco y a su tripulación. Durante las tormentas más fuertes, había dado ejemplo al hacer guardia las veinticuatro horas durante la mayoría de ellas y echar cabezadas en una silla o en la propia cubierta.

Pero la expedición había hecho mella en ambos líderes. Después de tres años fuera, Crozier tenía el cabello lleno de canas, y los considerables peligros que Ross y él habían superado juntos habían dejado una huella en su persona. En una cena con los dos capitanes, la hija del almirante Josceline, Sophia Bagot, hizo una observación muy reveladora. «Les temblaban tanto las manos que apenas podían sostener un vaso ni una copa —escribió a una amiga—. *Sir James Ross me dijo [...]: “¿Ves cómo nos tiemblan las*

manos? Esto es consecuencia de una noche en la Antártida”».

Capítulo 11

Rumbo a casa



La isla de Ascensión fue una de las últimas escalas del Erebus antes de regresar a Inglaterra en septiembre de 1843.

Si los hombres de Ross creyeron que ahora los barcos navegarían directos a casa, es que no conocían a su líder. Mientras el *Erebus* y el *Terror* eran remolcados fuera de la bahía de Simon el 30 de abril de 1843, Ross apuntó que habían «vuelto definitivamente la espalda a las regiones antárticas e iniciado nuestro viaje de regreso a casa —pero añadió, en un tono inquietante—: aunque todavía nos queda un objetivo por cumplir: ir a Río de Janeiro para realizar nuestras mediciones magnéticas». Casi oigo el distante rechinar de dientes en la sala de oficiales cuando recibieron estas noticias.

El desvío hacia Río de Janeiro los llevó hasta una de las posiciones

avanzadas británicas más solitarias, Ascensión, una isla de origen volcánico que se eleva desde el fondo del Atlántico y tiene más de seis mil cuatrocientos metros de profundidad. En 1815, el Almirantazgo británico había apostado allí una guarnición porque era la tierra más cercana a Santa Elena, la isla en la que se mantuvo preso a Napoleón. El hecho de que Santa Elena estuviera a unos mil doscientos cincuenta kilómetros de distancia demuestra lo paranoicos que estaban acerca de posibles misiones de rescate.

Incluso hoy, Ascensión es todavía bastante inaccesible. Para visitarla, mi única opción es tomar un vuelo de la RAF que hace la ruta dos veces a la semana y que se detiene allí para repostar y, luego, sigue hasta las Malvinas. El mapa que se muestra en la pantalla para el viaje de diecisiete horas es algo peculiar, pues al principio solo muestra Brize Norton, Washington y Ankara, pero después, una vez sobre el Atlántico, los nombres desaparecen por completo. Durante varias horas, la pantalla parece un cuadro de Yves Klein, y así sigue hasta que un pequeño punto emerge en la esquina superior derecha, seguido, minutos después, por uno de los anuncios de cabina más surrealistas que se pueden escuchar en un vuelo: «Dentro de poco iniciaremos el aterrizaje en la isla de Ascensión».

Para mi sorpresa, el aeródromo de Ascensión es enorme; cuenta con una pista de aterrizaje larga y una gran plataforma asfaltada. Esto, según me explican más tarde, es consecuencia de la época en que la isla era uno de los puntos de aterrizaje designados para el retorno de los transbordadores espaciales de los Estados Unidos. Durante la

guerra de las Malvinas, fue una de las bases aéreas con más tráfico del mundo y constituía un eslabón fundamental en el tránsito incesante de bombarderos Vulcan.

Esta mañana, en la pista solo hay un solitario avión de transporte C-17 cuando nos remolcan hacia un grupo de edificios de servicio de aspecto provisional. Uno de ellos es el área de tránsito, conocida con el sugerente nombre de la Celda, donde los pasajeros esperan mientras el avión se reabastece de combustible para el siguiente vuelo de ocho horas hasta las Malvinas.

En lugar de pasar una hora en la Celda, me da la bienvenida un joven entusiasta y bronceado que se presenta como el administrador de Ascensión. Me señala su coche, con la matrícula A1, y me lleva para hacerme un recorrido turístico relámpago por la isla. Empieza con una visita a la elegante Casa del Gobierno, en buenas condiciones y que está a medio camino de la cima de un volcán inactivo al que llaman la Montaña Verde. Desde un frondoso jardín hay una vista magnífica de la llanura costera que se extiende a nuestros pies, seca y quemada por el sol. Cualquier elevación está plagada de mástiles, antenas, radomos de alerta temprana y antenas parabólicas. Puede que la guerra terminara y que el transbordador espacial sea cosa del pasado, pero la posición céntrica de la isla de Ascensión, en el punto del océano en que la distancia de África y Sudamérica es menor, la convierte en un nexo clave para las comunicaciones. Es un minúsculo resquicio del Imperio británico, pero uno que merece la pena conservar.

El 28 de mayo de 1843, el *Erebus* flotaba en las profundas aguas

azules que contemplo y el cirujano McCormick debió de contemplar la misma vista que yo, pero al revés. También subió a la cima de la Montaña Verde, como lo había hecho Charles Darwin en su paso por la isla diez años antes. Esta empinada cuesta volcánica, que se levanta unos novecientos quince metros por encima del nivel del mar, es un paraíso para un naturalista: ofrece toda una variedad de ecosistemas, que van desde lo que es prácticamente un desierto a la selva tropical.

Las otras grandes atracciones de esta pequeña pero pródiga isla son sus tortugas gigantes. McCormick vio varios cientos de ellas y estimó que la mayor debía de pesar más de ciento ochenta kilogramos. Al amanecer, durante otra visita, en esta ocasión de vuelta de las Malvinas, vi un grupo de estas tortugas, que habían acudido a la orilla para poner sus huevos al abrigo de la oscuridad y que en ese momento se arrastraban de vuelta al océano. Exhaustas tras cavar en la arena y dar a luz, se movían con una lentitud infinita y dejaban caer la cabeza a cada tanto al ver la distancia que les quedaba por recorrer. Con la llegada del alba y el creciente calor, tuvieron que redoblar sus esfuerzos. En el cielo, unas fregatas volaban en círculo y aguardaban para cazar a los jóvenes en cuanto salieran de los huevos. Al parecer, solo uno de cada mil alcanza la edad adulta.

El cirujano McCormick cenó sopa de tortuga la noche antes de que partieran hacia el último objetivo de su viaje. Río de Janeiro, al suroeste, constituía una fuente de provisiones mayor y mejor que las islas, y era el único lugar donde se podía instalar el nuevo

bauprés al *Erebus*. McCormick aprovechó la oportunidad para experimentar la vida de aquella ciudad, y se detuvo a investigar el Pharoux, un «hotel nuevo y excelente», antes de acudir a Madame Finot, en la Rua do Ouvidor, para adquirir una caja de insectos. Al pasar junto a una tienda, le llamaron la atención treinta muchachas criollas que hacían collares con plumas. Podemos imaginar el efecto que la visión de treinta chicas criollas debió de tener en un joven que había pasado los últimos tres años navegando por el Antártico. Pero McCormick no va más allá de una mera mención a las mujeres y comenta que ese día compró dos loros, uno gris y uno verde.

Ross, por su parte, dejó constancia de la frustración que sentía por el hecho de que todas las cartas que debían recibir los dos barcos se hubieran enviado por error a Montevideo, y no pudieran llegar a Río hasta al cabo de un mes. Decidió que no podía esperar tanto tiempo y, tan pronto como completó sus observaciones magnéticas y se hubo instalado el nuevo bauprés, no perdió tiempo en desplegar las velas. Aprovechando la ventaja de un austro inusualmente fuerte, dejaron el Pan de Azúcar atrás y pusieron rumbo a Londres.

Estaban todavía a más de ocho mil kilómetros de casa, pero los vientos les fueron favorables y, al cabo de solo dos meses, el 30 de agosto, avistaron el faro de Saint Agnes, en las islas Sorlingas. La larga crónica de Ross, ahora a punto de terminar, explica que, al alba del 2 de septiembre, «las costas de la vieja Inglaterra aparecieron ante nuestros ojos». McCormick, como siempre, describe el momento con un poco más de intensidad: «Un día excelente, pero con un viento suave en contra. A las nueve en punto

de la mañana, cuando subí a cubierta, vi por fin la tierra de la vieja Inglaterra, tras unos cuatro años lejos de ella». Dos días después, estaban cerca del cabo Beachy y McCormick dio con unas palabras a la altura del momento. Era un día de celebración. «El mar está tranquilo como un lago y lo surcan incontables naves; mientras, desde la costa, animan la escena los fértiles campos dorados de maíz, parte en gavillas, parte todavía sin cosechar». En Folkestone, Ross abandonó su barco y tomó el tren a Londres. En cuanto bajó, se dirigió a Somerset House, junto al Támesis, a presentar su informe al Almirantazgo. Allí, según recordaría luego, recibió «la más calurosa bienvenida por parte de lord Haddington, *sir* William Gage y mis estimadísimos amigos el almirante Beaufort y *sir* John Barrow».

En la mañana del jueves 7 de septiembre de 1843, el *Erebus* y el *Terror* llegaron a Woolwich y, a primera hora de la tarde, echaron el ancla. Su largo viaje por fin había concluido. Durante cuatro años, el *Erebus* había sido el hogar de sesenta y tres hombres: una casa estrecha y abarrotada sacudida por incontables tormentas, azotada por encrespadas olas y por vientos salvajes, vapuleada y aprisionada por el creciente hielo, congelada hasta cubrirse de carámbanos y dañada por la colisión contra un gran témpano. Y, a lo largo de toda su travesía, no recibió sino elogios por su desempeño. En el obligatorio informe de calidad de navegación para el Almirantazgo, redactado por Charles Tucker, su navegante, así como por el carpintero del barco, y firmado por Ross como capitán, el *Erebus* recibió una evaluación positiva, si bien lacónica. «¿Se

balancea bien o mal durante la navegación? *Bien*. ¿Cabecea bien? *Bien*. ¿Se comporta, en términos generales, bien o mal durante la navegación? *Muy bien*».

Para quienes habían hecho del *Erebus* y el *Terror* su hogar durante los últimos cuatro años, había llegado el momento del adiós. El líder de la expedición, aunque solo tenía cuarenta y cuatro años, ciertamente no tenía intención de hacerse a la mar de nuevo... ni tampoco estaba en condiciones de hacerlo aunque lo hubiera deseado. El largo viaje lo había dejado exhausto.

Ross fue nombrado caballero (título que entonces sí aceptó) y recibió toda una serie de honores de diversas instituciones, entre los que se contaron medallas de las Reales Sociedades Geográficas de Londres y París y un doctorado *honoris causa* de la Universidad de Oxford. John Murray le encargó un libro y le pagó un cuantioso adelanto de quinientas libras, pero Ross tardó cuatro años en finalizar la tarea. No perdió tiempo, empero, en contraer matrimonio con su paciente prometida, Anne Coulman, tras conseguir finalmente el favor de su padre con la promesa de que, en adelante, no participaría en más expediciones. Este matrimonio, más que ninguna otra cosa, fue una indicación muy clara de sus intenciones. Ross había decidido colgar las botas.

El futuro de Francis Crozier, que fue caballero de honor⁷ en la boda de Ross, se vería asimismo determinado por una mujer, pero, en su

⁷ Fue su *best man*, es decir, el principal asistente del novio en la boda. Esta posición, que suele recaer en el mejor amigo del novio, suele traducirse erróneamente por «padrino». En España y otros países hispanohablantes, el «padrino» suele ser quien acompaña a la novia al altar —habitualmente, el padre de la novia—, no el mejor amigo del novio. Por tanto, me he permitido la libertad, antes de optar por la traducción habitual y errónea, de acuñar el equivalente masculino de dama de honor, que, a mi parecer, refleja mejor el concepto original.

caso, la historia no tendría un final tan feliz. Sophy Cracroft, de quien Crozier se había enamorado en Tasmania, regresó a Londres con los Franklin en junio de 1844. A pesar de que ya lo había rechazado una vez, Crozier intentó ganarse su favor de nuevo, y le escribió cartas y organizó encuentros a lo largo de ese verano. Pero las cosas no habían cambiado significativamente desde su estancia en Tasmania, por lo que ella lo rechazó de nuevo, e insistió en que no quería casarse con un hombre que se pasaba la vida en el mar. ¿Trataba simplemente de ser educada? El biógrafo de Crozier, Michael Smith, así lo da a entender: «En 1844, Crozier no tenía mucho a su favor como pretendiente. Su cabello gris y amplia cintura delataban que era alguien que había soportado las cargas de una vida muy exigente, y aparentaba más de sus cuarenta y siete años».

Nadie ponía en duda que fuera un hombre extraordinariamente capaz y decente. Su habilidad fue reconocida con su elección como miembro de la Real Sociedad de Londres para el Avance de la Ciencia Natural. Tampoco hay ninguna prueba de la existencia de quejas asociadas a su liderazgo como las que Hooker reveló sobre el mando de Ross. Crozier tenía buena relación con todos sus hombres, ilustrada por el hecho de que regaló su reloj de plata, que había llevado durante quince años, al sargento William Cunningham, el marine de Belfast cuyo diario sigue siendo uno de los relatos más honestos de la expedición antártica.

Nunca sabremos si su origen irlandés jugó en contra de los reconocimientos y ascensos de Crozier o si, simplemente, no fue lo

bastante agresivo en su persecución, pero el caso es que el éxito de la expedición no le bastó para superar el fracaso de su cortejo a Sophy Cracroft. Crozier se sumió en una profunda depresión y, en lugar de volver a hacerse a la mar, se tomó un año sabático de la Marina, durante el cual percibió solo la mitad de su salario, y se dedicó a viajar por Europa.

El destinatario del reloj de Crozier nunca se volvió a hacer a la mar. El sargento Cunningham se casó dos años después de regresar a casa. Ascendió a sargento de suministros y, luego, se convirtió en un *yeoman* de la Guardia Real. Murió de cirrosis en 1884, a la edad de setenta y cinco años. Su compañero de viaje, John Davis, el pintor y ameno corresponsal, tuvo una carrera ilustre y se convirtió en asistente naval del hidrógrafo e inventó un nuevo y mejorado sextante. Falleció en 1877, a la edad de sesenta y tres años.

El año posterior a su regreso, Robert McCormick fue elegido miembro del Real Colegio de Cirujanos. Sus esperanzas de ascenso en la Marina Real descansaban primordialmente en sus labores como naturalista, pero la institución naval decidió que cualquier ascenso debía valorarse únicamente de acuerdo con las calificaciones médicas, que, por causas ajenas a la propia, no había tenido ocasión de demostrar. Su insistencia a la hora de defender su caso no lo ayudó, de modo que, cuando finalmente fue ascendido en mayo de 1859, fue al cargo de inspector adjunto de hospitales, posición que ocupó hasta su jubilación, a la edad de sesenta y cinco años. Por irónico que parezca, incluso sus aportaciones como naturalista quedaron ensombrecidas por las de otros —entre ellos,

Hooker— y tuvo que autopublicarse su biografía. Al menos, sobrevivió a muchos de sus más exitosos colegas, pues murió en 1890, a la edad de noventa años.

El otro gran superviviente fue Joseph Hooker. En la última carta a su padre se advertía cierta desilusión. «He recibido grandes muestras de amabilidad por parte del capitán Ross, lo cual te agradezco —escribió, con lo que reconocía el papel de su padre al asegurarle un puesto en el viaje—; si otros, que las merecían más, las hubieran recibido también, esta habría sido una expedición feliz. En conclusión, debo honrar y estar muy agradecido al capitán Ross, y así lo haré siempre, pero, en cuanto a estimarlo, no puedo ni podré jamás». Aunque poco quedaba del entusiasmo y la alegría juveniles con las que había partido, al menos Hooker había descubierto su vocación. «La botánica ha sido lo único que ha hecho tolerables muchos meses que, de otro modo, habrían sido para mí, igual que para otros, casi insoportables». El joven cirujano adjunto se convertiría en uno de los botánicos más notables de la era victoriana. Es el autor de *Flora Antártica*, una elegante crónica de cuatro volúmenes de sus investigaciones durante la expedición, y después sucedería a su padre como director del Real Jardín Botánico de Kew, un cargo que detentaría durante veinte años. Recibió multitud de honores y condecoraciones, entre ellas el nombramiento como caballero y la Orden del Mérito. Hooker tenía veintidós años cuando el *Erebus* zarpó hacia el Antártico y noventa y tres cuando el capitán Robert Falcon Scott, que se disponía a partir hacia el Polo Sur, le pidió que fuera él quien izara la bandera

que marcaba el inicio de la expedición. Joseph Dalton Hooker, nacido durante el reinado de Jorge III, murió el 10 de diciembre de 1911, cuando el título de monarca lo ostentaba Jorge V.

La recepción que se celebró en honor de la expedición a su retorno fue respetuosa, pero discreta. Habían estado fuera mucho tiempo. Sus mayores éxitos habían acontecido durante las primeras etapas del viaje y, a pesar de los múltiples logros que habían conseguido después, Ross no fue el tipo de hombre que cortejara a la opinión pública con continuos informes de sus progresos. Hooker se quejó más de una vez de lo que llamaba «la insensata decisión de Ross de no enviar noticias a casa». Se concedieron los correspondientes ascensos y elogios, pero no hubo gran interés en montar exhibiciones ni giras de conferencias y, más allá de la crónica del viaje del propio Ross, se escribió muy poco sobre el tema en aquellos momentos.

Tendrían que pasar veinticinco años desde el regreso de los barcos para que todos los datos que habían recabado sobre el magnetismo terrestre se analizaran y publicasen. Para entonces, la cruzada magnética ya no era una empresa tan apremiante. El negocio ballenero se había reducido a medida que el gas reemplazaba progresivamente al aceite de ballena en la iluminación, y había menos motivos para enviar tantas embarcaciones tan al sur. Las ballenas francas, de las que muchos balleneros dependían para su sustento, eran implacablemente explotadas en el hemisferio norte, y pocas alcanzaban ya el sur del Atlántico.

Durante los siguientes sesenta años, la Antártida y su océano

cayeron prácticamente en el olvido.

La mayoría de quienes habían tomado parte en la expedición de Ross ya habían fallecido hacía tiempo cuando una nueva generación de exploradores revivió el interés popular en la Antártida, pero sus sucesores eran plenamente conscientes de la deuda que tenían con Ross y Crozier y los hombres del *Erebus* y el *Terror*. Roald Amundsen, el viajero polar por antonomasia, los homenajeó, casi setenta años después, en su libro *El Polo Sur*.

Con dos pesadas naves —que para nosotros hoy serían auténticas «bañeras»—, estos hombres navegaron directamente al corazón de la banquisa, cosa que todos los exploradores anteriores habían considerado con toda certeza un viaje hacia la muerte. No es que esto nos resulte difícil de comprender, es que resulta simplemente imposible hacerse una idea de lo que supuso aquello, pues, ahora, con solo un gesto de mano podemos poner en marcha la hélice y escapar de la dificultad en la que nos hayamos encontrado. Aquellos hombres eran héroes, héroes en el sentido más elevado de la palabra.

El capitán Scott estaba de acuerdo con Amundsen. En su introducción para *El viaje del Discovery*, describió la expedición de Clark Ross como una de «las más extraordinarias y famosas jamás realizadas». «Pocas cosas —continuó— podrían haber parecido más imposibles que atacar aquella gran región del círculo polar antártico cerrada por el hielo y, sin embargo, de esta aciaga perspectiva, Ross arrancó un mar abierto, una gran cadena montañosa, un humeante volcán y cientos de accidentes de gran interés para un geógrafo». Su

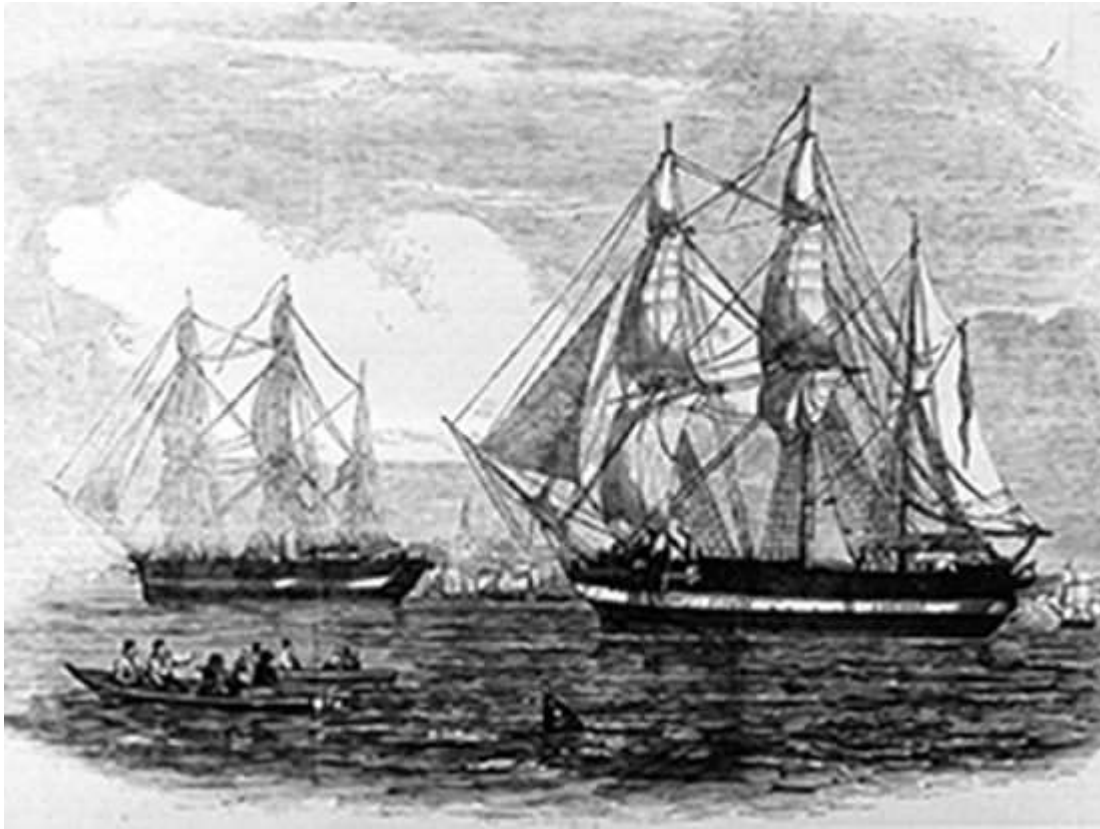
conclusión sobre la expedición era generosa: «Podría decirse que fue James Cook quien definió la región antártica y James Ross quien la descubrió».

El HMS *Erebus*, con una tripulación simbólica a bordo, fue remolcado río abajo desde Woolwich a Sheerness, donde se le reparó el forro de cobre del casco y, luego, se vació y se le retiraron el aparejo y las partes superiores de los mástiles.

Durante cuatro años habían resonado en sus cubiertas las órdenes, los pasos apresurados de los marineros, el sonido de las velas al agitarse y la campana del barco que tocaba la media hora. Ahora, cuando 1843 llegaba a su fin y los londinenses corrían a comprar sus ejemplares de *Cuento de Navidad*, en el barco reinaba el silencio. Su ancha manga y sus líneas sólidas y robustas se mecían suavemente frente a la costa de Kent, donde el estuario del Támesis se encuentra con el mar del Norte. Era solo otra nave a la espera de que le encomendasen una tarea. Aunque había algo que distinguía al *Erebus* de todos los demás barcos: nunca más, en los anales de la historia marítima, un barco impulsado solo por velas se acercaría siquiera a lo que habían conseguido el *Erebus* y el *Terror*.

Capítulo 12

«Queda ya tan poco por hacer»



El Erebus y el Terror zarpan hacia el paso del Noroeste.

Una de las consecuencias inmediatas del éxito de la expedición antártica, por paradójico que parezca, fue un renovado interés por el Ártico. Apenas habían atracado el *Erebus* y el *Terror* cuando el capitán Frederick Beechey, que había servido con *sir* John Franklin en la expedición de 1818 al Polo Norte, empezó a servirse de los logros de Ross para despertar el interés en otra excursión naval al gélido norte. No consiguió gran cosa hasta que el incansable segundo secretario del Almirantazgo, John Barrow, se implicó en el asunto. Este había impulsado la expedición de Ross al sur, pero su

corazón —y sus ambiciones— siempre estuvieron en el norte. Ahora tenía casi ochenta años y vio en esta situación una última ocasión de conseguir el objetivo al que había dedicado gran parte de sus esfuerzos a lo largo de su vida: el descubrimiento del paso del Noroeste. Durante los últimos veinticinco años se habían hecho tantos progresos que solo quedaban más o menos unos ciento cincuenta kilómetros entre el este y el oeste por explorar. Lo único que faltaba era unir los puntos. Pero era más fácil decirlo que hacerlo.

Entiendo por qué. Yo mismo recorrí parte del paso del Noroeste en agosto de 2017, a bordo de un buque oceanográfico ruso reforzado para el hielo llamado *Akademik Sergey Vavilov*. Lo primero que comprobé es lo enormes que eran las distancias comparadas con lo pequeñas que parecen sobre un mapa. Lo que parecía ser un complicado y casi acogedor encaje de islas y estrechos canales era, en realidad, una enorme área de anchos mares y enormes altiplanos sin árboles. El estrecho de Lancaster tiene cien kilómetros de altura en su extremo este y nunca hay menos de sesenta kilómetros de agua entre las islas a cada uno de sus lados. La isla Devon, al norte, es la mayor isla deshabitada del planeta, una masa terrestre cubierta de tundra del tamaño de Croacia. Al sur se encuentra la isla Baffin, la quinta isla más grande del mundo, con una extensión que dobla la de Gran Bretaña. Teníamos los instrumentos más modernos, mapas y cartas precisos, localización por GPS, sonares que medían la profundidad y estaban diseñados para hacer la navegación lo más simple posible y un barco muchísimo más

grande y resistente que cualquiera de los que Barrow tenía a su disposición. Pero, en la práctica, nuestro capitán debía adaptar nuestra ruta cada hora para evitar formaciones de hielo. No parecía que las cosas hubieran cambiado tanto.

Que Ross hubiera regresado sano y salvo del Antártico demostraba lo que una expedición pública bien planeada podía conseguir. Así pues, el secretario Barrow concitó sus formidables poderes de persuasión para hacer un último intento de la meta más importante de su vida. En diciembre de 1844 propuso a Haddington, el nuevo primer lord del Almirantazgo, «una propuesta para completar el descubrimiento de un paso del Noroeste». El documento se abría con una exposición clara de sus argumentos: «Existe la sensación generalizada en las diversas sociedades científicas y en los individuos que se dedican a investigaciones científicas [...] de que el descubrimiento o, más bien, la finalización del descubrimiento, de un paso desde el Atlántico al Pacífico rodeando la costa norte de América del Norte no debe abandonarse después de haber conseguido tanto y cuando queda ya tan poco por hacer».

Barrow reforzó su causa políticamente al agitar el espantajo de los rusos (quienes, en aquellos tiempos, poseían Alaska), que podrían completar la gesta primero. La navegación exitosa por el paso del Noroeste, advirtió, «si se permite que la lleve a cabo otra potencia, Inglaterra —por haber descuidado la tarea y tras haber abierto las puertas tanto por el este como por el oeste— será el hazmerreír de todo el mundo por haberse quedado en el umbral». Apoyó su tesis con argumentos científicos que indicaban que una nueva expedición

podría contribuir a completar el estudio magnético del mundo, que aún era un motivo poderoso. Para dar jabón al Almirantazgo, llamó la atención sobre el potencial entrenamiento que una expedición de este tipo ofrecía a los marineros del futuro, en unos momentos en los que la Marina Real no tenía guerras en las que pudieran curtirse los oficiales jóvenes. Y, para poner de su parte a los contables, argumentó que el viaje podía realizarse en un solo año y que supondría un tercio de lo que había costado la reciente expedición al Antártico. Por último, pero no por ello menos importante, destacó el hecho de que ya se disponía de dos barcos preparados para navegar por el hielo, listos y sin usar en el estuario del Támesis. En suma, Barrow fue extremadamente convincente y consiguió un enorme apoyo.

Los pesos pesados de la exploración polar, *sir* John Franklin, *sir* Edward Parry y *sir* James Clark Ross, ofrecieron pleno apoyo a la proposición de Barrow. Todos ellos, con la excepción de Ross, recomendaron que el motor de vapor, a pesar de haber fallado en el *Victory* de John Ross, se considerara un componente esencial de cualquier futuro intento. El coronel Sabine y el consejo de la Real Sociedad secundaron el potencial comercial de la expedición y defendieron que supondría una contribución importante a la causa de la observación magnética y de la mejora de la navegación. El efecto acumulativo de este entusiasmo abrumador persuadió al primer ministro, *sir* Robert Peel, que dio a la propuesta todo su apoyo. *Sir* John Barrow conoció esta decisión la víspera del día en que dejaba su puesto en el Almirantazgo. No podría haber deseado

mejor regalo de despedida.

Pero el tiempo era esencial. Si quería mantenerse el ímpetu, la expedición debía estar lista en cuestión de meses. Si tenían que llegar al estrecho de Lancaster, la puerta de entrada del paso del Noroeste, antes de que el hielo lo cerrara, habrían de zarpar a principios de mayo de 1845.

La cuestión más apremiante era la elección del líder de la nueva expedición. James —ahora *sir* James— Clark Ross era el primero de la lista. A esas alturas, había sido un miembro clave en siete expediciones y había demostrado sobradamente en el Antártico que era un hombre de fiar. Sabiendo lo que sabemos ahora acerca del estado de sus manos en Ciudad del Cabo, quizá no resulte sorprendente que rechazara la oferta. Su promesa a su nueva esposa y a su suegro se citó como razón para su negativa, así como su afirmación de que, con cuarenta y cuatro años, era demasiado mayor para este tipo de aventura. Este último argumento parece muy poco convincente, sobre todo porque, a continuación, prestó su pleno apoyo a la candidatura de su amigo de cincuenta y nueve años *sir* John Franklin. Lo que resulta evidente es que Ross ya estaba harto de explorar.

La candidatura de Franklin contaba con otro poderoso paladín. *Lady* Jane Franklin, ahora de vuelta en Gran Bretaña, no dejó un pasillo por recorrer para apoyar a su marido, que, recordemos, había sido despedido fulminantemente de su puesto de gobernador en la Tierra de Van Diemen por lord Stanley, entonces ministro para las Colonias. *Lady* Franklin procedió a utilizar su amistad con

James Ross, que tan asiduamente había cultivado en Tasmania, para cobrarse favores que le debían. Habló con fervor de su marido: «Lo que más me preocupa —escribió a Ross— es que en la actual crisis que afecta a nuestros asuntos y después de haber sido tratados de forma tan injusta por el Ministerio de las Colonias, me parece que le afectará mucho si su propio departamento lo pasa por alto [...]. Me aterra el efecto que pueda tener en su mente que se vea sin empleo inmediato y honorable».

No está claro si este ruego se produjo antes o después de que Ross escribiera a *sir* Francis Beaufort, el hidrógrafo de la Marina Real, para recomendar a Franklin como una persona «sumamente cualificada para el mando de tal expedición», pero el caso es que sus súplicas tuvieron el efecto deseado. No todo el mundo, sin embargo, estaba convencido. Lord Haddington, por ejemplo, se entrevistó con Franklin en el Almirantazgo y expresó cierta preocupación de que, con sus sesenta años, fuera demasiado viejo para una expedición como la que tenían en mente. Franklin replicó, indignado, que no tenía sesenta años, sino apenas cincuenta y nueve. Por su parte, *sir* John Barrow había expresado claramente su preferencia por una estrella en alza de la Armada, el comandante James Fitzjames, de treinta y dos años. Pero, al final, debió de ser *sir* Edward Parry quien tuvo la última palabra. Le dijo a Haddington que, en su opinión, Franklin era «un hombre más adecuado para ir que ningún otro que conozco», y añadió: «Y si no le permites ir, la decepción acabará con él».

Así pues, a pesar de la sospecha de que había sido elegido por pena,

se confirmó el nombramiento de *sir* John Franklin como líder de la última expedición en busca del paso del Noroeste, con James Fitzjames como su segundo al mando a bordo del *Erebus*. Inicialmente, el puesto de capitán del HMS *Terror* y de segundo al mando de toda la expedición se ofreció a un tal capitán John Lort Stokes, que había comandado el *Beagle* en su tercer viaje por el Pacífico, pero, cuando este lo rechazó, la inevitable elección fue Francis Crozier. De hecho, lord Haddington ya había ofrecido el mando de toda la expedición a Crozier, que se había debatido entre aceptarlo o no durante su viaje de recuperación emocional por Europa. Curiosamente, James Clark Ross no apoyó la decisión de Haddington; da la sensación de que era consciente del frágil estado de salud de Crozier y de que intentara protegerlo de una carga demasiado pesada. Lo que sabemos acerca del estado mental de Crozier parece apoyar esta tesis. En una carta escrita desde Florencia a finales de 1844, explicó a Ross su decisión de rechazar el liderazgo de la expedición: «Siento sinceramente que no estoy a la altura de ese reto. De hecho, todavía dudo de mi capacidad de liderazgo. Tú, a ese respecto, así como a otros, sabes exactamente lo que pienso». Hubieron de pasar unos pocos meses antes de que Crozier se sintiera lo bastante recuperado como para aceptar el puesto de segundo al mando de la expedición, cargo en el cual se confirmó debidamente el 3 de marzo de 1845.

En comparación con la travesía por el Antártico, la génesis de esta última expedición estuvo plagada por las dudas y los compromisos: relacionados con la edad, la preparación física y mental y, en

algunos casos, incluso con la necesidad de que la expedición tuviera lugar. El doctor Richard King, un personaje amigo de la polémica y muy obstinado que había formado parte de diversas expediciones árticas, estaba convencido de que la extensión y el grosor del hielo condenarían al fracaso todo intento de travesía marítima por el paso del Noroeste. King escribió a John Barrow para advertirle, de manera muy gráfica, de que estaba enviando a Franklin al Ártico «para que se convirtiera en el corazón de un iceberg».

Pero no había tiempo para debatir. Los barcos se estaban aparejando y oficiales y marineros se amontonaban para ser elegidos. Incluso Crozier se dejó llevar por la emoción general y aseguró a Ross lo siguiente: «Me siento bastante seguro de que acerté al presentarme como voluntario para ser el segundo de *sir* John, y también en no ofrecerme como líder, pase lo que pase». Puede que esta mejora de ánimo estuviera influida por el hecho de que, mientras se llevaban a cabo los preparativos en el astillero de Woolwich, Crozier se alojó en la casa de James y Anne Ross, en la cercana Blackheath.

Siempre se tuvo claro qué barcos participarían en la expedición. Tras su éxito antártico, el *Erebus* y el *Terror* se habían labrado una formidable reputación como los barcos resistentes al hielo más fuertes y fiables de la Marina Real británica. El 5 de febrero, se ordenó que el *Erebus* pusiera fin a su retiro temporal en Sheerness y fuera remolcado río arriba, hasta el Real Astillero de Woolwich, donde el maestro carpintero Oliver Lang se encargó de su reacondicionamiento, y del *Terror*, para navegar por el Ártico.

La ribera de Londres ha cambiado de forma dramática incluso durante el transcurso de mi vida. Hasta bien entrada la década de 1940, el de Londres era el puerto con mayor actividad del mundo y se extendía a lo largo de dieciocho kilómetros de orilla; cada año se cargaban y descargaban en él sesenta mil barcos. Hoy en día, el comercio no llega tan río arriba. Las importaciones y exportaciones de Gran Bretaña pasan por Felixstowe y Tilbury y London Gateway. Persiste la nostalgia por los viejos tiempos y esta parte de Londres todavía está dominada por el legado del pasado. Aunque ya no hay muelles operativos, el moderno ferrocarril que me lleva a Woolwich recibe el nombre de *Docklands Light Train* [el tren ligero de los muelles]. Sus convoyes sin conductor pasan por estaciones con nombres como Pontoon Dock [muelle de Pontones], Canary Wharf [embarcadero de las Canarias] y Heron Quays [atracadero de la Garza]. Desde el tren, observo el enorme volumen que ocupaba la refinería de azúcar Tate & Lyle, la que otrora fuera el centro de un gigantesco negocio de importación. Ahora el vapor de sus chimeneas se desvanece sobre un cartel colgado en la pared que dice «¡Salvemos nuestra azúcar!». Luego la línea de tren se hunde bajo el Támesis y emerjo en la primera estación en la orilla sur, Woolwich Arsenal. Un viento gélido que hace entrecerrar los ojos azota desde el río mientras saco un mapa y encuentro el camino a través de la plaza del General Gordon hasta los edificios del viejo arsenal. La mayoría han sido demolidos y, en su lugar, se están levantando apartamentos de lujo. Una serie de siete torres menos lujosas discurre hacia el este junto al río. Se accede a ellas a través de una

calle llamada *Erebus Drive*, por lo que supongo que era aquí donde debían de encontrarse los muelles y los talleres, y donde se aparejó la nave para su último viaje. El río parece frío, revuelto e incoloro.

En la entrada a la obra del nuevo complejo residencial sobreviven dos de los edificios originales del arsenal. Uno es ahora un *pub* llamado Dial Arch. Su propósito original es evidente gracias a dos grandes columnas a ambos lados de un reloj de sol, en cuyas cimas hay una pirámide de balas de cañón. Junto a él hay un edificio de techo bajo y característico ladrillo rojo con una torre con techo de plomo sobre la entrada y un cañón sobre los adoquines de la plaza frente a ella. Es la Real Fundición, ahora parte del Museo Nacional Marítimo, y aquí, si no estoy equivocado, se almacenan las únicas copias de los planos para convertir al *Erebus* de una bombardera a un barco de explorador polar.

Llamo a un timbre y me dejan entrar en lo que parece la oficina más tranquila que he visto en mucho tiempo. En un mundo donde tanta gente trabaja ensimismada ante sus pantallas con los auriculares puestos, los ocupantes de la Real Fundición desempeñan sus tareas en un agradable y acogedor desorden, rodeados de teteras y tazas de café sobre bandejas manchadas, archivadores apilados sobre fotocopadoras y fotos pegadas con celo en la pared. Pero, tras este ambiente relajado, se encuentra un extraordinario archivo de más de un millón de planos de barcos y una colosal colección de fotografías, que actualmente se está digitalizando. Me traen una serie de planos del *Erebus* y el *Terror*; son fascinantes.

Están elegantemente firmados por el «señor Oliver Lang, Woolwich

Yard, 17 de marzo de 1845» (solo dos meses antes de que la expedición partiera). Me atraen las finísimas líneas de los detalles, dibujadas con precisión sobre papel para cartuchos y todavía claramente legibles, incluso ciento setenta años después.

Hay muchísima información sobre el interior y el exterior del *Erebus*. Los constructores de barcos tienen un lenguaje propio. Al terminar la mañana, he aprendido sobre el sollado, las curvas, los alefrices, los sobreplanos, los machos y las hembras del timón y los escotillones. Sé que no recordaré todos los términos, e imagino que así lo querrían quienes diseñaron aquellos planos. Por mucho que desee aprender sobre el *Erebus*, siempre seré un marinero de agua dulce. Pero esta visita me ha acercado mucho a la nave. Comprendo mucho mejor su armazón, cómo fue reforzado y cómo se diseñaron cuidadosamente todos los elementos de su interior. Aquí, en la Fundación Real, aprendo cómo un barco resistente se reforzó todavía más. Entiendo cómo fue capaz de conseguir tanto. En estas rígidas láminas de papel para cartuchos se encuentra la fórmula de su supervivencia.

Gran parte del trabajo que llevaron a cabo Lang y sus hombres fue superficial. Reforzaron el casco y las cubiertas, sellaron e impermeabilizaron las amuradas y aumentaron el refuerzo de hierro de la proa. Dado lo bien que había funcionado todo en el Antártico, no se cambió gran cosa del interior. Se mantuvo en la cocina el sistema de cocina y producción de agua patentado por Fraser. Este estaba diseñado para utilizar el vapor que se creaba al cocinar para destilar agua a partir de nieve y hielo.

La calefacción la aportaba el sistema del señor Sylvester, uno de los primeros mecanismos de calefacción central, que repartía el aire caliente de un horno de ladrillo a través de «un tubo de hierro cuadrado, de aproximadamente treinta centímetros de diámetro, que recorre todo el costado y distribuye un agradable calor a todos los camarotes y hamacas», según lo describía su fabricante en 1839. Este sistema ya había demostrado su valía y contaba, además, con el entusiasta aval de un tal capitán James Ross de Londres. «El admirable comportamiento de este valiosísimo invento del señor Sylvester es digno de todos los elogios».

La alteración más drástica de los dos barcos fue la controvertida instalación de un sistema de propulsión con una hélice alimentada por vapor, uno de los primeros que se instaló en un buque de guerra con casco de madera. *Sir* Edward Parry, que supervisaba todos los preparativos, justificó su instalación en una carta al Almirantazgo escrita en enero de 1845: «Creo que podemos beneficiarnos [...] de la incorporación de un pequeño motor de vapor (equivalente a la producción de una velocidad de tres o cuatro nudos) en cada uno de los barcos empleados en esta misión», escribió, para, a continuación, sugerir la instalación de, «quizá, un par de pequeñas locomotoras de cincuenta caballos de potencia, con una hélice móvil, todo lo cual podría montarse en un espacio reducido y completamente a salvo de daños producidos por el hielo, y no se emplearía combustible excepto para impulsarse a través de los estrechos e imprevisibles canales entre las masas de hielo cuando no haya otro medio de hacerlo».

Este era el encargo que recibieron Oliver Lang y su equipo. Y contaban solo con tres meses para llevarlo a cabo. Puesto que no había tiempo para construir nuevo equipo, Parry sugirió que utilizaran locomotoras de segunda mano, más ligeras y mucho más pequeñas que los motores de vapor marítimos de la época. La empresa Maudslay, Sons and Field, que estaba a cargo de la reforma de las embarcaciones, consiguió dos locomotoras, aunque existen diferentes versiones sobre su supuesta procedencia. En una carta a Ross, Crozier le dijo que de la línea de Dover. El *Illustrated London News*, en cambio, afirmaba que habían salido del ferrocarril de Greenwich. Los respetados expertos en la expedición de Franklin Peter Carney y William Battersby se han decantado por el ferrocarril de Londres y Croydon. Su conclusión, muy bien fundamentada, es que las dos locomotoras que cedieron sus motores a la causa de la exploración ártica fueron la n.º 2, «Croydon», y la n.º 6, «Archimedes».

Fuera cual fuera su origen, los dos motores llegaron a Woolwich el 18 de abril y se transportaron al muelle donde estaban amarrados los barcos. James Fitzjames presenció la llegada de una de ellas desde la ventana de su cuarto: «Diez caballos negros como el carbón remolcan la locomotora, que pesa quince toneladas».

Las locomotoras se bajaron entonces a la bodega de cada barco, a un compartimento de dos cubiertas de altura justo detrás del palo mayor, y conectadas por un eje de 9,7 metros con una hélice de bronce para cañón de 2,1 metros. Lang había rediseñado la popa de los barcos para dejar un espacio en el que retraer la hélice cuando

no se utilizara. El *Illustrated London News* informó de que los lores del Almirantazgo estaban especialmente impresionados por esta ingeniosa solución para incluir un motor de vapor a unas embarcaciones de vela, «gracias a lo cual se obviaba por completo la dificultad de colocarlo y quitarlo en el exterior».

Entre aquellos que no estaban tan entusiasmados con la instalación de motores de vapor se contaba *sir* James Clark Ross, que, por una vez, coincidía con su tío, *sir* John. Ambos opinaban que los motores eran demasiado pesados para este tipo de viajes y que, además, no había pruebas que confirmasen su buen rendimiento. También les preocupaba que la instalación de la maquinaria para levantar la hélice debilitara el codaste y pusiera en peligro la seguridad del timón. Además, estaba la cuestión del peso extra que suponía el carbón necesario para alimentar las locomotoras. Este problema se resolvió en parte con la creación de un «combustible patentado» más ligero, que consistía en ladrillos elaborados mediante la compresión de carbón en polvo y alquitrán de hulla.

A pesar de las dudas, la maciza bombardera que había salido del astillero de Pembroke hacía casi veinte años era uno de los barcos mejor equipados de la Armada. El *Erebus* y el *Terror* contaban con la tecnología marítima más avanzada y con una capacidad de veinticinco caballos de potencia para ayudarlos a atravesar el hielo, pero tampoco era esta una potencia que fuera a marcar la diferencia. Un rompehielos moderno tiene una potencia de cuarenta mil caballos.

Mientras se daba inicio a los trabajos en los barcos, se puso en

marcha la selección de oficiales y tripulación. Fue el comandante James Fitzjames, y no el propio *sir* John Franklin, quien se encargaría de buscar el personal necesario, a pesar de que no tenía experiencia en el Ártico. Lo que sí tenía, no obstante, era el apoyo total de *sir* John Barrow, quien, por supuesto, lo había propuesto como líder de la expedición.

Puede que *sir* John tuviera un interés personal en este asunto: hay ciertos indicios que sugieren que Fitzjames había ayudado al hijo de Barrow, George, a solucionar algún tipo de situación vergonzosa en la que se había visto envuelto durante el tiempo en que estuvo destacado en Oriente. «Un asunto de honor o, quizá, puede que incluso un incidente homosexual», sugiere el biógrafo de Fitzjames, William Battersby, quien lo califica como «el hombre misterioso de la expedición de Franklin». No está ni siquiera claro quiénes eran los padres de Fitzjames. Battersby sugiere que era el hijo ilegítimo del diplomático *sir* James Gambier, un mujeriego que fue cónsul general británico en Río de Janeiro. Fitzjames había entrado en la Marina Real en 1825, más o menos con trece años, y había participado en una expedición para explorar el río Éufrates en los inicios de su carrera, para luego servir como teniente de artillería en la guerra contra China, que se conoce con el mucho más transparente nombre de Primera Guerra del Opio.

Según todas las fuentes, Fitzjames era un tipo popular, una compañía excelente, un imitador de legendario talento y, en suma, un hombre que agradaba a todos. Sabía cómo entretener a la gente y era observador y elocuente. Mientras servía a bordo del HMS

Cornwallis durante la Primera Guerra del Opio, expresó sus impresiones de Shanghái en verso.

*El sur de la ciudad, donde los chinos té toman,
tiene grutas y puentes de formas muy curiosas
y laberínticas que asemejan las que observamos
en nuestros limpios platos de porcelana blancos.*

Asimismo, era un hombre valiente. En 1835, se lanzó al río Mersey para salvar a un hombre que se estaba ahogando. La agradecida Ciudad y Corporación de Liverpool le concedió una copa de plata, conocida como la copa Fitzjames.

Con el día de la partida de la expedición cada vez más cerca, Fitzjames se mudó a Woolwich y alquiló unas habitaciones en el número 14 de la calle Francis. El coronel Sabine, el principal asesor científico de la expedición, se hospedaba cerca, en la Academia de Woolwich, donde estableció unas instalaciones para adiestrar a los nuevos oficiales en el uso de los instrumentos de observación magnética. Entretanto, Fitzjames no perdió tiempo en designar hombres para ocupar los puestos que faltaban. El 4 de marzo, Charles Osmer, de cuarenta y seis años (uno de los miembros de más edad de la expedición, pero que recientemente había contraído matrimonio y tenía un hijo de tan solo un año), fue nombrado intendente y administrador del HMS *Erebus*. Había navegado por el Ártico con Beechey, en el estrecho de Bering. Charles Frederick Des Voeux, que había navegado con Fitzjames antes, fue escogido primer oficial del *Erebus*, y Henry Le Vesconte, que había sido

segundo al mando de Fitzjames en un barco llamado *Clio*, fue nombrado teniente. El doctor Stephen Stanley, que había navegado con Fitzjames a bordo del *Cornwallis*, se convirtió en cirujano jefe, con el doctor Harry Goodsir como su adjunto. Al igual que Joseph Hooker en el Antártico, Goodsir era un naturalista además de médico.

Entre los muchos hombres que se reclutaron durante ese frenético mes de marzo, hubo dos personas a las que Fitzjames conocía bien. James Fairholme, que había estado con él en la expedición del Éufrates, fue elegido para ser uno de los tres tenientes del *Erebus*, y Edward Couch, que había servido con él en la guerra de China, fue reclutado como suboficial. Fitzjames ha sido criticado posteriormente por escoger a viejos amigos en lugar de a veteranos de la expedición polar, pero su decisión tenía cierto sentido. Para alguien que iba a pasar muchos meses, quizá años, encerrado en una nave con esa gente, lo lógico es que se rodeara de personas con las que sabía que se llevaba bien. Y tampoco es que los que tenían experiencia en la exploración polar fueran ignorados. Aparte del propio capitán y de Charles Osmer, el segundo navegante, Henry Collins, había trabajado en barcos balleneros, y el teniente Graham Gore había navegado en la expedición al paso del Noroeste de George Back.

Los seis años que habían pasado entre la expedición de Ross y la de Franklin habían sido testigos de la invención de un proceso fotográfico, conocido —en honor a su inventor, Louis Daguerre— con el nombre de daguerrotipo. En 1839, alrededor del mismo

momento en que la expedición de Ross partía hacia la Antártida, Robert Cornelius tomó en Filadelfia el primer retrato de rostro completo de un ser humano. Para cuando la expedición regresó, en 1843, la fotografía ya formaba parte de la vida cotidiana.

Lady Franklin, que siempre estaba alerta en busca de los últimos avances científicos, contrató los servicios de un fotógrafo, William Beard, para que hiciera daguerrotipos de tres cuartos de los principales oficiales del HMS *Erebus*, retratos que, posteriormente, se publicaron en el *Illustrated London News* de septiembre de 1851. La colección tiene un valor incalculable, pues se trata de la primera serie de retratos de ese tipo, pero, asimismo, es infinitamente conmovedora, ya que nos presenta a un grupo formado en su mayor parte por hombres jóvenes llenos de confianza y esperanzas. Nos brinda la oportunidad de poner rostro a los hombres, a los nombres de aquellos que no regresarían.

Franklin no sale demasiado bien. A pesar del impresionante bicornio y de las medallas, parece que la chaqueta le viene pequeña y que le resulta incómoda, y tiene el rostro pálido y las mejillas caídas. Según *lady* Franklin, había sufrido de gripe desde su regreso a Gran Bretaña. También desde entonces lo angustiaba el hecho de tener que dar constantemente su versión de lo que había ido mal en la Tierra de Van Diemen y, apremiado por su esposa, estaba colaborando en un panfleto para justificarse, cuya elaboración le causaba no pocos dolores de cabeza. Además, estaba sometido a un riguroso calendario de apariciones públicas. A diferencia de la expedición antártica, esta era una empresa muy

popular y *sir* John debía estar disponible en todo momento para recibir a un alud continuo de visitantes importantes en los astilleros y para asistir a toda una serie de actos oficiales. El 20 de marzo, cuando quedaban menos de dos meses para zarpar, la Real Artillería, deseosa de destacar su participación en las labores de investigación magnética de la expedición, celebró un banquete en la sala de oficiales de Woolwich al que asistieron más de cien oficiales y científicos, con Franklin como invitado de honor. Un mes después, Franklin acompañó al primer lord durante la recaudación de dinero para una iglesia de marineros en Bishopsgate y, ese mismo día, cenó en la Real Sociedad Geológica. En este caso, la cámara no engaña. He aquí un hombre que carga el peso del mundo sobre sus hombros.

En cambio, a Fitzjames, con sus treinta y dos años, sin sombrero y con el cabello rizado y unas largas patillas que parecen un reflejo de sus charreteras, se lo ve cómodo y libre, con la chaqueta abierta, que revela un elegante chaleco y un catalejo en la sangradura del codo del brazo izquierdo. No debe sorprendernos saber que Fitzjames, un hombre divertido, bosquejó rápidos retratos a lápiz de sus compañeros oficiales, lo que ayuda a que sus fotos, en las que posan con la mayor formalidad, cobren vida.

Henry Thomas Dundas Le Vesconte, el hombre de veintinueve años que sostiene en la mano izquierda el libro de señales del *Erebus*, es el único que se fotografió frente a una parte reconocible del barco. Esta es una imagen especialmente valiosa, pues sobre su hombro derecho vemos la doble rueda del timón con el que se pilotaba el

barco. Por increíble que parezca, esta es la única fotografía que existe del *Erebus*. Fitzjames comentó que Le Vesconte era «tímido y reservado» y patizambo.

James Reid, el patrón del hielo de Aberdeen, mira hacia el infinito, con el catalejo elevado como si ya entonces buscara obstáculos. «Tosco, inteligente y poco refinado, con un cerrado acento del norte», escribió de él Fitzjames.

El teniente Des Voeux, con la gorra en la mano izquierda y la derecha dentro de la chaqueta, parece que quiere aparentar más de los diecinueve años que tiene. Era «un joven impecable, listo, agradable, animoso y servicial» según Fitzjames, que añadió que Des Voeux tenía un ojo de cristal.

Stephen Stanley, el cirujano, se reclina hacia atrás cómodamente y muestra un rostro franco y el cabello cuidadosamente peinado, con un rizo sobre la oreja. «Tiene, desde luego, la inclinación a ser apuesto, pero está gordo, tiene el cabello negro azabache y unas manos muy blancas que mantiene siempre abominablemente limpias, lo cual, junto al hecho de que siempre lleva la camisa remangada, transmite la sensación de que no le importaría amputar la pierna a alguien de inmediato, si no antes».

El teniente Edward Couch desafía la moda del vello facial de la época y nos muestra una tranquila sonrisa. «Un tipo pequeño, de cabello negro y rostro elegante [...]. Escribe, lee, trabaja y dibuja, todo ello en silencio. No encuentro nada notable en su carácter, salvo por el hecho de que quizá sea, en mi opinión, algo obstinado».

El tercero de los jóvenes tenientes que sirvieron como suboficiales

en el *Erebus* fue el joven de veintiún años Robert Orme Sargent, a quien Fitzjames describió como «un tipo agradable y muy presentable. De muy buen carácter».

El doctor Harry Goodsir, que posa sentado en escorzo, apoyado sobre el brazo derecho, era un cirujano adjunto extremadamente bien cualificado. Tenía treinta y ocho años y procedía de una familia escocesa con mucho talento. A esas alturas, ya había sido conservador del Museo del Real Colegio de Cirujanos de Edimburgo, y ahora, además, era el naturalista de la expedición. Fitzjames claramente lo apreciaba y respetaba. «Es alto y camina recto, casi sobre la punta de los pies, con las manos metidas en los bolsillos de la chaqueta. Tiene una risa encantadora».

El teniente Graham Gore, que contaba también treinta y ocho años, posa sentado para la cámara, con los brazos cruzados con fuerza, como si se protegiera del frío, con la visera de la gorra bajada hasta el ceño y la vista puesta en algo ni muy lejano ni muy cercano. Minando cualquier vanidad que tuviera Gore, Fitzjames escribió de él: «Toca la flauta terriblemente bien; dibuja, en ocasiones, muy bien, y otras, muy mal, pero es, en general, un tipo fantástico».

El capitán Crozier es el único miembro de la tripulación del *Terror* que fue fotografiado, lo que parece confirmar que, para Jane Franklin, aquella era la expedición de *sir* John Franklin y, dado que el *Erebus* era el buque insignia, era este el único que le interesaba. Fitzjames no realizó ningún retrato a lápiz de Francis Crozier.

Es relativamente fácil conseguir información sobre los oficiales de la expedición. Para saber más sobre la tripulación, sin embargo,

tenemos que contentarnos con los libros de reclutamiento y los libros de descripción, que mantenían el intendente y el administrador de todos los barcos de la Marina Real. Aunque nunca sabremos qué aspecto tenían los marineros rasos, estos registros, que el historiador naval Ralph Lloyd-Jones ha estudiado concienzudamente, contribuyen a hacer que estas personas, tantas veces olvidadas, cobren vida.

James W. Brown, registrado como «calafateador», era de Deptford, muy cerca de Woolwich, y se había dedicado a esta tarea muchos años. Su trabajo era ocuparse de que las juntas del barco fueran herméticas, y utilizaba para ello trozos de estopa recubierta de alquitrán. John Cowie, un marinero a bordo del *Erebus* de treinta y dos años, estaba casado y se había tatuado su nombre en el brazo derecho. Esta era una práctica común en la Marina Real, según sugiere, sin darle la menor importancia, Lloyd-Jones, «por si un cuerpo mutilado debía identificarse». Francis Pocock, otro marinero, había sido un pescador que faenaba en la desembocadura del Medway. Su descripción es la de un hombre de un metro y sesenta y dos centímetros de altura, pecoso, con ojos marrones, el cabello de color claro y marcas de viruela. John Strickland, originario de Portsmouth, tenía veintiún años y una tez «florida, marcada ligeramente por la viruela», mientras que el asistente de John Franklin, Edmund Hoar, que tenía un ancla tatuada en el brazo, había sido vacunado (existía una vacuna contra la viruela desde su descubrimiento, en 1796, por parte de Edward Jenner). Joseph Lloyd, un hombre de veinticinco años procedente de Greenwich, fue

licenciado del *Erebus* diez días antes de zarpar, probablemente porque estaba casado y debió de arrepentirse de zarpar al Ártico. O quizá tuviese el don de la clarividencia.

Catorce miembros de la tripulación del *Erebus* eran «primeras entradas», hombres que no habían servido antes en la Marina Real, pero muchos de los cuales tenían experiencia en barcos balleneros o quizá ya habían navegado por el Ártico como civiles. La mayoría de los hombres que constituían las primeras entradas estaban en la veintena, aunque el primer fogonero del *Erebus*, James Hart, de Hampstead, tenía treinta y tres.

Aunque los barcos ya habían estado abarrotados durante la anterior expedición, ahora, a bordo del *Erebus* y el *Terror*, había once hombres más que durante la expedición por el Antártico. Los puestos adicionales correspondían a los de tres fogoneros de primera clase en cada barco (es de suponer que necesarios para el funcionamiento de los motores de vapor), un ingeniero extra por nave y, por primera vez, expertos en hielo, hombres cuya especialidad era, precisamente, navegar a través del hielo: estos eran James Reid, a bordo del *Erebus*, y Thomas Blanky, en el *Terror*. Ambos habían trabajado anteriormente en balleneros. Blanky, cuyo nombre real era Blenkinhorn, también había regentado durante un tiempo un *pub* en la localidad de Whitby. Para formar parte de esta expedición, James Reid había rechazado una oferta de trabajo en el *Neptune*, que tenía como destino Quebec. Se lo explicó así a su esposa en una carta: «Hay a quien le parece extraño que forme parte de la expedición, pero ellos también lo harían si supieran tanto del

hielo como yo». Y añadió, en una bravata no del todo convincente: «Esto demostrará que no temo a la muerte, como algunos hombres». Además de un contramaestre, un ingeniero y un carpintero, todos los cuales eran suboficiales mayores, había veintidós suboficiales en el *Erebus*, que ocupaban puestos que se explican por sí solos, como el de velero, el de calafateador, el de cocinero y el de herrero, así como veinte marineros. No había marineros ordinarios, el rango más bajo y peor pagado de la Marina, en ninguno de los dos barcos, un claro indicio del selectivo proceso a la hora de organizar la expedición.

Solo nueve hombres entre las dos tripulaciones habían navegado con Ross en el Antártico: cinco a bordo del *Terror* y cuatro en el *Erebus*. Entre estos estaban Richard Wall, de cuarenta y cinco años, de Staffordshire, quien conservó el puesto de cocinero en el *Erebus*. Su conducta durante el viaje antártico había sido descrita como «muy buena». James Frederick Elgar Rigden, de treinta y cuatro, que había servido en el *Erebus* durante su expedición antártica, fue nombrado timonel del capitán. El libro de descripciones de la embarcación registra que medía «ciento setenta y un centímetros, que gozaba de una buena complexión y que tenía los ojos grises, el cabello castaño y dos marineros y sus iniciales —JR— tatuados en el brazo derecho». Era uno de los catorce hombres a bordo del *Erebus* que procedían de Kent, un condado mariner. Además, en el *Erebus* había siete marines reales y dos niños (guardiamarinas). La dotación sumaba un total de sesenta y ocho hombres, con una media de edad de veintiocho años.

Con los hombres trabajando once horas al día, las principales labores de ingeniería terminaron a tiempo para una visita de alto nivel que realizaron los lores del Almirantazgo durante la tercera semana de abril. Visitaron una sala de prueba de las anclas, admiraron el aparato de calefacción de Sylvester y las bombas de doble acción Massey, instaladas para vaciar la sentina de la inevitable acumulación de agua que se filtraba por el casco de madera. También repararon en la «fuerte chapa de hierro» que reforzaba la proa y en que se había retirado todo el recubrimiento de cobre del casco, «pues no se espera ningún peligro derivado de los ataques de moluscos o percebes».

Con los motores ya instalados y las cubiertas y la proa reforzadas, ahora se centraron en cargar a bordo los suministros y provisiones para lo que el Almirantazgo había calculado que sería una expedición de tres años. Para iluminar a los hombres bajo los grises y nublados cielos del Antártico se almacenaron 1225 kilos de velas, hechas de aceite de ballena o de colza, junto con miles de lámparas Argand, lámparas de aceite con pábilo y pantallas tubulares de vidrio. A fin de asegurar la supervivencia de sesenta y ocho hombres que no tendrían ninguna oportunidad de reabastecerse en ruta, solo el *Erebus* recibió 8325 kilos de galletas; 31,7 toneladas de harina; 278 kilos de pemmican (una conserva consistente en una masa de grasas y proteínas); 7446 kilos de ternera en trozos de 3,6 kilos y 7403 kilos de cerdo en trozos de 1,8 kilos conservados en escabeche en barriles; 5410 kilos de azúcar; 2187 kilos de chocolate y 5167 litros de sopa concentrada (de verduras o de carne). Y, fundamental

para combatir el escorbuto, cargaron también 2155 kilos de zumo de limón, arándanos, nueces encurtidas, manzanas secadas al sol y zanahorias almacenadas en tierra. Además, se cargaron a bordo ocho mil latas de carne en conserva. En 1810, un francés, Nicolas Appert, había descubierto la fórmula para preservar la carne en latas, que había demostrado su valía en las dos anteriores expediciones al Ártico, además de en la expedición de Ross a la Antártida. Se subieron también a bordo 3 toneladas de tabaco y 909 litros de vino, y, para asegurar que se mantendrían las importantísimas raciones de grog, entre los dos barcos transportaban 20.457 litros de ron procedente de las Indias Occidentales con entre un 65 y un 70 por ciento de alcohol.

Sir John Franklin estaba especialmente preocupado por el bienestar educativo y recreativo de sus tripulaciones. Los barcos contaban con instrumentos de tecnología punta para llevar a cabo investigaciones magnéticas, geológicas, botánicas y zoológicas. Asimismo, el señor Beard, el fotógrafo, les entregó una cámara para hacer daguerrotipos. Durante los meses de invierno se impartirían clases por la tarde para los hombres, para lo cual se cargaron libros de «aritmética común», papel, tinta, plumas, pizarras y tizas.

Ambos barcos disponían de bien surtidas bibliotecas. La mayoría de las embarcaciones disponía de la básica «biblioteca del marinero», pero, para esta expedición, el número de títulos en cada barco se amplió hasta los mil doscientos, entre los que había volúmenes técnicos sobre la propulsión a vapor, crónicas de anteriores expediciones árticas, revistas geográficas y náuticas, los últimos

bestsellers, como *Los papeles del club Pickwick* y *Nicholas Nickleby*, y obras que no pasaban de moda como *Las leyendas de Ingoldsby* y *El vicario de Wakefield*, de Oliver Goldsmith. También había pilas de la revista satírica *Punch*, que había empezado a publicarse cuatro años antes y sobreviviría hasta 2002. Y, por supuesto, dado el entusiasmo evangelizador de Franklin, también disponían de obras religiosas.

Había dos organillos para fines recreativos, cada uno con un repertorio de cincuenta canciones distintas. Como en la expedición antártica, los oficiales tendrían que pagar de su propio bolsillo su suministro personal de comida y bebida, y pequeños lujos como los disfraces para las obras de teatro que se representasen a bordo, instrumentos musicales y, en el caso de Franklin, una vajilla de porcelana con sus iniciales y un botellero diseñado a medida. Todos los oficiales estaban obligados a comprar un juego de cucharas y tenedores de plata.

El *Illustrated London News* del 24 de mayo de 1845 publicó grabados de algunos de los aposentos. El camarote de Fitzjames parece acogedor, a pesar de lo pequeño que es. Medía unos ciento ochenta centímetros de ancho y contaba con una cama con unos estantes encima, una lámpara de aceite, un escritorio, un lavamanos y un ojo de buey con un prisma que le aportaba más luz, conocido como iluminador Preston, fijado en el techo (el suelo de la cubierta superior). Las ilustraciones muestran que el camarote de *sir* John Franklin, con ventanas dobles a popa, ocupaba toda la anchura del barco, y que tenía la cama a un lado, armarios en el

otro y taquillas para las cartas de navegación. En una de las mesas laterales se ven las piezas de un ajedrez, ya dispuestas para jugar.

En resumen, todo indicaba que se trataba de la expedición mejor equipada y estudiada de cuantas se habían emprendido.

A medida que se acercaba la fecha de partida, aumentó la sensación de esperanza y expectación. La era de paz y progreso, que alcanzaría su apogeo en el momento de la Gran Exposición⁸, seis años después, había generado una sensación de confianza y optimismo que recorría todo el país. Pero la confianza nacional siempre es un asunto precario, y necesita de una constante y rigurosa dieta de gestas. El descubrimiento del paso del Noroeste era exactamente el tipo de plato que el Almirantazgo deseaba servirle; una gloriosa proclamación de cómo la unión de los avances navales, científicos y tecnológicos británicos había permitido realizar una hazaña aparentemente imposible. El éxito de la expedición confirmaría que Gran Bretaña podía ser tan grande en tiempos de paz como lo había sido en tiempos de guerra. Los logros de la expedición antártica de James Clark Ross eran apreciados, pero habían pasado prácticamente desapercibidos. En cambio, se esperaba que la expedición de Franklin fuera heroica.

No todo el mundo se dejó llevar por la creciente oleada de optimismo y confianza. Había algunos para los que «el aura de invencibilidad» —una expresión acuñada por Michael Smith, el biógrafo de Crozier— que se había generado enmascaraba graves errores que

⁸ La Gran Exposición de los Trabajos de la Industria de Todas las Naciones, nombre con el que se bautizó la primera exposición universal de la historia, se inauguró el 1 de mayo de 1851 en Londres y fue concebida para mostrar el progreso del mundo entero.

podrían resultar letales. Archibald McMurdo, el ejemplar segundo al mando de Crozier en el Antártico, dudaba que Franklin fuera a regresar. El doctor Richard King, que acuñó la expresión «núcleo de un iceberg» para lanzar una advertencia acerca del destino que le aguardaba a Franklin, mantuvo con firmeza que la expedición sería «un borrón imperecedero en los anales de nuestros viajes de descubrimiento». Mucho menos fácil de ignorar era la opinión de *sir* John Ross, que coincidía con la de King: estaba completamente seguro de que la única forma de abordar el desafío que suponía el paso del Noroeste era mediante la realización de expediciones más pequeñas y flexibles. Según su propia experiencia, algunos de los canales árticos eran estrechos y poco profundos, por lo que, cuanto mayores y más pesados fueran los barcos, más posibilidades había de que quedaran atascados en el hielo. John Ross se reunió con Franklin poco antes de su partida y lo apremió a que, al menos, dejara por el camino indicaciones de su ruta y depósitos de comida y botes de reserva, por si luego necesitaba retirarse. Franklin, sin duda presionado por doquier, no estaba dispuesto a considerar la posibilidad de una derrota. Las últimas palabras que dedicó John Ross reiteraban su consejo. «Yo mismo me presentaré voluntario para ir en tu busca —le prometió— si no tenemos noticias de ti en febrero de 1847, pero, por favor, deja una nota en el túmulo de piedras donde pases el invierno, si sigues adelante, para indicar qué ruta has tomado».

Tras la inspección de los lores navales efectuada el 24 de abril, Franklin se trasladó a sus aposentos en el *Erebus*. La publicidad,

gracias a publicaciones como el *Illustrated London News*, había hecho que las visitas a bordo se cotizaran muy caras. Sir John Richardson, que había vivido situaciones muy duras junto a Franklin en diversas aventuras árticas, llevó a su sobrino, también llamado John, para despedir a la tripulación. Al rememorar aquella visita, John hijo escribió a un amigo: «Lo que más recuerdo [...] fue que mi tío me regaló medio soberano y que del barco emanaba un terrible hedor».

En el Támesis, el *Terror* probó su nuevo motor. La nave alcanzó una velocidad de cuatro nudos, pero, según John Irving, uno de los tenientes del *Terror*, el barco emitió «unas espantosas nubes de humo y unos horripilantes gemidos que sorprenderían, y mucho, a un esquimal».

Las mismas probabilidades tenían de sorprender a los esquimales con el regalo que lady Franklin hizo al HMS *Erebus*: un mono. «Me resulta fácil imaginar lo bien que se lo pasarán disfrazándolo — escribió— [...]. Me habría gustado regalarle también algo parecido al *Terror*, pero, al no saber si el capitán Crozier aprobaría el regalo de un mono, pensé que lo mejor sería comprar una cacatúa».

El 5 de mayo de 1845, el Almirantazgo envió las instrucciones de navegación a sir John. Consistían en veintitrés cláusulas. La mayoría estaban relacionadas con la importancia de la investigación científica y, en particular, con las mediciones del magnetismo terrestre. Había también una orden relativa al uso de los motores solo «en circunstancias difíciles». Los excelentísimos lores fueron tajantes en cuanto a la ruta que debía seguir Franklin. Había de

navegar directamente hacia el oeste a través del estrecho de Lancaster y el estrecho de Barrow hasta el cabo Walker y, de ahí, al mar de Bering. Se le ordenó expresamente no examinar ninguno de los canales que se desviaran hacia el norte o el sur. No recibió órdenes específicas de erigir túmulos de piedras ni de dejar señal alguna de su progreso, aunque, tras ordenarse que «deben tratar a todos los esquimales o indios que encuentren como amigos y ofrecerles presentes», en una cláusula se añade: «Si es posible, debe inducirlos, mediante recompensas, a que lleven mensajes a las bases de la Compañía de la Bahía de Hudson».

La práctica habitual de tirar por la borda cilindros con anotaciones de posición se mantendría, aunque hasta esto se consideraba que tenía menos que ver con facilitar un posible rescate que con «determinar el movimiento de las corrientes en los mares árticos». El Almirantazgo no quería oír hablar acerca de la posibilidad de que las cosas salieran mal. No aceptaba una actitud derrotista. Las instrucciones que recibió la expedición encarnaban la confianza y certeza de la época. «Cuando haya pasado el estrecho de Bering, debe dirigirse a las islas Sándwich [hoy Hawái] [...], tras zarpar de las islas Sándwich, debe ir a Panamá y, luego, enviar a un oficial a Inglaterra, adonde él mismo debe regresar rodeando el cabo de Hornos».

El 8 de mayo, lord Haddington, el primer lord del Mar, celebró una recepción en honor de *sir* John Franklin, a la cual asistieron la mayoría de los grandes nombres de la exploración polar del siglo XIX. Barrow, Parry, James Clark Ross, Sabine y Back brindaron por

el éxito de la expedición que finalmente resolvería el misterio del paso del Noroeste de una vez por todas.

Cuatro días después, entre una enorme expectación popular, el *Erebus* y el *Terror* fueron remolcados río abajo hasta Greenhithe, un pueblo en la orilla sur del Támesis, ahora a medio camino entre el puente de Dartford y el centro comercial Bluewater. Allí se cargaron los últimos suministros, entre ellos, la pólvora para sus tres cañones de seis libras (que todos los barcos de la Marina Real llevaban como precaución). La tripulación recibió cuatro meses de sueldo por adelantado (una paga doble, además, debido a que su destino era el Ártico); el resto lo cobrarían sus familias mientras estuvieran fuera. Entonces se produjo un retraso de casi una semana debido a la tardía llegada de los últimos suministros de alimentos. A esas alturas, todo el mundo ansiaba zarpar. Franklin, Fitzjames y Crozier sabían que, cuanto antes alcanzaran el principio del estrecho de Lancaster, mejores serían las condiciones de navegación que encontrarían durante su búsqueda del paso del Noroeste.

A pesar de la frustrante demora, el teniente Fairholme dibujó una bella imagen de la vida a bordo mientras esperaban la partida en una carta a su padre: «*Lady* Franklin nos ha agasajado, entre otros regalos, con un mono increíble, que, junto con el viejo Neptuno, un terranova que vendrá con nosotros, y un gato, serán todas las mascotas permitidas [...]. Parece que la noche del sábado se celebra, siguiendo la auténtica tradición marinera, alrededor de mi camarote, pues oigo un violín que suena tan fuerte como es posible

y me llegan dos o tres canciones distintas desde el castillo; en breve, parece que reina una atmósfera de felicidad».

El domingo 18 de mayo, *sir* John dijo misa a bordo del *Erebus*. Según todas las fuentes, habló con gran elocuencia y convicción. «Hizo gala de la oratoria más bella e impresionante que jamás he escuchado, incluso en boca de un sacerdote», escribió Fairholme. Era una ocasión emotiva. La esposa de Franklin, Jane, su hija Eleanor (de su primer matrimonio) y Sophy Cracroft asistieron al servicio, y Eleanor y Sophy se quedaron después en el barco para ayudarlo a organizar los libros en las estanterías de su camarote.

No quedaba mucho más por hacer. James Fitzjames redactó su última misiva a *sir* John Barrow antes de marcharse, en la que le dio las gracias por su ayuda y apoyo, y le prometía, de forma muy concreta, «que encontraremos el paso del Noroeste este año, y desembarcaré en Petropávlovsk [capital de la península rusa de Kamchatka] y le estrecharé la mano allí el 22 de febrero de 1846». *Sir* Roderick Murchison, presidente de la Real Sociedad Geográfica, añadió su propia contribución al imperante ambiente de total confianza: «El mero nombre de Franklin es, por sí mismo, una garantía nacional».

A las diez y media de la mañana del 19 de mayo se levaron anclas, los barcos giraron trescientos sesenta grados para asegurarse de que sus brújulas funcionaban y la expedición de Franklin partió por fin en busca del paso del Noroeste, con veinticuatro oficiales y ciento diez hombres a bordo. Una multitud los despidió desde el muelle. *Sir* John saludó vigorosamente a su familia mientras su

barco se alejaba. La imagen del HMS *Erebus*, recién pintado de negro con una característica raya blanca a lo largo del casco, liderando la expedición con más suministros y material que jamás había zarpado de orillas británicas debió de reafirmar a todos en su absoluta convicción de que se había hecho todo cuanto era posible. A día de hoy, todavía existe en Greenhithe un *pub* junto al río llamado «Sir John Franklin», donde puedes tomar una pinta de cerveza y un filete con patatas mientras contemplas el río desde exactamente el mismo punto en que su familia vio a Franklin por última vez.

Capítulo 13

Nornoroeste



Un boceto a lápiz del capitán James Fitzjames del Erebus y el Terror anclados en las islas Whalefish, cerca de Disko, el 8 de julio de 1845.

La nota que lo acompaña afirma que «se envió a casa desde Groenlandia, junto con las últimas cartas, dirigidas a lady Franklin».

Desde la Piscina de Londres⁹ hasta el mar, el Támesis ha sido desde tiempos inmemoriales una de las grandes vías fluviales del mundo y, a pesar de ello, siempre se ha mantenido resueltamente humilde. A pesar de la exaltación y la importancia de la misión, no se despejó

⁹ Recibe este nombre la franja del Támesis que va del puente de Londres a Limehouse. Es una parte del Támesis sometida a las mareas y, entonces, era navegable por barcos de mástiles altos.

el paso para el *Erebus* y el *Terror*. Los barcos de exploración polar mejor equipados de la historia de este país tuvieron que abrirse camino entre transbordadores, barcazas, cúteres, lugres y balsas que transportaban carbón del noreste, buques de guerra recién contruidos que se sometían a pruebas y altos y veloces clíperes con rumbo al Lejano Oriente; todos ellos al servicio, de una manera u otra, de la ciudad más próspera del mundo. Y no era solo en la superficie del Támesis donde había un atasco. Todos los desperdicios de Londres, humanos e industriales, se volcaban sin control en sus aguas, y seguiría siendo así de no ser por *sir* Joseph Bazalgette, quien, veinte años más tarde, dotaría a la capital de su primer sistema efectivo de alcantarillado.

El inicio de la expedición de Franklin en estas aguas abarrotadas y tóxicas en mayo de 1845 fue, sin duda, poco elegante. Debido al retraso forzoso de la partida, el Almirantazgo decidió minimizar los problemas que podrían causar los vientos e hizo que unos vapores remolcaran los barcos hasta su salida de aguas británicas. El barco encargado de remolcar a la expedición de Franklin fuera de Londres fue el HMS *Rattler*, una nueva corbeta de nueve cañones, un tercio más larga que el *Erebus*, notable por haber sido el primer buque de guerra impulsado por una hélice a vapor del mundo. Entre el popurrí de barcos que acompañaron a la expedición estaba el *Barretto Junior*, un barco de transporte que llevaba suministros que serían transferidos al *Erebus* y al *Terror* a su llegada a Groenlandia. Remolcó esta embarcación el HMS *Monkey*, un remolcador de nombre muy apropiado si tenemos en cuenta el regalo que había

hecho *lady* Franklin a los oficiales.

Una vez fuera del estuario del Támesis, la pequeña flota viró hacia el norte para seguir la costa este de Gran Bretaña, y avanzó a buen ritmo hasta que la llegada de una fuerte tormenta la obligó a anclar frente a Aldeburgh, en Suffolk. Las inclemencias del tiempo en todo el mar del Norte alarmaron tanto al Almirantazgo que se envió un mensaje a Franklin en el que se le aconsejaba que diera media vuelta y tomase una ruta más segura a través del canal de la Mancha, doblando el cabo Lizard y, luego, siguiendo hacia el norte por el mar de Irlanda. Franklin y Crozier se negaron en redondo a considerar tal desvío, pues implicaba perder todavía más tiempo, y, para cuando recibieron la orden, ya estaban de nuevo en marcha.

El temporal que vivieron en Aldeburgh supuso la primera experiencia de Fitzjames a bordo del *Erebus* con mal tiempo. Se refirió al barco en su diario como «una vieja bañera» y, en el apogeo de la tormenta, comparó su buque y el *Terror* con «barquitos en un reloj musical que suben y bajan en un sólido mar verde». Sir John Franklin evaluó el rendimiento de su barco de una forma menos alarmante. En una carta a Jane, describió que, cuando se vieron temporalmente separados de su escolta de barcos debido a la niebla frente a la costa de Northumberland, «los viejos *Erebus* y *Terror* se portaron muy bien». Nunca serían los barcos más rápidos, pero Franklin respetaba la pareja que formaban. «Es muy agradable ver —continuó— que el *Erebus* y el *Terror* navegan tan cerca el uno del otro, pues eso quiere decir que se harán buena compañía durante el viaje». El mal tiempo, sin embargo, sí que afectó a algunos de los

otros barcos. Con el deterioro de las condiciones a las que se enfrentaban y al verse obligados a lidiar con un persistente viento del noreste, se hizo evidente que el *Monkey* no era capaz de seguir remolcando el barco de transporte *Barretto Junior* hasta Escocia. Fue enviado de vuelta a Woolwich y sustituido por la fragata con ruedas de paletas HMS *Blazer*.

Con el paso de los días, oficiales y hombres se acostumbraron a su nuevo entorno y, en muchos casos, a sus también nuevos compañeros. Fitzjames jugó al ajedrez con Charles Osmer, el administrador de cuarenta y seis años. «Al principio sentí la tentación de pensar que se trataba de un anciano estúpido — admitió—, pues no cesaba de hablar y tomaba rapé, pero es tan jovial y alegre como un jovenzuelo, sabe un montón de dichos peculiares y graciosos y siempre está de buen humor, siempre está riéndose, nunca es aburrido, se toma su “pizca” después de cenar, juega unas manos y me gana al ajedrez».

Una vez en el mar, Franklin dejó de ser la figura pálida e incómoda que observamos en su daguerrotipo. *Lady* Franklin informó a James Clark Ross de la transformación: «Te gustará saber que *sir* John se ha recuperado completamente de su tos [...] y no toma más que un poco de rapé al día, y eso solo porque el administrador lo tienta». Citó el diagnóstico del doctor Stanley: «Se ha librado por completo de los últimos vestigios de la gripe, tiene un aspecto muy distinto del que tenía en Greenhithe y su salud y energía son todo lo buenas que cabría desear». Mantenía abiertas las puertas de su camarote y permitía a Goodsir, el naturalista, utilizar una de las mesas, y,

asimismo, permitió al doctor Stanley que disecara sus pájaros en otra. El teniente Edward Couch, uno de los suboficiales del *Erebus*, escribió que era «un tipo magnífico. El capitán dirige el servicio religioso por la mañana y por la tarde los domingos. Es todo un obispo. Dicen los muchachos que prefieren oírlo a él que a los clérigos de Inglaterra».

Una semana después de su partida, cuando los barcos se hallaban frente a las islas Farne, Franklin informó al Almirantazgo de que el viento soplaba con tanta fuerza y la crecida del mar era tal que existía el riesgo de que arrastraran los cables con que se remolcaban los barcos, lo cual generaría un riesgo grave de colisión. Ordenó a los barcos que se soltaran y que pusieran rumbo a Stromness, en las Orcadas, su último punto de reunión antes de llegar a Groenlandia.

El viento amainó mientras navegaban hacia el norte y, para cuando llegaron a las Orcadas, el teniente Fairholme se dejó llevar por la poesía: «Nunca he contemplado cosa más bella que el paisaje de anoche, mientras navegábamos por los estrechos entre estas pequeñas islas. En sí mismas, no tienen nada de hermoso, pues son totalmente yermas, pero el cielo era tan espectacular y el mar, que lo reflejaba como un espejo, estaba tan en calma que la escena era digna del golfo de Esmirna».

Entraron en el puerto de Stromness un sábado, el último día de mayo de 1845. Se produjo un retraso más largo de lo esperado mientras se reagrupaban tras el tormentoso trayecto desde Londres. El *Barretto Junior* transportaba diez novillos vivos, con el objetivo de

sacrificarlos y preservar su carne. Cuatro de ellos, empero, habían perecido durante el viaje al norte y habían de reemplazarse. Pero la gente de Stromness, muy devota, no estaba dispuesta a vender ganado en el *sabbat*, por lo que no pudieron adquirir nuevos terneros hasta pasado el fin de semana. Otra razón para el retraso se apunta en una carta de James Reid, patrón del hielo, a su esposa. Tras apuntar que su capitán «no permite palabras soeces a bordo», añadió: «*Sir John Franklin* no zarpará en domingo».

Se permitió a los oficiales que bajaran a tierra, pero Crozier no dejó que ninguno de los marineros del *Terror* desembarcaran, por temor a que se emborrachasen. A bordo del *Erebus*, por otra parte, Fitzjames accedió a las peticiones de Robert Sinclair, capitán de la cofa, y el marinero de primera Thomas Work, ambos procedentes de las Orcadas, que solicitaron un permiso por motivos familiares, para visitar, en el caso de uno, a su esposa, a la que no había visto en cuatro años, y en el del otro, a su madre, de la que llevaba alejado diecisiete años. Ambos regresaron puntualmente al barco el lunes, pero, debido al tiempo desfavorable, hubo que retrasar la partida otro día. Esa noche, las luces de Stromness resultaron una tentación demasiado grande. Thomas Work soltó uno de los cúteres del barco y se llevó a otros tres marineros a la orilla. Regresaron mucho más tarde esa misma noche, claramente en peor condición de la que habían salido.

No se sabe si Franklin fue informado de este suceso, pero cuando Fitzjames descubrió su infracción, se mostró indulgente. Admitió que, «según las reglas del servicio, estos hombres deberían ser

rigurosamente castigados», pero juzgó que, en esa ocasión, «los hombres sabían perfectamente que habían obrado mal». A las cuatro de la mañana, ordenó que David Bryant, el sargento de marines, y el teniente Gore registraran el barco en busca de licores y los tiraran por la borda. Tardaron dos horas en librar al barco de todo el alcohol ilegal, pero se permitió a los infractores permanecer en la expedición, por lo que quedaron muy agradecidos. En vista de lo que sucedería después, un oficial más autoritario e inflexible que Fitzjames podría haberles salvado la vida.

Stromness es un pueblecito con una larga tradición marinera. Situada en la costa occidental de la mayor de las islas Orcadas, esta población se encuentra en el lado de un cabo que se dobla hacia el sureste y que la protege de la fuerza del Atlántico. Cuando visité las islas, los vientos soplaban violentamente sobre sus bajas colinas y hacían que los molinos funcionasen a toda velocidad y limpiaban los cielos de nubes. Una luz clara se extendía sobre las franjas de tierra verde sin árboles que se adentraban en el mar y dibujaba complejas formas sobre los antiguos acantilados de piedra que hay cerca de la ciudad. El *Erebus*, el *Terror* y la flotilla que los acompañaba debieron de echar el ancla cerca del laberinto de calles que forma el centro de Stromness, y sus mástiles seguramente se elevaban por encima de los techos y las chimeneas de las casas de piedra que llegan hasta el mar. Verían un sencillo almacén de piedra con su muelle propio, cuya pared casi tocaba el agua. Ese era el cuartel general de la Compañía de la Bahía del Hudson, que prácticamente había monopolizado el comercio en el Ártico desde finales del siglo

XVII. La compañía reclutaba a muchos de sus hombres en las Orcadas, pues los habitantes de las islas a menudo preferían arriesgarse a pasar privaciones entre el hielo y la nieve que intentar ganarse la vida con las pequeñas granjas de las islas.

Aunque los oficiales seguían mostrándose absolutamente optimistas con respecto a su misión, encontramos una muestra de que los marineros rasos tenían una visión más realista acerca de lo que estaba por venir en una última carta de Alexander Wilson, el carpintero adjunto del *Terror*, dirigida a su esposa, Sarah. Empieza con la constante ansiedad de todos los marineros: la carta no recibida.

Querida esposa:

Creía que habría una carta tuya aquí cuando llegara, pero espero recibirla mañana. Confío en que los niños estén bien y que a Sarah le haya mejorado la cara y espero que los mandes cada día a la escuela. Espero también, querida esposa, que vayas tan a menudo como puedas a un lugar de culto y deposites toda tu confianza en el señor [...]. Si es la voluntad de Dios que no volvamos a vernos, confío en que nos reuniremos en el cielo para disfrutar de la vida eterna. Querida esposa, todas las noches me tiendo en mi hamaca y rezo en silencio por ti y por mis queridos niños. Querida esposa, sé que este viaje será una prueba muy dura para todos nosotros, pero aquí disponemos de todo para sentirnos cómodos.

Como puerto fronterizo del Atlántico Norte, Stromness era un lugar de salidas y llegadas, pero, debido a que el océano más allá de los portales de arenisca roja del estrecho de Hoy es muy traicionero, fue

necesario emplear los servicios de veintiséis prácticos en Stromness y en varios puntos de la costa atlántica para pastorear a los barcos hasta el mar. Las olas eran, en ocasiones, tan altas que los prácticos no podían regresar a la costa y tenían que quedarse a bordo hasta que el barco regresara de Terranova, Nueva York o dondequiera que fuera. Los peligros del océano engendraban supersticiones. Una mujer llamada Bessie Miller, que vivía en una choza en una colina aleadaña a Stromness, «vendía» vientos a los marineros. Si deseabas un viento favorable, valía la pena pagar a Bessie para que te lo preparara. Tan arraigada estaba la tradición que incluso quienes no creían ni una palabra de todo aquello subían también la colina para visitarla. Por si acaso. No existe ningún registro de que nadie de la expedición de Franklin fuera a ver a Bessie.

El martes 3 de junio de 1845, los barcos estuvieron al fin listos para zarpar. Alexander Wilson tuvo el tiempo justo de añadir una rápida posdata a su carta: «Lunes por la noche. Mi querida esposa, no he recibido todavía carta tuya y vamos a zarpar por la mañana. Así que adiós, adiós, quizá, si me has enviado una, nos seguirá adonde vayamos y, si no te viene devuelta, ten por seguro que la he recibido. Adiós y que Dios te bendiga».

Al salir el sol, el *Blazer* y el *Rattler* remolcaron al *Erebus*, al *Terror* y al *Barretto Junior* hasta el estrecho de Hoy. En su lado de estribor quedaron las últimas luces de Stromness y, a babor, el oscuro y majestuoso silencio de las colinas y los acantilados de la isla de Hoy. Bajo ellos, las corrientes del Atlántico y del mar del Norte se

encontraban y formaban remolinos. Más allá de la salida del estrecho, había olas altas con crestas de espuma y tempestuosos vientos salados. Difícilmente podría existir un lugar más épico desde el cual contemplar Gran Bretaña por última vez, y debió de despertar emociones contradictorias en los marineros, especialmente en aquellos que nunca habían ido antes al Lejano Norte.

A ochenta kilómetros al oeste de la isla de North Rona, cuando juzgaron que habían dejado atrás las últimas rocas de la costa y los vientos en contra, llegó el momento de que el *Rattler* y el *Blazer* recogieran sus cables de remolque y regresaran a casa. Todo el mundo sabía que aquella no era una despedida rutinaria. Owen Stanley, un oficial del *Blazer*, dibujó los barcos elevándose y cayendo entre las olas, con un rastro de humo que emergía de la chimenea del *Rattler*. Según un testigo lo describió:

Al oír el silbato del contramaestre, las tripulaciones del *Rattler* y el *Blazer* subieron en un instante a los obenques, todos ellos deseosos de superar a los demás en la agradable tarea que estaban a punto de acometer. Se dio la orden, y tres vítores, tan potentes y sentidos como jamás hayan salido de los pulmones de marineros británicos, llegaron a los oídos de *sir* John Franklin y sus gallardos colegas.

Los barcos de escolta se llevaron con ellos a un marinero de primera del HMS *Terror* que se temía que sufría tuberculosis, o tisis, como se conocía entonces comúnmente esa enfermedad. La tuberculosis debía evitarse a toda costa en barcos tan atestados, máxime al inicio de una larga travesía. En la sala de oficiales del *Erebus*, se

bromeó sobre la enfermedad y se hizo circular el rumor de que quizá Jacko, el mono del barco, también la sufría. Tras examinar al simio, el médico del barco informó a Fitzjames de que, «desde luego, tiene una tos muy fea, pero el único otro síntoma que manifiesta es su tendencia patológica a zampar todo aquello a lo que le echa el guante».

El teniente Fitzjames contempló cómo se alejaban los barcos que los habían escoltado hasta allí: «En una hora o dos, se perdieron de vista y nos dejaron a solas con una o dos gaviotas y la visión de la rocosa Rona para entretenernos; era este el momento de ver si alguien se estremecía ante la empresa que teníamos por delante. Pero el grito unánime fue: “¡Ahora, por fin nos hemos puesto en marcha!”. Nadie echó la vista atrás. Brindamos por la salud de *lady* Franklin en la mesa del viejo caballero y, puesto que era el cumpleaños de su hija, también por la de ella». El viento acreció y empezó a soplar hacia el norte. El *Erebus* abría el convoy, seguido por el *Terror*. No eran barcos rápidos, por lo que el *Barreto Junior*, a pesar de ir cargado al máximo, se vio obligado a dejar desplegadas las mínimas velas para no adelantarlos.

Podemos imaginarnos a James Fitzjames en la pequeña mesa en su estrecho camarote, cuatro veces más pequeño que el amplio espacio que tenía el capitán, en el camarote contiguo, pero acogedor, con una estantería sobre la cama y, en el mamparo, una fotografía de su íntimo amigo y padre adoptivo, William Coningham. Había prometido a Elizabeth, la esposa de este, que le escribiría una crónica del viaje. Ese era el día en que comenzaría su labor. Tomó

su pluma de puercoespín y la introdujo en el tintero:

En el barco de su majestad *Erebus*, en alta mar, 8 de junio de 1845, diez de la noche

Parecías muy interesada en que mantuviera un diario para tu lectura personal. Estoy escribiendo, de hecho, un diario, pero, como tal, deberá entregarse al Almirantazgo; para complacerte, no obstante, he determinado escribir de vez en cuando sobre las cosas que más me llamen la atención, sea en forma de carta o en cualquier otra que en el momento se me ocurra.

Debemos estar agradecidos de que Fitzjames escribiera de forma tan atractiva y diligente, según él mismo explica, para lo que incluso permaneció despierto hasta las dos de la madrugada a fin de anotar sus pensamientos y observaciones, antes de entrar en su guardia a las cinco de la mañana.

Doy comienzo hoy porque me encuentro de muy buen humor. Hoy, todo el mundo se estrecha la mano a sí mismo [probablemente, una metáfora de la confianza y el orgullo que sentían].

El viento nos es favorable, navegamos a siete nudos, el mar está razonablemente tranquilo, aunque oscilamos un poco, pero este barco tiene la feliz característica de ser bastante estable bajo cubierta, por mucho que en cubierta parezca que oscile y cabecee mucho.

Ahora que la prolongada despedida había llegado a su fin, empezó el trabajo real de la expedición. Sir John Franklin reunió a sus oficiales para repasar juntos las instrucciones del Almirantazgo «y la necesidad de observarlo todo, desde una pulga a una ballena».

También subrayó lo importante que era que todos tomaran apuntes, escribieran diarios e hicieran bocetos y pinturas de cuanto observaran.

Su celo científico solo era comparable a su entusiasmo evangélico. Por mal tiempo que hiciera, los domingos daba un sermón. En opinión de Fitzjames, Franklin era un orador más que admirable. «*Sir* John Franklin ha dicho misa hoy y ha pronunciado un sermón tan bello —anotó en una ocasión— que ha desafiado a cualquier hombre a no verse elevado por la fuerza que ha transmitido». La franqueza de Franklin, su buen carácter y su entusiasmo por la misión se ganaron tanto a los oficiales como a la tripulación. En una carta dirigida a casa, Fairholme solo tenía elogios para bien: «*Sir* John es un hombre nuevo desde que partimos [...], parece diez años más joven y toma parte en todo lo que acontece con tanto interés como si no hubiera pasado ni un día desde su primera expedición». Es evidente que el propio Franklin se regocijaba de la buena voluntad hacia él de la tripulación. Escribió a *sir* Edward Parry para decirle que «te alegraría el corazón ver el celo con que trabajan los oficiales y los hombres de ambos barcos, y la concordia que reina entre ellos».

Sir John disfrutaba de la compañía de otros, y la esperaba. Siempre estaba disponible en su camarote y, todas las noches, invitaba a tres oficiales a cenar con él. El capitán Crozier era uno de los invitados habituales a esas veladas, pero, como es lógico, dado que debía ser transportado de un barco a otro en bote tanto a la ida como a la vuelta, a través de un Atlántico Norte que a menudo

estaba agitado, descubrió que esa constante hospitalidad era agotadora. Puede que su reticencia hacia esas cenas tuviera también que ver con la propensión de Franklin a aprovecharse de su público cautivo para quejarse sobre lo mal que lo habían tratado en la Tierra de Van Diemen y para hablar sobre el panfleto que, una vez terminado, justificaría sus actos. En cualquier caso, aunque admitió a su antiguo comandante, James Clark Ross, que «*sir* John es muy amable y, si por él fuera, me tendría allí cenando cada día», Crozier dejó claro que «no soporto ir al *Erebus*». En varias ocasiones, llegó al extremo de fingir estar enfermo.

Puede que otro de los motivos de la reticencia de Crozier fuera la constante presencia de Fitzjames junto a *sir* John. No había guerra abierta entre ambos, pero el deseo expreso del Almirantazgo de que Fitzjames se ocupara de las observaciones magnéticas había sentado muy mal a Crozier. Y era comprensible. Tras cuatro años en la expedición de Clark Ross, era un marino con mucha más experiencia que Fitzjames. Había sido elegido miembro de la Real Sociedad precisamente por sus hallazgos en el campo del magnetismo terrestre.

Una vez que el tiempo se hubo calmado, echaron una red a una profundidad de trescientas brazas (unos quinientos cincuenta metros). Harry Goodsir, el naturalista de a bordo, quedó encantado cuando se reveló que se habían recogido moluscos y plancton, cuyo papel en la ecología marina no perdió tiempo en revelar a sus colegas oficiales. Fitzjames quedó mucho menos impresionado y se burló de Goodsir por «entrar en éxtasis por una bolsa llena de cosas

gomosas, que acaba de subirse en una red y que resulta que es alimento para ballenas y otros animales».

Es difícil saber cómo les fue a los desventurados terneros que seguían vivos a bordo del *Barretto Junior* durante las tempestades que capearon los barcos, pero, según Fairholme, los animales domésticos del *Erebus* estaban adaptándose rápidamente al mar. Neptune, el perro, al que ya todos llamaban Old Nep, subía y bajaba corriendo las escaleras sin ningún problema. «Es el perro más adorable que he visto nunca —escribió Fairholme—, y es el favorito de todos». Jacko, el mono, era «un consumado ladrón» que «irrita y molesta a todo el barco, y, a pesar de eso, no hay nadie a bordo que quiera hacerle daño ni por todo el oro del mundo».

A lo largo de los días siguientes, mientras los barcos navegaban entre una molesta combinación de niebla y espuma, bajo cubierta continuaron los trabajos de preparación para los largos días, meses e incluso años que tenían por delante. Los libros seleccionados para el viaje se sacaron del almacén y colocaron en las estanterías de la sala de oficiales. Reid, el campechano patrón del hielo escocés, continuó entreteniendo a los oficiales más jóvenes con sus conocimientos de los mitos y el lenguaje del mar, como, por ejemplo, cuál era el mejor modo de quitar la sal a un pez muy salado y cómo identificar el espejismo solar causado por el reflejo del sol sobre el hielo. De vez en cuando, había algún gran acontecimiento que celebrar: el trigésimo aniversario de la batalla de Waterloo, por ejemplo, se celebró el 18 de junio con un brindis en la mesa del capitán a la salud del duque de Wellington.

También fue este un día señalado para James Fitzjames. En una carta a William Coningham, habló sobre un posible ascenso. «Hubo conversaciones antes de que partiéramos de Inglaterra acerca de un ascenso de grado, si bien no de sueldo por ahora; si eso fuera cierto, creo que es más que probable que obtenga el grado de capitán. Con esta idea en mente, tomé un vaso de *brandy* y agua a las diez y media y brindé a tu salud». Añadió que su hábito de escribir cartas a altas horas de la noche no había pasado desapercibido, «pues Reid acaba de decir, rascándose la cabeza: “Vaya, señor Jems, parece que no duerme usted nunca, ¡está siempre escribiendo!”. Le digo que, cuando duermo, el sueño me cunde el doble que a otra gente». Poco a poco se acercaron a Groenlandia. Fitzjames, por ejemplo, quedó impresionado por la claridad de las aguas del norte: «El mar tiene la más delicada de las transparencias; es de un bello, delicado y frío verde o azul ultramarino. Grandes olas, como si estuvieran talladas en grandes botellas de cristal, se acercaban rodando a nosotros para después romper con una bella cresta de espuma como si fueran de cerveza oscura». Al incrementarse las posibilidades de que hubiera hielo en la ruta, se instaló sobre la verga del mastelerillo del palo mayor una cofa protegida, inventada por William Scoresby, el ballenero convertido en explorador ártico, en 1807. Esta consistía en un cilindro de lona confeccionado con aros que, a treinta metros por encima de la cubierta, se convertiría en los dominios de Reid, el patrón del hielo. Hacia la última semana de junio los vientos empezaron a soplar hacia el suroeste y los empujaron entre mares crecidos frente al

cabo Farewell, en el extremo meridional de Groenlandia, y hacia el estrecho de Davis. Según parece, Franklin había esperado que hiciera exactamente ese tiempo, pues escribió a casa y comentó que «habría ido en contra de la vasta experiencia de los marineros de Groenlandia que hubiéramos doblado el cabo Farewell sin una tormenta».

A las once en punto del día 25, mientras el sol comenzaba a ponerse, Fitzjames escribió muy entusiasmado a Elizabeth Coningham: «Tengo mucho sueño y estoy cansado, pero no quería irme a dormir sin escribirte el primer día en que hemos visto tierra ártica. El aire es maravillosamente fresco y vigorizante, y todo el mundo está de buen humor, tanto personalmente como al tratar al prójimo. He estado en cubierta todo el día, realizando observaciones». Sus colegas oficiales estaban pescando, por así decirlo. «Goodsir está atrapando los animales más extraordinarios con una red [...], Gore y Des Voeux están en el otro lado, con el puro en la boca mientras manejan redes y largas pértigas y Osmer se ríe de ellos». Resumió el espíritu de entusiasmo: «Nos llevamos muy bien, estamos encantados de estar aquí y ya imaginamos atajos a través de América hasta el Pacífico».

Parece que incluso el capitán Crozier se sumó a este entusiasmo. Al escribir a su sobrino mientras dirigía al *Terror* por el estrecho de Davis, le aseguró que «todo está saliendo a pedir de boca. Los oficiales rebosan juventud y celo [...]. Ojalá podamos hacer algo que esté a la altura del país que tan generosamente nos ha equipado. Eso me haría muy feliz». Siendo Crozier como era, sin embargo, no

pudo evitar matizar su optimismo: «Será sobrada recompensa por todas mis angustias —añadió—, y, créeme [...], no son pocas».

El buen tiempo llegó a su fin. Descendió una niebla espesa que hizo caer la temperatura cerca del punto de congelación. Pasaron junto a un bergantín de las islas Shetland y se acercaron a él para permitir que su capitán subiera a bordo. Estaba pescando bacalao en los bancos y salmón en los fiordos, «un plan nuevo en estas regiones», destacó Fitzjames. Resultó que el capitán había viajado en una ocasión con Thomas Work, «el anciano hombrecillo» que no había visto a su esposa en cuatro años, y se alegró mucho de encontrarlo a bordo.

Al día siguiente, cruzaron el círculo polar ártico y se adentraron en un nuevo mundo de icebergs y luz diurna constante. Fitzjames, como muchos otros a bordo, nunca había presenciado un paisaje así. «Había imaginado que los icebergs eran grandes masas transparentes, grandes rocas de hielo», escribió, para luego continuar, maravillado: «Parecen gigantescas masas de nieve y están recorridos por cavernas y profundos desfiladeros». A medida que la costa de Groenlandia apareció ante ellos, decepcionantemente borrosa bajo las nubes bajas y con los picos de sus montañas ocultos, distinguió glaciares y fiordos. Un poco después, atravesaron navegando una manada de unos cientos de morsas, «que se sumergían y salpicaban con sus aletas y colas, y nos miraban con rostros lúgubres y de aspecto solemne mientras asomaban sus pequeñas cabezas bigotudas y encolmilladas».

Ahora que se hallaban al norte del paralelo sesenta y cinco,

Franklin se dispuso a cumplir las instrucciones del Almirantazgo y empezó a dejar con cierta regularidad cilindros de hojalata con un registro de su posición. Crozier debía de conocer este procedimiento de sus días en la Antártida. Los informes tenían que escribirse en un papel azul muy recio que se llevaba específicamente para este propósito. En las instrucciones, escritas en seis idiomas (inglés, francés, español, holandés, danés y alemán), se solicitaba a quien encontrara el cilindro que lo entregara al secretario del Almirantazgo en Londres. Cuatro años después, uno de los cilindros de Franklin apareció en la costa de Groenlandia, a menos de trescientos veinticinco kilómetros de donde se había lanzado. Fue el único que jamás se encontró.

Fairholme, en el ínterin, estaba fascinado por el cada vez mayor número de icebergs, que no se parecían a nada que hubiera visto antes: «Mientras pasábamos cerca de uno de estos, que acababa de comentar que era más o menos del tamaño de North Foreland, se hizo pedazos de repente con un estruendo tremendo, emitió espuma a una gran altura y dejó tras de sí un campo de hielo roto y afilado». Casi a medio camino de la costa occidental de Groenlandia se encuentra Disko, la mayor de las islas frente a la costa groenlandesa. En 1845, era una base comercial y de caza de focas danesa que daba sustento a una población nativa de unas cien personas. Unos pocos kilómetros al sur, en la bahía de Disko, están las islas Whalefish. Sir Edward Parry había navegado por esta ruta antes, y se la recomendó a Franklin como un lugar seguro, a salvo de los elementos, donde transferir materiales del *Barretto Junior*,

como ubicación de un observatorio y como lugar donde realizar el último aprovisionamiento de los barcos antes de dirigirse al Ártico. La escuadra echó el ancla en la bahía con la intención de continuar navegando hacia las islas Whalefish a la mañana siguiente.

Resultó mucho más difícil de lo previsto. Debido a un inusual error del patrón del hielo, James Reid, el *Erebus* empezó a dirigir a los demás barcos en la dirección equivocada, hacia el extremo norte de la bahía de Disko. Resulta extraño que el capitán Crozier, que había estado antes allí y debía de saber que navegaban en la dirección equivocada, no enviara ningún mensaje por señales y se limitara a seguir al otro barco. Quizá, después de todo, solo estuviera haciendo lo que mejor sabía hacer: seguir las órdenes de un líder. Pero, por lo que sabemos de sus sentimientos hacia el segundo de a bordo del *Erebus*, resulta tentador pensar que no solo dejó deliberadamente que Franklin y Fitzjames descubrieran por su cuenta el error, sino que también experimentaran la vergüenza de reconocer que lo habían cometido.

Una vez que se detectó el fallo, dieron media vuelta, pusieron rumbo al sur y encontraron las islas, pero no fueron capaces de localizar el lugar donde debían echar el ancla. Se fletó uno de los cúteres desde el *Erebus*, y el teniente Le Vesconte se acercó remando para examinar la costa más de cerca. Fue recibido por cinco inuits en kayaks, dos de los cuales guiaron a los barcos a un canal estrecho, bien protegido y casi cerrado por completo por tierra donde finalmente fondearon.

«El paisaje es magnífico, pero está desolado», escribió Fitzjames, y

añadió que estaba poblado por enormes mosquitos. James Thompson, ingeniero a bordo del *Terror*, corroboró sus palabras y envió a casa una gráfica descripción de mosquitos que «se han ensañado conmigo en los brazos y que son mucho más grandes que los bichos ingleses». El patrón del hielo Reid se lamentó en una carta a su esposa de que, «por desgracia, me han torturado, y tengo la cara y las manos hinchadas a causa de sus picaduras». Todo esto hizo que la construcción del observatorio y las tareas repetitivas necesarias para la medición de la profundidad y la variación del campo magnético resultaran incómodas, además de irritantes.

No obstante, aprovecharon muy bien el contacto con los inuits. Goodsir y Fairholme pasaron tiempo en el asentamiento inuit local para compilar un diccionario de palabras y frases inuits que pudiesen resultarles útiles. Fitzjames y Fairholme incluso probaron los kayaks. A Fitzjames, en concreto, le parecieron muy estrechos y difíciles de maniobrar. «Aquí tienen las canoas más pequeñas imaginables; ayer decidí meterme en una de ellas, así que me quité los pantalones y remé durante un rato, pero al final volqué y me quedé con la cabeza bajo el agua hasta que me rescataron».



Tardaron nueve días, en los que los hombres trabajaron desde las cuatro de la mañana hasta las seis de la tarde, en transferir el cargamento del *Barretto*. «Estamos totalmente ocupados con las tareas de rellenar todos los huecos y rincones del barco con suministros —escribió Franklin—. En mi camarote se han guardado [...] patatas, almacenadas en diez cajas colocadas de forma conveniente, de modo que no interfieran ni con la mesa del señor Goodsir ni con la mía, ni con otra en la que creo que el señor Le Vesconte se sentará para confeccionar las cartas». Siete de los novillos subidos a bordo en Stromness habían muerto para cuando llegaron a Disko. En ese momento fueron sacrificados los otros tres y a cada barco se le entregaron tres o cuatro cuartos de novillo para que los colgaran de las jarcias y dispusiesen de carne fresca para las primeras Navidades de la expedición.

A pesar del trabajo de carga y de la rutina diaria de realizar las

mediciones magnéticas, los jóvenes oficiales se lo estaban pasando en grande. «No te imaginas lo felices que somos —escribió Fitzjames—. Osmer acaba de venir de cubierta (medianoche) y está bailando con una comba imaginaria. Le he dicho: “¡Qué hombre más feliz, siempre se te ve contento!”, y me ha contestado: “Bueno, señor, si no estoy contento aquí, no sé dónde iba a estarlo”».

Pero ¿en qué pensaban los dos capitanes, que tenían muchísima más experiencia que los oficiales, acerca de las condiciones que los aguardaban?

Consciente de que, una vez que se separaran del barco de transporte, podrían transcurrir meses, quizá incluso años, antes de que volviesen a enviar cartas a casa, *sir* John Franklin pasó gran parte de su tiempo en las islas Whalefish escribiendo numerosas misivas dirigidas a amigos, familia, socios de negocios y colegas de la Marina. La carta más larga fue la que redactó para su esposa Jane. Se alargó hasta las catorce páginas y, gracias a ella, podemos hacernos una idea bastante precisa de las cosas que le preocupaban mientras se disponía a llevar a sus hombres por el paso del Noroeste.

Sir John claramente quería hacerlo bien por su mujer, y, aunque ella no estuviera físicamente a bordo del *Erebus*, su espíritu lo acompañaba en todo momento. La carta se abre con las siguientes palabras: «Queridísima mía: Comienzo el mes a tu servicio». Es consciente de que su esposa quiere ser considerada parte de la expedición y de que le gusta ser caracterizada como amiga de todos. «Fitzjames ha estado trabajando en un bosquejo del puerto y tiene

intención de enviarte una copia. El señor Gore ha hecho para ti un dibujo muy fiel al natural de nuestra separación del *Blazer* y el *Rattler*. Me alegra ver el cariño que sienten por ti los oficiales». «Estoy seguro de que harían cualquier cosa por complacerte», le asegura.

En lugar de centrarse en cuestiones navales o de exploración, Franklin dedica gran parte de la misiva a considerar de nuevo el trato que recibió en la Tierra de Van Diemen o, más concretamente, el que recibió *ella*. Sir John debía entregar una copia del panfleto que habían escrito para defender su versión de lo sucedido con Montagu y lord Stanley, y le cuenta que había pedido a sus colegas que le diesen su opinión sobre el escrito. Fitzjames lo había leído, por supuesto, así como también Gore y Fairholme, «y todos y cada uno de ellos se indignaron al ver cuán vil puede ser Montagu». También lo compartió con Crozier, que mostró una comprensión similar: «Hablamos un poco sobre el panfleto una vez que nos quedamos a solas. Me repitió que la conducta de lord Stanley y del señor Montagu era deleznable. Creo que tiene intención de escribirte unas líneas al respecto». Es difícil saber cómo se sentía de verdad el propio Franklin con relación al panfleto. Su esposa era la fuerza impulsora del documento. A veces parece tan indignado como ella, pero, otras, podría decirse que se limitaba a seguirle la corriente.

Sir John también se detiene en su propia capacidad para liderar. Incluso en esta etapa, con la expedición ya en marcha, uno tiene la impresión de que necesita repetirse constantemente a sí mismo que es el hombre adecuado para dirigirla. Es plenamente consciente de

las reservas respecto a su edad y a su carencia de experiencia reciente que se plantearon antes de que consiguiera el puesto, y es evidente que todavía le molestan. También siente como un agravio la existencia de un candidato más adecuado que él, alguien a quien todo el mundo, incluso su propia esposa, admira: James Clark Ross.

Sus sentimientos hacia Ross son ambivalentes. Por un lado, Franklin aprecia el hecho de que fuera Ross quien lo recomendará. «En lo que concierne a la expedición, ha mostrado una actitud benevolente hacia mí—escribió—, y ha actuado como lo haría un hombre convencido de que yo no habría osado aprovecharme de él y proponer mis servicios si él hubiera tenido la menor intención de haber ido». Por otra parte, el hecho de saber que Ross había sido la primera elección se estaba demostrando un trago amargo. Y sabía aún peor porque Ross, además, había dejado caer que había rechazado tentadoras ofertas del Almirantazgo y una promesa de posponer la expedición un año si aceptaba encabezarla. Que Ross apuntase que «la navegación del océano Ártico no es ni mucho menos tan peligrosa como la del Antártico» no había contribuido precisamente a reforzar la autoestima de *sir* John.

Para enfrentarse a sus diversos demonios, *sir* John recurre a lo que considera una de sus virtudes: «Creo que quizá tengo el tacto necesario para mantener a los oficiales y a los hombres felices en mayor grado de lo que Ross era capaz, y es por este motivo: él es un hombre a todas luces ambicioso y que quiere hacer todo por su cuenta. Ese no es uno de mis defectos».

Y eso, a juicio de Franklin, no era la única diferencia: «Mis oficiales son de una clase social distinta y están mejor educados que los de cualquier expedición anterior —Parry lo corrobora—, y, desde luego, si recordamos los oficiales que viajaron con Ross, no había ni uno, con la excepción de Hooker, que estuviera por encima de lo común en el servicio». Este revelador ápice de prejuicio encaja tan poco con todo lo que sabemos de Franklin que solo podemos asumir que lo causa su profunda necesidad de justificarse.

La relación de Franklin con Francis Crozier, y la enigmática conducta de este último, es otra de sus múltiples preocupaciones. No pasó por alto la constante ausencia de su segundo al mando en su mesa durante la cena. Era, después de todo, un hombre con la voluntad de congregar y crear armonía, y consideraba que aquellas reuniones constituían una forma de estrechar los lazos de lo que hoy en día llamaríamos su equipo, y el hecho de que Crozier solo aceptase su invitación en dos ocasiones lo molestó. «*Entre nous* —confía *sir* John a su esposa—, no creo que su ánimo haya mejorado desde que zarpamos, ni tampoco se ha encontrado en buenas condiciones». Franklin sospechaba que el amor no correspondido de Crozier por Sophy era la causa principal, pero no halló la forma de hablar sobre el tema con él. «Nunca ha mencionado a Sophy ni tampoco hecho la menor alusión a la joven, y, en ocasiones, me pregunto si sería agradable o correcto que fuera yo quien la sacase a colación».

El distanciamiento de Crozier se manifestó también de otra forma. Dada la cantidad de tiempo que había pasado con los Franklin en

Hobart, *sir* John claramente esperaba que Crozier enviara algún tipo de mensaje a *lady* Franklin. Sin embargo, en su misiva informa de que, mientras estaban en tierra recogiendo muestras de la flora del lugar, Crozier le dijo «que había estado anoche escribiéndote, pero que había roto la carta por temor de que, al leerla, juzgaras que estaba alicaído». A continuación, regresa a la que cree que es la causa de la frialdad de Crozier: «No me cabe la menor duda de que, si la causa de su decaimiento está relacionada con Sophy, en algún momento me concederá la oportunidad de conversar con él acerca de ese tema».

Que Crozier no era feliz es una verdad innegable, pero, dada la diversidad de sus agravios y penas, me pregunto si tan siquiera él mismo sabía exactamente qué le sucedía. Es evidente que se sentía molesto por que lo hubieran ignorado y hubieran acudido a Fitzjames para ocuparse de las observaciones magnéticas. También es diáfano que percibía ofensas que no eran reales: «Mi té con azúcar no ha hecho acto de presencia», escribió en una ocasión. «No puedo decir mucho a favor de la puntualidad de Fortnum and Mason. Enviaron mis cosas al capitán Fitzjames en el *Erebus*, pero, por alguna extraña razón, sí que escribieron mi nombre correctamente y con precisión para asegurarse de que me llegara la cuenta». No le había gustado que Fitzjames permitiera que algunos de sus hombres desembarcasen en Stromness, y era muy crítico con la forma en que se llevaba el *Erebus* («Mira el estado en el que está el barco de nuestro comandante —escribió en una ocasión—; es un caos»). Tampoco le gustaban los motores de vapor auxiliares, que

consideraba que añadían mucho peso a la carga y ofrecían muy poco a cambio: «Me encantaría que la locomotora volviera a operar en la línea de Dover, con el ingeniero subido en ella; es un muermo al que todo se le hace un mundo y ahora está bastante descontento porque no tiene al fogonero principal para ayudarlo a no hacer nada».

El descontento y el malestar de Crozier se transmiten muy claramente en una de las últimas cartas que escribió desde las islas Whalefish. Está dirigida a su viejo amigo y compañero de exploraciones James Clark Ross. Crozier y Franklin había recibido noticias de que, aunque la primavera y la fractura del hielo habían llegado en el momento esperado, el último invierno en el Ártico había sido muy duro, y se creía que el próximo podía ser aún peor. Había que seguir el calendario establecido. «Todo va bien y está tranquilo, pero, en mi opinión, es tarde [...] —escribió—. Lo que temo de salir tan tarde es que no tengamos tiempo de mirar alrededor y juzgar por nosotros mismos la situación, y que, en su lugar, nos metamos en el hielo y repitamos lo ocurrido en 1824 [una referencia a la expedición de Parry, en la que Crozier sirvió como guardiamarina y que tardó ocho semanas en navegar desde Groenlandia al estrecho de Lancaster y permaneció atrapada en el hielo durante todo el siguiente gélido invierno]. James, me gustaría que estuvieras aquí; de ser así, no tengo ninguna duda de que seguiríamos el rumbo apropiado [...]. No me quejo, ojo. De hecho, nunca he estado menos dispuesto a la queja».

Se anima ligeramente al recordar el viaje que habían hecho juntos.

«Goodsir, a bordo del *Erebus*, es un tipo de lo más diligente [...], se parece mucho en sus hábitos a Hooker, nunca se muestra ocioso, siempre está haciendo dibujos perfectos de todo lo que recoge [...]. Tiene el afortunado don de hacer que todo el mundo a su alrededor se involucre en sus investigaciones». Pero, entonces, las dudas regresan con redobladas fuerzas. «James, querido, estoy tristemente solo, no hay un alma en ninguno de los dos barcos con la que pueda ir a hablar [...]. No sé qué más puedo decirte, siento que no estoy del mejor humor para escribir, pero en realidad estoy, por desgracia, solo y, cuando vuelvo la vista hacia el último viaje, veo *la causa* [la cursiva es mía] y, por lo tanto, no tengo ninguna perspectiva de alegrarme».

Crozier, según parece, echaba de menos a James Clark Ross al menos tanto como a Sophy Cracroft. Franklin, sin duda, debía de sospecharlo.

Entre los oficiales superiores, Fitzjames seguía siendo el más optimista y animoso, y nunca perdió de vista el objetivo final: el océano Pacífico. En su última carta a John Barrow júnior, le pidió que diera recuerdos a sus padres. «Tenemos intención de brindar por la salud de *sir* John el día que pasemos por el estrecho de Bering», le prometió, aunque reconoció que los barcos iban ahora muy cargados y que eso comportaba riesgos. «Si completamos el paso esta temporada —continuó—, tendremos que desembarcar en algún lugar para descargar parte del cargamento, pues no sería seguro entrar en el Pacífico como navegamos». Si había críticas, no eran las que uno espera oír dirigidas a un hombre de cincuenta y

nueve años. En una carta, Fitzjames confió que sentía que *sir* John estaba corriendo riesgos innecesarios al navegar demasiado rápido: «La única dificultad que tuve fue conseguir que *sir* John arriara un poco las velas cuando era necesario».

Hacia el final de su diario para Elizabeth Coningham, encontramos un indicio de otras preocupaciones que quedaban ocultas por el cuidado espíritu de optimismo e invencibilidad que cultivaba Fitzjames. En él, explica una conversación con Franklin en la que habla de «una gran dificultad» con la que se van a encontrar. Se trata del tiempo que les llevaría cruzar la bahía de Baffin hasta el inicio del estrecho de Lancaster, la puerta de entrada del paso del Noroeste. En su primer viaje, Parry no había tardado más de diez días, pero en su segundo viaje le llevó cincuenta y cuatro días abrirse camino entre el hielo. Fitzjames no era un hombre del Ártico, pero empezaba a comprender que la gran incógnita era siempre el comportamiento del hielo. «Todo son conjeturas — concluye—, puede que nos vaya bien este año o puede que no».

Una vez terminada la transferencia de carga, llegó la hora de que el *Barretto Junior* regresara a Londres, con cartas escritas en el último momento y cuatro miembros de la tripulación que estaban demasiado enfermos como para continuar la expedición. No hay ningún registro que determine qué mal los aquejaba, aparte del comentario de pasada de Crozier, quien dijo que «dos estaban enfermos y dos eran completamente inútiles». El *Erebus* perdió a un hombre, lo que redujo su dotación a sesenta y siete personas, y el *Terror* perdió un armero, un velero y a uno de sus suboficiales, con

lo que la suya quedó en sesenta y dos.

«El barco está lleno hasta los topes —escribió Fitzjames el 11 de julio—, disponemos de provisiones para tres años [...]. La cubierta está repleta de carbón y barriles, y solo hay un pequeño pasillo a proa y popa; el barco navega muy bajo sobre el agua». De hecho, no había sido posible cargarlo todo. El teniente Griffiths, capitán del *Barretto Junior*, informó de que traía de vuelta «dos anclas de leva, dos cabos, un bote, dos cables de remolque, algunos barriles de ron, ternera y cerdo y otros suministros que no fueron necesarios».

La mañana del 12 de julio, el teniente Griffiths fue el invitado de honor de una comida de despedida a bordo del HMS *Erebus*. Disfrutaron de ternera curada especialmente para ellos. Dos días antes, le habían pedido que subiera a bordo para probar algunas de las conservas enlatadas y le habían parecido, por lo general, buenas. Las zanahorias «estaban tan frescas como si las acabaran de sacar de la tierra, las patatas también eran buenas, y dulces, pero lo cierto es que sabían poco a patata».

Los hombres debieron de sentir las emociones a flor de piel a medida que la comida llegaba a su fin. Aunque solo había sido una pequeña y humilde parte de una gran empresa, el comandante y la tripulación del *Barretto Junior* habían tenido un papel fundamental a la hora de asegurar que el *Erebus* y el *Terror* atravesaran sanos y salvos las aguas del Atlántico Norte sin el riesgo adicional que hubiera comportado un exceso de carga. Sir John Franklin manifestó su agradecimiento en una última carta al Almirantazgo, en la que elogió al teniente Griffiths por el «celo [...] con el que ha

realizado la tarea que se le ha encomendado» y lo recomendó para un ascenso. Griffiths se mostró igual de agradecido y reconoció que tanto él como su barco habían formado parte de algo totalmente extraordinario: «Nunca se volverá a reunir un grupo de valientes como este [...]. ¡Que Dios los bendiga y los devuelva a través del estrecho de Bering a su Inglaterra natal, investidos de una fama imperecedera! En Inglaterra, nadie celebrará su regreso con más entusiasmo y cordialidad que yo».

Esa misma tarde, el *Barretto Junior* levó anclas y puso proa rumbo a casa. Pero su nombre no se perdió en la bruma de la historia. Aunque resulte sumamente irónico, aparecerá en Hobart cinco años después, transportando convictos a la Tierra de Van Diemen, lugar de origen de muchos de los problemas de *sir* John Franklin.

A las seis en punto de la mañana siguiente, el domingo 13 de julio de 1845, el *Erebus* y el *Terror* levaron anclas y, con rumbo nornoroeste, zarparon hacia la bahía de Baffin y el estrecho de Lancaster. Finalmente, estaban solos.

Capítulo 14

Sin señales



Un cartel del Almirantazgo que ofrece una recompensa de veinte mil libras a cualquiera que pueda ofrecer «ayuda efectiva» a la expedición perdida de Franklin. La recompensa por dar información era de diez mil libras.

Su progreso inicial fue registrado por los barcos que se cruzaron

con ellos durante las siguientes dos o tres semanas. Durante una escala en la base comercial danesa de Upernavik el 19 de julio de 1845, el capitán Stratton, del ballenero *Eagle*, dijo que había visto dos bricbarcas, que creía que eran el *Erebus* y el *Terror*, adentrándose en la bahía de Baffin. Unos pocos días después, fueron identificados más allá de toda duda por dos balleneros, el *Enterprise* y el *Prince of Wales*, que, al advertir que estaban rodeados por el hielo en el norte de la bahía de Baffin, se acercaron a ellos.

El capitán Martin, del *Enterprise*, afirmó haber hablado tanto con *sir* John Franklin como con algunos de sus oficiales. Comentó que, a pesar del hielo, confiaban en alcanzar la entrada del estrecho de Lancaster a mediados de agosto. En una declaración posterior y más detallada, Martin afirmó que Franklin le había confirmado que tenían provisiones para cinco años, las cuales podían hacerse durar siete, si era necesario.

El 26 de julio, el capitán Dannett, del *Prince of Wales*, vio al *Erebus* y al *Terror* en la latitud 74,48° N y longitud 66,13° O. Algunos de sus oficiales subieron a bordo y hablaron con Dannett, y *sir* John lo invitó a cenar en el *Erebus*. Al final, no acudió a tal banquete. El tiempo mejoró y, con buena visibilidad y viento a favor, Dannett decidió que no podía demorarse, y sus caminos se separaron al día siguiente. Este, según se asume por lo general, es el último avistamiento de la expedición del que se tiene constancia, excepto por lo que atañe a los inuits, aunque, en una declaración jurada posterior, el capitán Martin afirmó haber visto la cima de los

mástiles de los barcos británicos sobre la línea del horizonte entre los días 29 y 31 de julio.

La llegada del Barretto Junior a los astilleros navales de Deptford, en el Támesis, el 11 de agosto, con noticias y cartas de la expedición, y con la valoración de su comandante acerca del optimismo y el buen ánimo de los expedicionarios, fue recibida con grandes celebraciones. La positividad del teniente Griffiths, después confirmado por el capitán del *Prince of Wales*, hizo que el Almirantazgo respirara aliviado. Los barcos estaban de camino, provistos de todo lo necesario y sin retrasos graves.

Jane Franklin también tuvo oportunidad de relajarse. Pero, debido a su mente activa y agitada, siempre encontraba algo de que preocuparse. El 1 de septiembre, escribió a *sir* James Clark Ross sobre un amigo común, Francis Crozier. *Lady* Franklin estaba al tanto de que este había escrito a Ross desde Groenlandia, y expresó su convencimiento de que «debía de haberme escrito a mí también, pero no me ha llegado ninguna carta». Por si acaso aquello constituía un indicio de algún tipo de diferencia entre Crozier y su marido, se esforzó por señalar que «*sir* John Barrow me habló el otro día con gran estima del capitán Crozier [...] y afirmó que era la mejor persona que podía haberse nombrado para acompañar a *sir* John en la expedición».

La acosaban las preocupaciones, pero, con la expedición en marcha, *lady* Franklin no podía hacer otra cosa que esperar. Para no pensar constantemente en el Ártico, pasó algunos de los siguientes doce meses viajando. Junto a su hijastra Eleanor como acompañante,

visitó Francia, Madeira y los Estados Unidos. Hacia finales de 1846, cuando habían pasado diecisiete meses desde la partida de la expedición, escribió de nuevo a James Clark Ross. En esa ocasión no se esforzó en absoluto por disimular su angustia. Era como si ya se prepara para lo peor.

«En ocasiones —escribió—, pienso que quizá es mejor vivir en la feliz ignorancia y no ser conscientes de un desastre que puede que ya les haya sucedido, o de cualquier terrible dificultad que todavía tengan que superar, que contemplar sus vicisitudes en un espejo mágico como los de los de los cuentos de hadas. No me atrevo a ser optimista en cuanto a su éxito; de hecho, esa mera noción me resulta presuntuosa, pues la única aspiración de mi alma es que estén sanos y salvos». Precisamente, había sido ella quien, con la excepción de James Ross, más había presionado para que *sir* John liderara la expedición. Ahora que había conseguido su objetivo, ¿acaso sentía remordimientos por haber depositado una responsabilidad tan pesada sobre los hombros de un hombre de cincuenta y nueve años que no había capitaneado un barco desde hacía doce?

«Si la divina providencia —continuaba su carta— hace que no seamos testigos de su regreso en el momento esperado, ¿serás tú quien vaya a buscarlos como tan noblemente hiciste por los balleneros [atrapados en el estrecho de Davis diez años antes]? A veces, este pensamiento, que no me atrevo a manifestar ante otros, me brinda cierto consuelo [...]. Estoy segura de que no escatimarás esfuerzos, si es necesario, para conseguir que el Gobierno ponga

rápidamente a nuestra disposición medios efectivos cuando llegue el momento, y que estos no se demoren».

Con la llegada de 1847, aún no se habían recibido noticias de la expedición, y algunos creyeron que ya había llegado el momento de tomar medidas. Entre los primeros en dar la alarma se encontraba el capitán Beechey, quien, en el mes de abril, presentó al Almirantazgo la propuesta de enviar un barco que siguiera la estela del *Erebus* y el *Terror* hasta el estrecho de Barrow. También sugirió el envío de una partida en bote que descendiera por el río Back hasta la costa. El Almirantazgo, empero, rechazó su plan, pues lo consideró excesivo y prematuro. También desestimaron una propuesta de rescate de *sir* John Ross. A pesar de que tenía la edad para jubilarse, había prometido a Franklin, por supuesto, que iría a buscarlo si no se sabía nada de él hacia 1847, pero su mala relación con Barrow seguía tiñendo la visión que se tenía de él en el Almirantazgo y, como consecuencia, la tajante respuesta a su petición fue que aún no se requería una expedición de socorro. A continuación, acudió a la Real Sociedad, que estaba de acuerdo con el Almirantazgo: «Si partís, quedaréis atrapado en el hielo como Franklin y tendremos que ir en vuestra búsqueda, y quizá luego debamos enviar a alguien más para salvar a vuestros rescatadores», dijo su presidente, el marqués de Northampton. «Sin duda alguna, su excelencia no debe de implicar que no se va a hacer esfuerzo alguno por rescatar a Franklin y sus valientes compañeros», repuso Ross.

En junio de 1847, el doctor Richard King —quien, como *sir* John

Ross, había expresado grandes dudas sobre la sabiduría de la empresa ártica— predijo de un modo taxativo que el escorbuto y el hambre pondrían en peligro a las dos tripulaciones si habían de pasar un tercer invierno en el Ártico, y se presentó voluntario para dirigir la expedición de rescate. Y no se trataría de una expedición de rescate ordinaria. «Propongo —escribió al Almirantazgo— emprender el viaje más osado que jamás se haya intentado en las regiones septentrionales de América».

Richard King era un hombre solitario que no formaba parte de las altas esferas. Se había granjeado pocas afinidades debido a un carácter a menudo brusco e inflexiblemente egotista. Sin embargo, no era alguien a quien pudiera ignorarse. Sus lúgubres augurios exasperaron e inquietaron a la única figura que destacaría entre quienes defendían mantener la búsqueda de la expedición: *lady* Jane Franklin. En diciembre de 1847, *lady* Jane escribió a James Ross.

Pensarás que el doctor King ha ejercido una maligna e injustificable influencia en mí. De su persona, no deseo decir nada. No anhele que sea él la persona que lleve a cabo el proyecto, pero no puedo evitar desear que la Compañía de la Bahía del Hudson recibiera instrucciones o, al menos, una petición del Gobierno para explorar las zonas a las que tú y *sir* J. Richardson no podíais llegar de forma inmediata y a las que, si hubieras de llegar, sería solo porque todas las demás opciones de búsqueda han sido en vano [...], y entonces, ¿no lleva razón al decir que será *demasiado tarde*?

James Ross opinaba, al igual que Parry y Sabine, que tanto King

como John Ross estaban siendo irresponsablemente alarmistas y que era mucho mejor ofrecer una recompensa de mil libras por cualquier información que los balleneros de la bahía del Hudson consiguieran.

Había otros, próximos a las tripulaciones, que compartían la preocupación de Jane Franklin. John Diggle, que había navegado junto a James Clark Ross por el océano Antártico y cuya hija, nacida unos pocos meses antes de su partida, fue bautizada como Mary Anne Erebus Diggle, se había alistado en la expedición de Franklin como cocinero del HMS *Terror*. Al conocer que iba a organizarse una expedición de rescate, su padre escribió una carta, fechada el 4 de enero de 1848, dirigida a Diggle:

Te escribo estas breves líneas con la esperanza de que tanto tú como tus compañeros de los dos barcos estéis bien [...], pues tememos no volver a veros tras leer en el periódico la crónica sobre vuestra posición y conocer que estáis atrapados en el hielo y que sufrís de esa temible afección que es el escorbuto. Rogamos a Dios que, cuando el HMS *Plover* os alcance, nuestros pensamientos resulten infundados. Rogamos a Dios para que así sea. Querido hijo, se despiden de ti, te recuerdan su infinita gratitud, tu querido padre y tu querida madre, John y Phoebe Diggle.

Al cabo de unos pocos meses, los padres de John recibieron su respuesta. Era un sobre azul sobre el cual se había escrito «Devuélvase al remitente. Ha sido imposible hacerla llegar al destinatario».

Para cuando John Diggle llevó a cabo su intento frustrado de

contactar con su hijo, el Almirantazgo evaluaba la situación como muy preocupante, y, quizá algo avergonzado por su demora a la hora de reaccionar, dispuso no una, sino tres expediciones de socorro durante el invierno de 1847-1848. La primera, bajo el mando del comandante Moore del HMS *Plover*, zarpó hacia el estrecho de Bering con órdenes de buscar a la expedición en la costa de la América rusa (que pronto se convertiría en Alaska). Su búsqueda no tuvo resultados.

Se envió una partida por tierra, liderada por *sir* John Richardson, íntimo amigo de Franklin y, con sesenta años, prácticamente de la misma edad, y el doctor John Rae, de Stromness, que trabajaba para la Compañía de la Bahía del Hudson. La estatua de Rae se erige en el puerto de Stromness sobre un túmulo de arenisca de las Orcadas y con vistas al mar. Viste botas de trampero y una chaqueta forrada de piel y lleva un rifle colgado al hombro. Es todo un héroe local. Rae y Richardson se abrieron paso por la parte baja del río Mackenzie hasta la costa y exploraron los canales entre las islas Banks, Wollaston y Victoria. Gracias a su viaje, se exploraron muchos territorios, pero no encontraron ni rastro de Franklin ni de sus hombres.

A pesar de su decisión de permanecer en casa con su esposa y sus hijos, *sir* James Clark Ross fue objeto de presiones insoportables por parte de Jane Franklin para que se uniera a la búsqueda. Cuando finalmente cedió, *lady* Franklin aprovechó a fondo su ventaja con una elegante pero implacable determinación. En una carta fechada el 3 de agosto de 1847, le agradeció efusivamente su

decisión: «Su noble devoción es un gran consuelo para mí. Si eres tú quien los rescata del peligro o la muerte, tendrás tu recompensa». Pero, a continuación, hizo una petición más: «En el caso de que la expedición regrese en otoño sin haber conseguido lo que se espera de ella, ¿no tomarás acaso el mando de otra? [...]. El Gobierno ha sido sumamente generoso al sufragar los gastos de estas dos expediciones simultáneas. Creo que es muy probable que hayan aceptado emprenderlas gracias a *tí*». Y, tras dejar a Ross sin espacio de maniobra, concluyó su misiva con un clímax emocional perfectamente orquestado: «Con un hogar tan feliz como el tuyo, el sacrificio que contemplas al ponerte al servicio de tus amigos y de tu país es verdaderamente grande, tanto que mi admiración se extiende a la heroica y generosa aquiescencia de tu esposa, que tanto debe de haberte ayudado a aceptarlo».

James Ross no tuvo más elección que hacer lo correcto y volver al mar. Para ayudar a buscar al *Erebus* y al *Terror*, dos barcos que tan bien conocía, se llevó consigo a tres oficiales que habían navegado con él por el Antártico. Edward Bird, su primer teniente en el *Erebus*, recibió el mando del *Investigator*. John Robertson, que había sido cirujano en el *Terror*, y el hombre que tan a menudo había ayudado a Ross en momentos de gran dificultad, Thomas Abernethy, se unieron a Ross a bordo del *Enterprise*. Junto a ellos iba un irlandés de treinta años, Francis Leopold McClintock. En el verano de 1848, cruzaron la bahía de Baffin y se adentraron en el estrecho de Lancaster, pero no llegaron mucho más allá, pues un hielo muy denso les impidió avanzar hacia el oeste y, a su alrededor,

se estaba formando rápidamente hielo nuevo. Su descripción del empeoramiento temprano de las condiciones climatológicas concuerda con los registros meteorológicos de la época, que recogen que los tres inviernos árticos posteriores a la partida de la expedición de Franklin fueron excepcionalmente fríos. Las condiciones a las que Ross se enfrentó en 1848 fueron probablemente similares a las que Franklin debió de encarar cada año desde su partida.

Se retiraron a Port Leopold, en la isla Somerset (que Ross había explorado dieciséis años antes), extendieron la lona sobre las cubiertas y se dispusieron a pasar allí el invierno. El frío era tan intenso que no pudieron sacar los trineos para explorar el área circundante hasta el siguiente mes de mayo. Ross y el teniente McClintock avanzaron por la costa norte de la isla Somerset, que formaba la costa sur del estrecho de Lancaster. Ross no había llevado con él perros, de modo que tuvieron que tirar ellos mismos de los trineos, y eso exigió un tremendo esfuerzo físico de los hombres. Las probabilidades de encontrar algún indicio del paso de la expedición se vieron reducidas porque, prácticamente en todo momento, se encontraron todas las vías marítimas bloqueadas. Ross y McClintock comenzaron a explorar la parte occidental de la isla Somerset, que daba al estrecho de Peel, y comprobaron que, allí, el hielo acumulado tenía tal grosor y parecía tan permanente que, tras dejar provisiones en varios puntos, se retiraron. Para cuando regresaron a su nave, habían cubierto cerca de mil kilómetros en treinta y nueve días.

No se puede culpar a Ross por tomar la decisión de regresar. Aquel era un terreno muy difícil y, a diferencia de durante su experiencia en el Antártico, sus hombres sufrían. En el camino de vuelta a Port Leopold, solo cuatro de ellos tenían las fuerzas necesarias para tirar de los trineos. Otros dos no podían caminar. Varios padecían escorbuto, entre ellos John Robertson, el cirujano del *Enterprise*. Todos los miembros de la expedición, con la excepción de McClintock, aparecieron por uno u otro motivo en la lista de bajas durante las siguientes dos o tres semanas. Lógicamente, llegaron a la conclusión de que era poco probable —de hecho, prácticamente imposible— que Franklin y sus barcos hubieran optado por una ruta a través del estrecho de Peel. Y, al ver que, en el estado en el que se hallaban, era posible que no sobreviviesen otro invierno, decidió que la expedición debía regresar a casa.

Para muchos, entre ellos Jane Franklin, la decisión de Ross supuso una sorpresa y una decepción, pues tenían la esperanza de que Ross permaneciera en el Ártico y continuase la búsqueda un segundo verano. Pero, si dejamos a un lado el estado de salud de sus hombres, uno se pregunta si Ross podría haber soportado otro año allí. Su sentido del deber hacia un viejo amigo, manipulado hábil y deliberadamente por *lady* Franklin, lo había impulsado a aceptar emprender este primer viaje. Pero había contraído matrimonio hacía poco, tenía dos hijos aún pequeños y también a un editor que esperaba a que terminase su crónica del viaje antártico. ¿De verdad deseaba la presión, la incomodidad y las tribulaciones de otro viaje ártico cuando había muchos hombres

más jóvenes, dispuestos y preparados para emprenderlo? Sospecho que ya estaba cansado.

Lady Franklin hizo una última súplica. Su ruego aparece recogido en una carta fechada el 12 de noviembre.

Te suplico, por cuanto consideras bueno y sagrado, que te dejes influenciar por lo que digo. Recuerda, como yo lo hago, la generosa insistencia con la que anhelaste [...] que mi marido recibiese el mando [...]. Recuerda también cuán concienzudos fueron tus esfuerzos a la hora de asegurar para *sir John* los servicios y la compañía de tu querido y fiel Crozier, y, aunque sé que no es necesario ningún estímulo para despertar tu afectuoso interés hacia tus *dos* amigos, permíteme que recurra a esos hechos como razones adicionales por las que te pido que emplees tu energía inagotable en pensar en medios para su rescate y que no dejes de hacerlo hasta que se hayan barrido todos los mares y orillas del Ártico.

Si de verdad esperaba que el chantaje emocional que se hace evidente en este sonoro y elocuente fragmento lo convenciera para volver al Ártico, iba a llevarse un chasco. James Ross nunca volvería a zarpar en busca de Franklin. Pero *lady Franklin* no desistió. Ayudada y alentada por Sophy Cracroft, quien se había convertido en una activista tan consumada y pugnaz como su tía política, puso en su punto de mira a cualquiera que tuviera la menor influencia y pudiera ayudarla a dar con su esposo. Tan continuada fue la presión que ejerció y tan apasionadas sus cartas que su casa en Bedford Place se conocía como La Batería.

Paradójicamente, la falta de éxito de Ross impulsó la campaña de

lady Franklin. Que un explorador tan eminente como James Clark Ross volviera con las manos vacías añadió un tono más sombrío y realista a la búsqueda de Franklin. La suya fue la más conocida de las tres expediciones de socorro, todas ellas bien financiadas, y el hecho de que ninguna de ellas hubiera encontrado ni siquiera un rastro de la ubicación de Franklin hizo que tanto el Almirantazgo como el pueblo británico empezase a pensar que, quizá, había ocurrido un desastre. Y eso dio lugar a una respuesta muy potente, aunque cada vez más desesperada.

A medida que las esperanzas de rescate eran sustituidas por una sobria conciencia de que se estaba produciendo una tragedia, el destino de Franklin estimuló la imaginación del mundo entero. Mientras recreaciones de las yermas extensiones árticas congregaban a multitudes en Londres y Brighton, se producían falsos avistamientos de los barcos y aparecían mensajes fraudulentos en botellas, la primera de las treinta y seis expediciones que se organizarían durante la década siguiente se dirigía al gélido norte. El Almirantazgo envió al *Enterprise* (esta vez, sin James Ross) y al *Investigator* al estrecho de Bering con la tarea de buscar a los hombres de Franklin en el lado occidental del paso. Dos barcos a vela y dos a vapor se dirigieron al estrecho de Lancaster, el otro extremo del paso. La Compañía de la Bahía del Hudson envió una expedición, liderada por *sir* John Ross y financiada por donaciones públicas, a bordo del yate de doce toneladas *Mary* (bautizado en honor a su esposa). Incluso el excirujano del *Erebus*, Robert McCormick, el amante de los pájaros,

realizó un viaje de tres semanas durante el cual remontó el canal de Wellington en un bote que tenía el apropiado nombre de *Forlorn Hope* [Vana Esperanza]. *Lady Franklin*, a la que nunca la echaba para atrás dar un paso adelante, solicitó ayuda al zar Nicolás de Rusia y al presidente de los Estados Unidos, Zachary Taylor. No obtuvo nada de San Petersburgo, pero el Gobierno de los Estados Unidos fletó dos barcos que partieron desde Nueva York en mayo de 1850.

Esta extraordinaria concentración de esfuerzos tuvo al fin su recompensa. El 23 de agosto de 1850, el quinto verano desde la partida de Franklin, Erasmus Ommanney, el capitán del HMS *Assistance*, encontró los primeros restos de la expedición en el cabo de Riley, en el extremo suroeste de la isla Devon: «Fragmentos de suministros navales, harapos, latas de carne en conserva». Mientras peinaban la orilla en busca de algo más sustancial, alguien distinguió un túmulo en un promontorio de la cercana isla Beechey. A esas alturas, se había unido a Ommanney el comandante del HMS *Pioneer*, una embarcación de vapor británica que se sumó a la expedición. Su capitán, Sherard Osborn, relató más adelante la emoción que supuso tal descubrimiento en su libro *Stray Leaves from an Arctic Journal* [Páginas sueltas de un diario ártico]. Los hombres corrieron hacia «los oscuros y amenazadores acantilados [...], tan verticales que ni un copo de nieve podía posarse en ellos [...], escalaron la abrupta pendiente y desmontaron el túmulo, y dieron la vuelta a todas sus piedras [...], pero, ¡ay!, no encontraron documento ni registro alguno».

Otros barcos que se encontraban en el área se reunieron en la isla, incluido, por una exquisita casualidad, uno que había recibido el nombre de *The Lady Franklin*, capitaneado por William Penny. Fue uno de sus marineros quien anunció la extraordinaria noticia de que se habían encontrado tres tumbas en la desolada y gris playa cubierta de derrubio. Las tres lápidas de madera declaraban que allí descansaban los restos de John Torrington, el fogonero principal, «que dejó esta vida el 1 de enero de 1846 a bordo del HMS *Terror* a la edad de veinte años»; John Hartnell, marinero de primera del *Erebus* que «murió el 4 de enero de 1846 a la edad de veinticinco años», y William Braine, un real marine del *Erebus* que «murió el 3 de abril de 1846, a la edad de treinta y dos años». En la madera que marcaba su tumba había una cita: «“Escoged hoy a quien habéis de servir”, Josué 24:15».

Más allá, en la misma playa, encontraron huellas de trineos en la grava, tan profundas que llevaron a Sherard Osborn a hacer la profética observación de «lo poco que se inculcó a la gente de Franklin la importancia de que el equipamiento de viaje fuera ligero y portátil». Y había un segundo túmulo en las cercanías. Medía algo más de dos metros de altura y había sido erigido con seiscientas latas de comida llenas de gravilla.

Los hallazgos de la isla Beechey fueron reveladores a la par que frustrantes. El teniente Osborn resumió muy bien el estado de ánimo imperante: «A todo el mundo le parecía inexplicable que no hubiéramos encontrado ningún registro, ninguna prueba escrita de las intenciones de Franklin y Crozier al abandonar aquel lugar». El

rastros que parecían empezar allí no llevaban a ninguna parte.

Lo mejor que podían hacer era seguir la ruta que el Almirantazgo había ordenado seguir a Franklin. Así pues, el capitán Ommanney continuó rumbo oeste, hacia el cabo de Walker, el extremo septentrional de la isla del Príncipe de Gales. No dio con nada, pero llegó a la conclusión de que Franklin no pudo haber seguido la ruta prevista directamente hacia el sur desde el cabo de Walker a través del estrecho de Bering, pues habría estado bloqueada por una banquisa muy antigua y totalmente impenetrable. Estaba totalmente en lo cierto. Ahora sabemos que Franklin se dirigió hacia el sur mucho antes, por el estrecho de Peel.

La desaparición de la expedición parecía tan real como inexplicable. Luego apareció otra pista mucho más al sur. Un equipo que había viajado por tierra, liderado por John Rae, estaba explorando la costa oeste del estrecho de Victoria cuando Rae se topó con dos objetos que parecían restos de un naufragio. Uno era el soporte de un bote de madera de roble y el otro parecía la parte del mástil de un cúter. Tenía una cuerda blanca atada por dos clavos de cobre. Ambos clavos llevaban grabada la ancha flecha que se estampaba en todo el equipo de la Marina Real. Puesto que no había confirmación de la ruta que Franklin había tomado tras desviarse de la fijada por el Almirantazgo, Rae asumió que los fragmentos habían sido arrastrados allí desde el norte. Pasarían varios años antes de que alguien se diera cuenta de que los dos barcos podrían estar mucho más cerca de lo que él pensaba.

A medida que se acercaba el séptimo aniversario de la desaparición,

cada vez más gente se hacía preguntas. El Almirantazgo no podía hacer nada por evitarlo. El interés en la expedición seguía siendo muy elevado, y adquirió un carácter claramente nacionalista.

Las donaciones llegaban desde todos los rincones del país. Gracias al ingente trabajo del historiador Richard Cyriax, sabemos que una de ellas procedía de la localidad natal de Franklin, Spilsby (Lincolnshire), y otra de la Sociedad Filosófica y de Historia Natural de Belfast, de la que Crozier era miembro. Una donación que debió de conmover especialmente a *Lady* Franklin fue la generosa suma de 1872 libras recaudada por los habitantes de la Tierra de Van Diemen, «pues en esta colonia en particular se siente la mayor simpatía por nuestro antiguo y respetado teniente del gobernador». *Lady* Franklin empleó esta contribución para financiar la expedición *Isabel* de 1852. Esta fue dirigida por el comandante Augustus Inglefield y, aunque no encontró ningún rastro de Franklin, aparte de un puñado de reliquias, exploró y cartografió territorio previamente desconocido del Ártico e identificó y bautizó la isla de Ellesmere, la décima mayor isla del mundo y una de las masas terrestres más accidentadas y espectaculares del planeta.

Los hallazgos hechos hasta entonces demostraron, casi con toda certeza, que la expedición no había navegado al oeste del cabo Walker, ni tampoco parecía que hubiera tomado ninguno de los otros helados canales que iban hacia el sur. Eso dejaba abierta la opción del norte, el canal de Wellington, entre la isla de Cornwallis y la de Devon. El Almirantazgo había recomendado que Franklin considerara esta ruta si encontraba que su camino estaba

bloqueado por el hielo, así que era una alternativa válida.

En consecuencia, una expedición del Almirantazgo dirigida por *sir* Edward Belcher llevó al velero *Assistance* y al vapor *Pioneer* hacia el norte por el canal de Wellington, mientras Henry Kellett, con el *Resolute* y el *Intrepid*, investigaba la isla de Melville. Belcher se quedó otro invierno en la isla Beechey, donde dejó un refugio y un depósito de provisiones, al que dieron el nombre de Northumberland House, antes de regresar a casa con solo un barco intacto, tras haberse visto obligados a abandonar los otros en el hielo. Ni él ni Kellett encontraron rastro alguno de Franklin, ni de sus hombres ni sus barcos. Pero, claro, ambos estaban todavía buscando donde el Almirantazgo había ordenado a Franklin ir, en lugar de donde había ido en realidad.

Se produjeron algunos éxitos secundarios. Un hombre con el magnífico nombre de Robert John Le Mesurier McClure, al mando del *Investigator*, y Richard Collinson, al mando del *Enterprise*, habían participado en la búsqueda desde 1850. Habían atravesado con sus barcos el estrecho de Bering sin sufrir percances y estado muy cerca de encontrar el paso hasta la isla de Melville cuando sus barcos quedaron atascados en el hielo. En 1853, tras haber abandonado su barco en el hielo y sobrevivir a dos durísimos inviernos, McClure y su tripulación viajaron por tierra desde el oeste hasta encontrarse con algunos de los hombres de Belcher, que venían del este. McClure afirmó que aquel había sido el primer cruce del paso del Noroeste, aunque no se hubiese producido estrictamente por mar.

Dado que las constantes búsquedas no daban ningún resultado, el Almirantazgo creyó que, puesto que no se sabía nada de la expedición desde hacía ocho años, no había ninguna posibilidad de que ninguno de sus miembros hubiera sobrevivido y, por lo tanto, no tenía sentido arriesgar vidas y fondos públicos en otro fútil intento de rescate. Se estima que ya habían gastado unas setecientas mil libras en la búsqueda (el equivalente a treinta y cinco millones de euros actuales). Además, ahora tenían otras preocupaciones: después de tres décadas de paz en Europa, Gran Bretaña se había visto envuelta en una guerra con Rusia en Crimea. El 20 de enero de 1854, el Almirantazgo dejó claro que, si no había noticias de la supervivencia de la expedición antes de marzo de ese año, los nombres de los hombres del *Erebus* y el *Terror* se borrarían de la lista de la Marina y se declararían muertos al servicio de su majestad. Lady Franklin se negó a aceptar tal decisión, que describió como «presuntuosa a ojos de Dios». Rechazó su pensión de viudedad y se negó a vestir de luto. Para ella, que no hubiera noticias quería decir que aún podía recibir buenas noticias.

En 1854, John Rae, el hombre de las Orcadas que trabajaba para la Compañía de la Bahía del Hudson y que había encontrado algunos objetos en una búsqueda por tierra unos pocos años antes, estaba explorando la costa del Ártico e intentaba completar la primera exploración de esta área remota. Viajaba de acuerdo con las costumbres de los inuits, construyendo iglúes en ruta. El 21 de abril, arribó a las orillas de la bahía de Pelly, donde encontró a «un esquimal muy inteligente» que conducía un trineo tirado por perros. Se les unió otro inuit, Inukpuhiijuk, que tenía interés en comerciar con Rae. En el transcurso de la conversación, Rae, a través de un intérprete, le preguntó, como hacía habitualmente, si había visto a algunos *kablunas* (extranjeros) en la región. Él no, pero había oído a otros hablar de un gran grupo de hombres blancos que habían muerto en algún lugar al oeste de la zona, «más allá de un gran río». El inuit llevaba consigo la cinta de oro de la gorra de un oficial, que Rae le había comprado antes de continuar su misión. A su regreso a la bahía de Pelly, Rae se encontró de nuevo con Inukpuhiijuk, que, en esa ocasión, le llevó más objetos que habían encontrado otros inuits, entre ellos una cuchara y un tenedor de plata con un escudo familiar y las iniciales F. R. M. C. grabadas en ellos. Rae no sabía en ese momento que aquellas eran las iniciales de Francis Rawdon Moira Crozier.

Luego le llevaron todavía más objetos: la medalla de la Orden Real Güélfica hanoveriana, que se le había entregado por sus servicios en el Mediterráneo veinte años antes; cubertería de plata propiedad de siete de los oficiales del *Erebus* y un chaleco con la inscripción FDV

6.1845 (las letras FDV eran las iniciales de Charles Frederick Des Voeux, suboficial del *Erebus*).

Poco a poco, con la ayuda de Inukpuhiijuk y de otros inuits, Rae recompuso la historia de lo que parece que fueron los últimos días de la expedición. Le contaron que se había visto a unos cuarenta hombres viajando hacia el sur desde la isla del Rey Guillermo «hacía cuatro inviernos», es decir, en 1850. Tiraban de trineos, uno de los cuales transportaba un bote. Ninguno de ellos hablaba inuktitut, pero comunicaron a través de gestos que su barco, o barcos, habían sido aplastados por el hielo y que se habían visto obligados a abandonarlos y caminar hacia el sur en busca de alimento. La mayoría de los hombres estaban muy delgados y débiles, pero describieron a su líder como un hombre alto, ancho y de mediana edad, una descripción que, desde luego, encajaba con la de Francis Crozier. Los inuits lo llamaban Agluka. Este hombre compró carne de foca a los nativos y, luego, ambas partes, incapaces de continuar la conversación, retomaron su camino.

Más adelante esa misma temporada, según informaron los inuits, se descubrieron los cuerpos de treinta hombres en el continente y cinco más en una isla cercana. Algunos de los cadáveres se hallaban en tiendas y otros, bajo un bote bocabajo. Todos se encontraban cerca de lo que parecía la desembocadura del río Back. Esto supuso toda una revelación. Pero lo que aconteció después conmocionó a todos. «Al estudiar el estado mutilado de muchos de los cuerpos y de los contenidos de las ollas —dijo Rae, según le había explicado el inuit—, es evidente que nuestros desventurados

compatriotas se vieron obligados a recurrir a la más horrible de las alternativas para mantenerse vivos».

A su regreso a Londres, Rae presentó su informe al Almirantazgo. El efecto fue demoledor. Se envió a la mayor brevedad una copia a *lady* Franklin, que la recibió a las dos de la madrugada. Fue Sophy quien le dio las malas noticias. «No hay palabras —escribió esta después— que alcancen a describir el horror de esa noche».

Muy a pesar del propio Rae, *The Times* publicó su informe dirigido al Almirantazgo y otros periódicos se hicieron eco de las afirmaciones de la práctica del canibalismo, «la más horrible de las alternativas». Toda la nación quedó horrorizada y repugnada al conocer tales noticias. Pero, debido a que las revelaciones eran tan sobrecogedoras y ofensivas, la gente las rechazó de plano. Era imposible que ningún inglés se hubiera comportado de ese modo, se dijo. Rae no debería haberse fiado de la palabra de los inuits. En el popular semanario que dirigía, *Household Words* [Palabras caseras], Charles Dickens, que era uno de los paladines más influyentes de Jane Franklin, se lanzó a una defensa apasionada de los hombres de la expedición, a quienes consideraba «la flor y nata de la Armada inglesa». Enojado, los comparó con los inuits: «La noble conducta y el ejemplo de hombres como ellos, y de su gran líder —escribió— [...], supera por el peso de todo el universo el valor que puedan tener los chismorreos de un repugnante puñado de salvajes primitivos que se sienten como en casa entre la sangre y la grasa de ballena». «¿Por qué debería la gente molestarse tanto por estas injurias? —se preguntó Dickens—. Porque ESTÁN [...] muertos». Y bramó:

Por eso debe preocuparnos. Porque sirvieron a su país con honor y merecen que los tratemos mejor, y ya no pueden pedir en esta tierra justicia o respeto por sí mismos [...]. Porque no hay un Franklin que pueda regresar y escribir una crónica honesta de sus tribulaciones y resignaciones [...]. Porque yacen dispersos en aquellos inmensos desiertos de nieve y están tan indefensos contra lo que de ellos puedan pensar las generaciones venideras como contra los elementos en los que se están convirtiendo y contra los vientos que pueden traerlos a casa [...], por lo tanto, debemos conservar su recuerdo con ternura, especialmente entre los niños. Por eso, no debe enseñarse a nadie a estremecerse sin motivo al recordarlos o conocer la historia de su final. Por todo ello, confiemos en su entereza, en su fortaleza, en su elevado sentido del deber, en su valor y en su religión.

Se concedió a John Rae el derecho de réplica en *Household Words*. Este defendió a sus informantes inuits y a su intérprete de la acusación, que estaba calando hondo en la opinión pública, de que habían sido los propios inuits quienes habían atacado a los hombres de Franklin y quienes habían cometido los actos de canibalismo. Pero sus argumentos cayeron en oídos sordos. En lugar de recibir el aplauso que merecía por haber descubierto las primeras pruebas reales de que aquellos hombres habían fallecido y, lo que era todavía más importante, de *dónde* habían fallecido, Rae fue amordazado por el *establishment*. *Lady* Franklin trató de impedir que se le pagasen las diez mil libras que se habían dispuesto como recompensa para la primera persona que

encontrara pruebas acerca del destino que había sufrido la expedición, y, aunque al final se le abonaron, Rae no recibió ningún reconocimiento público. Si se había nombrado caballeros a tantos exploradores árticos —Parry, Franklin, John Richardson, John y James Ross—, ¿por qué no iba a nombrarse con el mismo título a un hombre como John Rae, que conocía las regiones árticas tan bien como cualquiera de ellos?

Todavía se lo recuerda con gran afecto y admiración en las Orcadas. He visto su estatua en Stromness y su vieja casa, la magníficamente ruinosa Hall of Clestrain, con vistas a su ciudad natal, al otro lado de la bahía. El mejor monumento es su tumba, en la catedral de San Magno, en Kirkwall. Rae aparece esculpido de costado, vestido con sus pieles árticas y los brazos con las manos entrelazadas bajo una barba majestuosa. Junto a él hay un libro abierto y un rifle. Es un hombre en su trabajo. No hay en la estatua nada de heroicidad vana. Rae fue un explorador al estilo de Amundsen y Nansen, que escuchaba a los nativos y aprendió de ellos qué llevar, qué comer y cómo sobrevivir. A lo largo de su vida, cartografió dos mil ochocientos kilómetros de territorio desconocido y perdió a un solo hombre. No puede haber mayor contraste con la desastrosa expedición cuyo fin fue el primero en descubrir.

Entretanto, en Londres, Jane Franklin todavía se negaba a creer que su marido no estuviera vivo. El informe de Rae la había conmovido, pero no había extinguido sus ansias de luchar. Continuó escribiendo con regularidad cartas, a menudo repletas de cotilleos, a *sir* John, que enviaba en los barcos de rescate. Una de

ellas, que fue confiada al capitán William Kennedy del *Isabel*, dice: «Mi queridísimo amor: Confío en que ni por un momento hayas pensado que tu país y tus amigos te han abandonado o dejado a tu suerte [...]. Dales mis más afectuosos recuerdos a tus amigos y compañeros». La carta estaba fechada el 30 de marzo de 1853, casi ocho años después de que Franklin y sus compañeros hubieran desaparecido.

Animada por los ulteriores descubrimientos de restos por parte de dos comerciantes de pieles de la bahía del Hudson, James Anderson y James Stewart, *lady* Franklin, que ya había invertido alrededor de 35.000 libras (1,75 millones de euros actuales) de su propio bolsillo en lo que ahora no solo era una búsqueda, sino la Búsqueda, recurrió de nuevo a sus contactos. Charles Dickens dio una conferencia en un acto para recaudar fondos en la Real Sociedad Geográfica, que le dio una nueva ocasión, en palabras del biógrafo de Franklin, Andrew Lambert, «para defender que era él, y no Rae, quien estaba en lo cierto en 1854. Franklin y sus hombres murieron como nobles héroes cristianos, no como bestias salvajes».

Se recaudaron tres mil libras entre el público, lo bastante para fletar y equipar el *Fox*, un yate de tres mástiles y motor de vapor. Con 177 toneladas de desplazamiento, más o menos la mitad que el *Erebus*, era una embarcación más pequeña y manejable de lo que habitualmente se enviaba al océano Ártico, y su escaso calado hacía que estuviese en mejores condiciones para operar en los canales llenos de sedimentos frente a la costa de Norteamérica. Contaba con una tripulación de veinticinco hombres, la mayoría de los cuales

tenían experiencia previa en el Ártico, y lo capitaneaba Francis Leopold McClintock, un irlandés de Dundalk de treinta y ocho años, el mismo hombre que había navegado con Ross en 1848, cuando, entre ambos, habían desarrollado y refinado el uso de trineos. En esta ocasión, sin embargo, se aseguró de no repetir el error de hacer que fueran humanos quienes tiraran de ellos y se llevó perros consigo. Esta no fue una expedición preparada o equipada con lujo. Estaba diseñada para ser rápida, ligera y adaptable, y se pusieron en práctica las lecciones aprendidas de los nativos en lugar de las enseñanzas de las academias navales.

El *Fox* zarpó de Inglaterra en julio de 1857, pero se quedó atorado entre el hielo invernal en la bahía de Baffin, por lo que no pudo continuar su avance hasta finales de abril del año siguiente. Guiándose por el informe de Rae, la expedición viajó al sur por el estrecho de Peel, pero, una vez más, el hielo les cerró el camino y tuvieron que dar un rodeo por la punta de la Tierra de Somerset, que —después de que William Kennedy y Joseph-René Bellot descubrieran un canal de más de un kilómetro y medio que dividía la península de Boothia— ahora se sabía que era una isla. McClintock intentó llevar al *Fox* por ese estrecho canal, que recibía el nombre de canal de Bellot en honor a su descubridor, pero descubrió que su extremo occidental estaba cerrado por el hielo. En consecuencia, estableció una base en el extremo oriental del estrecho y, hasta febrero de 1859, él y sus hombres no pudieron organizar su primera expedición de reconocimiento en trineos.

De camino hacia el sur a lo largo de la costa occidental de la

península de Boothia, McClintock y dos compañeros se encontraron con unos inuits que tenían reliquias que vender e historias que contar. Uno de ellos les habló del hundimiento de un barco de tres palos al oeste de la isla del Rey Guillermo. En abril, cuando el termómetro marcaba treinta grados bajo cero, McClintock y su segundo al mando, el teniente William Hobson, junto con diez hombres y cuatro trineos (dos tirados por personas y dos por perros), partieron hacia esa isla. En su ruta se encontraron con un anciano inuit llamado Unali que les habló de un segundo barco al que el hielo había obligado a embarrancar más al sur, en un lugar llamado Utlulik o Utjulik. Otros le hablaron del cuerpo de «un hombre muy grande» con unos «dientes muy largos» que se había encontrado a bordo del barco. Según todos los indicios, McClintock y sus hombres se acercaban cada vez más a la zona cero del desastre. Había llegado el momento de comprobar si los rumores se convertían en pruebas fehacientes.

Cuando alcanzaron el cabo Victoria, en la costa suroeste de la península de Boothia, el grupo se dividió. McClintock continuó rumbo sur, hacia la desembocadura del río Back, en la zona donde, tres años antes, John Rae había recibido las primeras noticias de los descubrimientos de los inuits. El teniente Hobson y su partida salieron a investigar la información del barco naufragado en la costa oeste de la isla del Rey Guillermo.

El informe de Hobson, fechado el 1 de agosto de 1859, nunca se publicó, y no se localizó una copia hasta hace muy poco, en la Biblioteca y los Archivos de Canadá. Se dio a conocer, con

comentarios de Doug Stenton, en la revista *Arctic* de abril de 2014. Este informe, menos formal que un diario o una bitácora, cuenta una historia apasionante. Empieza con un relato de cómo Hobson y su equipo viajaron hacia el oeste a través de la superficie helada del estrecho de James Ross. Hobson dibuja la escena cuidadosamente y con precisión: «El hielo parecía tener el grosor de un año y, aunque en muchos lugares estaba levantado, encontramos vías entre las cordilleras heladas; numerosas masas de hielo de gran tamaño, evidentemente formadas en otros lugares, habían quedado atrapadas al congelarse el mar; eran tan grandes que, en el aquel tiempo terrible, a menudo se creía que eran islas».

La isla del Rey Guillermo, el escenario donde se desarrolló gran parte de la tragedia, ha sido calificada como una isla desierta polar. Hobson la describe como «un mero banco de guijarros escupido por el mar [...], una orilla baja y yerma de piedra caliza». Casi totalmente llana y siempre gris, sin lugar que ofreciera abrigo frente a los gélidos vientos y las fuertes ventiscas, debió de ser un entorno cruel e implacable tanto para los supervivientes como para quienes los buscaron.

A primera hora del 3 de mayo de 1859, solo cinco días después de salir del cabo Victoria, encontraron un montículo de piedras y los restos de un campamento en las cercanías del cabo Felix, en el extremo norte de la isla. Con una creciente emoción, abrieron el montículo, pero dentro solo había un trozo de papel en blanco doblado en forma de triángulo y un trozo de cuerda. La decepción casi los atormentó. Hobson escribió que «albergo pocas dudas de

que este papel ha contenido en algún momento información y de que los elementos han borrado lo que había escrito en él (probablemente a lápiz)». Parecía que aquel lugar había sido el campamento de unos doce oficiales y marineros. Había tres pequeñas tiendas que se habían derrumbado, bajo las cuales «se extendían pieles de oso y mantas, al parecer, tal y como sus últimos ocupantes las habían usado».

A lo largo de la orilla había un rastro de objetos descartados: hornillos de cocina, una brújula de inclinación, chapas, los restos de un par de gafas, fragmentos de botellas rotas, rollos de cordel, barras de cortina de latón (la historiadora Ann Savours cree que las llevaban como presente para los nativos), un botiquín de caoba y algo de tabaco. Hobson no estaba completamente seguro de por qué se había establecido allí aquel campamento, pero no tenía dudas de que se había «abandonado apresuradamente, y creo que sus ocupantes debieron de regresar a su barco». «No soy capaz de imaginar, bajo ninguna otra circunstancia, que la gente dejara atrás sus tiendas y su equipo para dormir y cocinar».

Las pruebas crecían. El 5 de mayo encontraron una píceas de cinco metros y medio que se había cortado por la mitad con una tronzadera, probablemente para utilizarla como combustible. Al día siguiente se toparon con otro montículo más pequeño, con un pico roto y un bote de té o café vacío en su interior. Tras pasar una hora buscando infructuosamente documentos, continuaron hacia el sur, donde encontraron un tercer montículo con «una gran cantidad de equipo» a su alrededor. Había mucho que investigar, así que

erigieron su tienda cerca. Al mediodía del 6 de mayo, se pusieron manos a la obra.

La descripción que ofrece Hobson de lo que sucedió a continuación es sumamente lacónica. «Pronto descubrimos un pequeño cilindro entre algunas piedras sueltas que era evidente que habían caído de lo alto del montón de piedras», escribió. La siguiente observación decía así: «Contenía una breve nota acerca de los movimientos de la expedición perdida». Pero esas escuetas palabras no hacen justicia a lo que había encontrado. Esa «breve nota», hoy conocida como la nota del cabo Victoria, es uno de los documentos más significativos de la historia de la exploración.

En puridad, no es la nota del «cabo Victoria». Richard Cyriax, un experto en la expedición de Franklin, ha apuntado que el montículo de piedras en el que se encontró estaba en realidad seis kilómetros al norte del cabo, cartografiado por primera vez por James Clark Ross en 1830, que le dio nombre. Estaba escrita en un formulario reglamentario —uno de los que se daba a las expediciones para que dejaran por el camino o lanzaran por la borda con el fin de indicar su posición y que tenía la instrucción, impresa en seis idiomas, de que «quienquiera que encuentre este papel» debía «enviarlo al secretario del Almirantazgo, en Londres, *con una nota que indique el momento y lugar en que fue encontrado*; o, si resulta más cómodo, entregarlo a ese propósito al cónsul británico en el puerto más cercano»—.

Aunque con manchas de óxido originadas por la lata que lo contenía, la letra era claramente legible y fue identificada como la de

Fitzjames. Daba una fecha —28 de mayo de 1847 (casi dos años después de que los barcos hubieran salido de Greenhithe)— y una posición: «Los barcos de su majestad *Erebus* y *Terror* pasaron el invierno en el hielo en lat. 70° 5' N long. 98° 23' O». A continuación, explicaba cómo habían llegado hasta allí. «Después de pasar el invierno de 1846-1847 en la isla de Beechey [...] tras haber ascendido por el canal de Wellington hasta lat. 77 y regresado a la zona occidental de la isla de Cornwallis». Nombraba a *sir* John Franklin como comandante de la expedición y recogía las tranquilizadoras palabras «Todo va bien», subrayadas para darles más énfasis. Al final del acta oficial, había unas escasas palabras adicionales. «Esta partida, formada por dos oficiales y seis hombres, salió de los barcos el lunes 24 de mayo de 1847». La nota estaba firmada por «GM. Gore, ten.» y «Chas F Des Voeux, subof.».

Puede que la nota afirmara con confianza que todo iba bien, pero, incluso en esos momentos, ya había señales de que las cosas se estaban torciendo. Para empezar, Fitzjames se había confundido con las fechas: fue en 1845-1846, no en 1846-1847, cuando pasaron el invierno en la isla de Beechey. La explicación de Richard Cyriax es que el error en la fecha se debe simplemente a un lapsus y explica que no se daba mucha importancia a este tipo de documentos. Pero también podría ser un indicio de que los miembros de la expedición estaban cada vez más desorientados. Y el hecho de que el propio Franklin ni escribiera ni firmara la nota no auguraba nada bueno.

Pero es el mensaje que Hobson halló embutido en los márgenes de

la nota el que se demostró especialmente importante. Escrito por Fitzjames unos once meses después, el 25 de abril de 1848, explica, en una caligrafía de trazos delgados e inseguros, un dramático cambio de las circunstancias.

Los barcos de su majestad *Terror* y *Erebus* fueron abandonados el 22 de abril a cinco leguas NNO de aquí, tras estar inmovilizados desde el 12 de sept. de 1846. Los oficiales y la tripulación, ciento cinco almas, bajo el mando [del cap]itán FRM. Crozier desembarcaron aquí, en lat. 69° 37' 42", long. 98° 41'. [Este p]apel fue encontrado por el teniente Irving bajo el montículo supuestamente erigido por *sir* James Ross en 1831, cuatro millas al norte, donde el difunto comandante Gore lo depositó en junio de 1847.

Las peores noticias aparecían al final de la nota. «*Sir* John Franklin murió el 11 de junio de 1847, y las muertes entre los miembros de la expedición hasta esta fecha ascienden a nueve oficiales y quince hombres». Esta última suma estaba firmada por «James Fitzjames, capitán del HMS *Erebus*» y «F. R. M. Crozier, capitán y oficial senior». Tras su rúbrica, Crozier añadió: «Partimos mañana, día 26, hacia el río Back».

Si reconstruimos lo sucedido, parece que Gore y Des Voeux partieron con más de una nota en un contenedor sellado. Confundieron la posición del cabo Victoria (bautizado por James Clark Ross en 1830, no en 1831, como parece que creía Fitzjames) y dejaron el registro en un montículo de piedras apiladas seis kilómetros al norte. Luego, continuaron hacia el sur y dejaron una

copia idéntica del registro (que no se enmendó posteriormente, pero que ha sido recuperada desde entonces). Para cuando regresaron a los barcos, *sir* John Franklin había muerto, solo tres semanas después de que Fitzjames hubiera escrito y subrayado «Todo va bien». A partir de entonces, a juzgar por las líneas añadidas a la así llamada nota del cabo Victoria, todo fue lo bastante mal como para que los ciento cinco hombres restantes decidieran abandonar los dos barcos. Cruzaron hasta la isla del Rey Guillermo once meses después, momento para el cual también Gore ya había fallecido. El teniente Irving encontró el primer registro sellado en un montículo a seis kilómetros al norte del cabo Victoria y se lo llevó a Crozier y Fitzjames. Añadieron las últimas malas noticias, sellaron el contenedor de nuevo y lo dejaron en el montículo, donde Hobson lo encontró once años después.

Debido a las fuertes nevadas, Hobson no pudo realizar una inspección más detallada del lugar, de modo que, tras dejar una copia del documento, se lo llevó junto con los diferentes objetos que había encontrado y avanzó por la costa hacia el sur. No le resultó nada fácil avanzar. «Literalmente, no hay costa alguna que sirva de guía». El viento y las constantes nevadas los desorientaron hasta tal punto que su nuevo campamento resultó no estar en absoluto junto al mar, sino junto a un lago más de seis kilómetros tierra adentro.

El 24 de mayo de 1859 descubrieron un bote grande en la playa. Estaba enterrado en la nieve y apenas era visible. Tras despejar laboriosamente el hielo, duro como una piedra, y la nieve que lo tapaban, comprobaron que era uno de los cúteres de los barcos, de

8,5 metros de eslora, aligerado para poder transportarlo por tierra con un resistente trineo que encontraron cerca, sobre el cual se había arrastrado el bote por el interior de la isla. Solo el trineo pesaba trescientos cuarenta kilos y se estima que habrían sido necesarios siete u ocho hombres para tirar de él mediante unos cabos balleneros que se hallaron también muy cerca. En la proa encontraron dos rifles y abundante munición. Y eso no fue todo. «En la cámara [...] había una mandíbula humana de gran tamaño. Se encontraron cerca otros huesos de tamaño similar». Un cronómetro con el nombre Parkinson & Frodsham que se encontró junto a los restos llevó a Hobson a creer que podría tratarse del cuerpo de un oficial. En el bote se hallaron también los huesos de otro hombre.

El bote contenía toda una serie de artículos que lo que quedaba de la expedición debió de considerar lo bastante importante como para llevarlos consigo en el largo camino al sur hasta el río que algunos llamaban Gran Río Pez y otros río Back. Entre estos objetos había once tenedores de postre, once cucharas de postre y cuatro cucharillas de té «con los escudos de los oficiales del *Terror* y del *Erebus*», junto con cinco petacas, varios libritos religiosos, un ejemplar de *El vicario de Wakefield*, una pequeña lata de pemmican, múltiples restos de mantas, pieles de oso, chaquetas de lana cocida, pantalones, guantes, medias, botas de piel, una pipa de sepiolita y varias de arcilla.

Hobson, que sufría escorbuto, regresó con este sensacional descubrimiento al *Fox* setenta y cuatro días después de su salida. McClintock y su partida llegaron cuatro días después. Al principio,

habían tenido menos éxito. No habían encontrado nada de la expedición en el estuario del río Back y apenas habían podido hablar con unos pocos nativos. Pero entonces, mientras regresaban a través de la isla del Rey Guillermo, habían encontrado un esqueleto humano descolorido, tendido bocabajo sobre una colina de grava. La nieve lo cubría parcialmente y, gracias a los trozos que quedaban de su uniforme, lo identificaron como un asistente, probablemente Thomas Armitage, el asistente de la santabárbara del *Terror*.

Lo más intrigante de todos estos sombríos descubrimientos fue un pequeño cuaderno que se encontró cerca, que contenía una serie de escritos y dibujos prácticamente indescifrables. Entre ellos había un certificado de marinero a nombre de Henry Peglar, quien se creía que había sido íntimo amigo de Armitage. Los «Documentos Peglar», que es como se han terminado por llamar, se resisten obstinadamente a la interpretación o traducción. Estos, escritos a lo largo de la expedición, no parecen tener ningún sentido, e incluyen juegos de palabras con frases escritas al revés y fragmentos de lo que parecen cartas a otros. Russell Potter, quien los llama «los manuscritos del mar Muerto del Norte», ha dedicado denodados esfuerzos a descifrarlos. En una página, Peglar escribió un pareado que empieza así: «Muerte, dónde está tu agujón, la tumba en cala Confort». El primer verso forma parte del servicio religioso funerario, y cala Confort era el nombre de un célebre cementerio de marineros en la isla de Ascensión. Así pues, ¿son estos versos parte de un panegírico? Y, si es así, ¿de quién? Dos líneas más abajo aparecen

las palabras «el difunto estuvo en Trafalgar». El único hombre de la expedición asociado con Trafalgar era Franklin, que combatió en esa batalla. ¿Es posible que aquellas palabras se compusieran para el funeral de Franklin? ¿Y que fueran obra no de un oficial, sino de un marinero raso como Henry Peglar? Los documentos Peglar continúan siendo un enigma, pero, dada la casi total ausencia de material escrito de la expedición, constituyen un enigma muy valioso.

Más arriba, siguiendo la costa, McClintock encontró el barco que Hobson había descubierto. Le pareció significativo que la proa del barco apuntara al norte. Lo consideraba un indicio de que los hombres que tiraban de él lo estaban llevando hacia los barcos, no alejándose de ellos.

El 23 de septiembre de 1859, el *Fox*, el más pequeño y, sin embargo, el más exitoso de todos los barcos que habían participado en las expediciones de búsqueda y socorro, arribó a los muelles Blackwall, en Londres. Con él, llegó la confirmación definitiva de que el gran sueño de John Barrow había terminado en desastre. Ni Franklin ni ninguno de sus hombres regresarían jamás.

Cinco años antes, la crónica de Rae de los últimos días de la expedición había sido recibida con horror y ultraje. El mensaje de heroísmo frente a la más terrible adversidad que el *Fox* trajo consigo fue recibido con una patriótica gratitud. Ahora, la nación podía dar comienzo al proceso de duelo y hablar del sacrificio que habían hecho aquellos hombres. Rae tuvo que luchar por recibir su merecida recompensa, pero Hobson fue ascendido de inmediato, y el

Parlamento votó otorgar un bonus de cinco mil libras a los oficiales y a la tripulación de McClintock. Este fue nombrado caballero por la reina Victoria y recibió la medalla de Patrón por parte de una agradecida Real Sociedad Geográfica.

La narración que hizo McClintock del viaje, *The Voyage of the 'Fox' in the Arctic Seas* [El viaje del *Fox* en los mares árticos], fue un gran éxito de ventas. Por supuesto, le ayudó la dramática y trágica historia que tenía que contar, pero es evidente que supo tocar la fibra más sensible. A pesar de todos los avances científicos, el terrible poder de la naturaleza se había reafirmado. Para todos aquellos que se sintieron amenazados por *El origen de las especies* de Darwin, publicado el mismo año que *The Voyage of the 'Fox'*, el destino de la expedición fue interpretado como un clásico caso de *hubris*. Su relato inspiró el sobrecogedor cuadro de los últimos restos de la expedición, con bandera incluida, destrozados por osos polares sobre la banquisa. El título lo dice todo: *El hombre propone, Dios dispone*.

El único consuelo, dentro de todas estas calamidades, fueron las noticias de que se habían descubierto cuerpos lo bastante al sur como para demostrar que Crozier había llevado a sus desventurados hombres hasta el último eslabón de la cadena de conexiones marítimas que formaban el paso del Noroeste. En la euforia catártica que siguió al regreso del *Fox*, había que ser un hombre o una mujer muy valiente para atreverse a poner en duda que la expedición de Franklin —si bien no el valiente capitán en persona— había conseguido su objetivo. Esto es lo que se inscribió en los

pedestales de las estatuas que se estaban erigiendo y lo que apareció en la citación que acompañó a la concesión de la Medalla del Fundador de la Real Sociedad Geográfica a *lady* Jane Franklin, la primera mujer en recibir esta condecoración a manos de la organización.

Capítulo 16

Vida y muerte



El 24 de mayo de 1859, una expedición dirigida por el teniente William Hobson encontró un bote en la isla del Rey Guillermo. Contenía los restos de dos hombres, uno de ellos probablemente era un oficial; el otro, un joven «de tamaño mucho menor que el otro».

A principios de la década de 1860, la ruta de la expedición perdida de Franklin estaba ya bastante clara. A esas alturas se sabía que, tras abandonar Groenlandia, el *Erebus* y el *Terror* habían cruzado la bahía de Baffin, navegado por el estrecho de Lancaster y que Franklin y Crozier habían instalado su campamento de invierno en la isla de Beechey. En ese mismo año de 1845 o, más probablemente, al inicio del verano de 1846, habían navegado hacia el noroeste, ascendido por el canal de Wellington, probablemente en

busca de una forma de rodear la gruesa capa de hielo que bloqueaba el camino por el estrecho de Barrow. Al no encontrar modo de atravesarlo, circunnavegaron la hasta entonces inexplorada costa de la isla de Cornwallis. (Puede que fuera un callejón sin salida en la búsqueda del paso del Noroeste, pero esta constituyó una exploración notable de una parte del mapa que no volvería a visitarse hasta al cabo de cien años).

Con el hielo acumulándose de nuevo al oeste, Franklin debió de decidir dirigir sus barcos al sur para intentar buscar alguna forma de cruzar por allí. Parece que encontraron agua despejada y que navegaron hacia el sur por el estrecho de Peel, que pasaron entre la isla de Somerset y la del Príncipe de Gales y se mantuvieron en movimiento, hasta que, hacia finales del verano de 1846, alcanzaron el estrecho de Victoria. Allí seguramente se toparon con una barrera de hielo oceánico impenetrable de varios años y doce o quince metros de grosor, que, en la memorable y evocadora imagen de Ann Savours, «se arrastraba, revolvía y gemía mientras se abría paso hacia el sur de lo que después pasaría a llamarse el canal de McClintock».

Por qué no tomaron la ruta más protegida por el lado oriental de la isla del Rey Guillermo todavía es un misterio, pero lo más probable es que se debiera al desconocimiento del terreno. Debemos recordar que Franklin y Crozier debían estudiar, inclinados sobre sus mesas en los amplios camarotes de popa, cartas de tierras descubiertas hacía muy poco, cuyos detalles eran a menudo muy vagos. Puede que tuvieran platos con sus monogramas y cubertería de plata

personalizada, pero no disponían de mapas decentes. Las cartas que el Almirantazgo había entregado a Franklin no mostraban la Tierra del Rey Guillermo como una isla, sino como un terreno unido por un istmo a la península de Boothia. Asimismo, tres experimentados exploradores árticos —*sir* John Ross, Peter Dease y Thomas Simpson— estaban convencidos de que el estrecho de James Ross estaba conectado al continente. Franklin y Crozier y sus hombres, por lo tanto, continuaron navegando hacia el sur y se adentraron en una trampa de hielo que los conduciría a la muerte. La nota del cabo Victoria apunta que el primer día en que se encontraron «inmovilizados» fue el 12 de septiembre de 1846. Seguían detenidos, por lo que sabemos, en abril de 1848. Su posición, por irónico que resulte, estaba sobre la línea en la que se encuentran las mareas del Atlántico y el Pacífico; era lo más cerca que estarían en el futuro de cualquiera de los dos océanos.

Los inviernos árticos son brutales, sobre todo porque tres meses transcurren en la oscuridad más absoluta. Hacia abril de 1848, Franklin y sus hombres habrían soportado seis meses de esa negrura. Para más inri, su viaje coincidió con uno de los años más fríos en el Ártico de la historia reciente. Incluso los veranos llegaban y acababan sin que el hielo cediera.

Por desgracia, no contamos con una crónica de la vida a bordo del *Erebus* durante lo que resultó otro invierno excepcionalmente duro. ¿Qué pasó con Jacko, el mono, y Neptune, el perro? ¿Cómo de duro fue el golpe que supuso la muerte de Franklin, solo un mes después que Gore y Des Voeux? En retrospectiva, los imaginamos viéndose

abocados a la tragedia, y resulta tentador imaginar una escena de inmisericorde sufrimiento mental y físico. Pero los barcos estaban bien equipados, y se había pensado mucho en qué podría hacer la tripulación precisamente en esas circunstancias. Había libros, herramientas de carpintería, organillos y otros instrumentos musicales, y sabemos que *sir* John era un hombre que daba mucha importancia a la religión y a la educación y a ayudar a sus marineros a desarrollarse como personas. ¿Mantendría Crozier, su sucesor como líder de la expedición, estas actividades? ¿Cuánto ejercicio pudieron hacer los hombres? ¿Cómo pasaban el tiempo?

La idea más cercana que podemos hacernos acerca de la vida a bordo del *Erebus* y el *Terror* durante su largo confinamiento es ver qué sucedió en otros barcos en situaciones similares. Quizá el ejemplo más similar lo encontramos en la expedición de Parry de 1819 con el *Hecla* y el *Fury*. Al igual que *sir* John Franklin, *sir* Edward había recibido el encargo de localizar el paso del Noroeste. Los balleneros, que estaban acostumbrados al Ártico, se asegurarían de haber terminado el trabajo a finales de verano. Pero Parry, que aún tenía mucho por hacer, no tuvo más opción que quedarse y pasar como pudiera los largos meses de oscuridad.

En su libro, *Journal of a Voyage* [Diario de un viaje], describe la desolación de su hogar invernal: «La quietud semejante a la muerte de este espantoso yermo» y «la ausencia total de existencia animada». También nos permite ver lo temible que podía ser el frío, un frío tan intenso que te arrancaba la piel. Un día en que la temperatura alcanzó los -31 °C, «tocar cualquier superficie metálica

se convirtió en una experiencia dolorosa [...], se hizo necesario [...] actuar con gran cautela al manejar nuestros sextantes y otros instrumentos y, en particular, el ocular de los catalejos».

Sabemos ahora que, a medida que el invierno se acercaba, Parry desmanteló la mayoría de los mástiles de su *Hecla* y tendió una lona de caravana sobre la cubierta para crear un refugio y un lugar donde hacer ejercicio. El valioso trabajo de Ann Savours sobre el tema muestra que los hombres de Parry recibieron órdenes «de dar vueltas corriendo a la cubierta mientras mantenían el paso al ritmo de una melodía del órgano o, de forma también muy frecuente, de una canción que ellos mismos cantaban».

Parry también confiaba mucho en el teatro de aficionados, por lo que animó a los hombres a que construyeran decorados y representaran obras. De hecho, escribió una él mismo: *El paso del Noroeste, o El viaje completado*, un título un poco arriesgado, dadas las circunstancias. Estos entretenimientos teatrales eran muy populares: «El efecto que producen en la mente de los hombres, que no disponen de otro recurso personal —declaró entusiasmado en su diario el administrador del *Hecla*, William Hooper—, es beneficioso en grado sumo». La expedición también trabajó en un semanario, la *North Georgia Gazette and Winter Chronicle*, «compuesta y editada [...] a menos de quince grados del polo norte de la Tierra». El propósito de Parry con todos estos recursos era el de «fomentar el buen humor y la concordia entre nosotros, así como dar a los hombres algo en qué ocuparse durante las horas de constante oscuridad».

El HMS *Resolute*, uno de los barcos de la escuadra enviada en busca de Franklin en 1852, siguió su ejemplo. Llevaban consigo una imprenta y produjeron dos periódicos: el *Illustrated Arctic News* y el *Aurora Borealis*. Su Teatro Real del Ártico representó una comedia musical navideña escrita a propósito para la ocasión, titulada *Zero*, y, por si fuera poca diversión, se estableció también el Casino Real Ártico. El capitán del *Resolute*, Horatio Austin, asistió a un baile de disfraces vestido, según apuntó uno de los oficiales, como «un tipo extraño que gritaba: “¡Arreglo sillas viejas!”» y no lo reconocieron hasta que su «familiar risa» reveló a «nuestro siempre alegre comodoro».

Por supuesto, la expedición de Franklin no iba a pasar uno, sino tres inviernos seguidos en el Ártico, y en las últimas fases, su experiencia debió de parecerse más a la descrita por Henry Piers, el cirujano adjunto del *Investigator*, que quedó atascado en la gruesa capa de hielo frente a la isla de Banks en 1852.

[...] imagine cualquiera un barco helado, con la cubierta forrada de un pie o dieciocho pulgadas [cuarenta y cinco centímetros] de nieve [...], una temperatura de -35 °C o -40 °C con fuerte viento [...] y los finos copos de nieve [...] que lo traspasan y lo cubren todo mientras el viento aúlla entre las jarcias; entonces imagínese a sí mismo sobre esa cubierta nevada, iluminado por una sola vela en una linterna; con cinco o seis oficiales caminando por el lado de estribor y manteniendo algún tipo de conversación y veinte o treinta hombres, completamente en silencio, caminando lentamente por el lado de babor, tapados hasta los ojos y cubiertos por nieve en polvo

o vapor congelado [...]; entonces se hará una idea de cómo transcurrieron muchos de los ejercicios durante los días de invierno.

Ese fue el segundo invierno del *Investigator*. Un tercer invierno en tales condiciones, que fueron similares a las que hubieron de soportar los que estaban a bordo del buque insignia de Franklin, resulta casi inimaginable. Si el nombre del *Erebus* hacía de verdad honor a las más oscuras profundidades del infierno, debió de sentir que había regresado a casa.

Otro asunto muy debatido es el estado de salud de la tripulación en el momento en que decidieron abandonar los barcos.

Unos cincuenta años después de la partida de la expedición, *sir* Clements Markham, también viajero ártico y presidente de la Real Sociedad Geográfica, culpó de sus muertes directa y totalmente a la calidad de la comida enlatada que habían llevado con ellos. Destacó el hecho de que la empresa que había suministrado comida enlatada a la expedición antártica había sido descartada por el Almirantazgo en favor de una oferta más barata de una empresa creada por un húngaro, Stephen Goldner, que producía la comida siguiendo una fórmula propia en una fábrica de Galatz (Moldavia). Puesto que se trataba de un proveedor nuevo, Fitzjames, al parecer, había dispuesto que, antes de zarpar de Londres, se examinaran una de cada diez latas, pero Franklin puso reparos, seguramente porque quedaba poco tiempo y estaba seguro de que las autoridades ya habían tomado todas las medidas necesarias. «Así pues — concluyó Markham—, el Almirantazgo, con perfecta ignorancia y

total despreocupación, se dispuso a llenar los barcos con vísceras que no eran adecuadas para el consumo humano, bien escondidas en latas cilíndricas pintadas de rojo. De este modo, esos valientes fueron condenados a muerte, a sufrir un envenenamiento lento, incluso antes de zarpar».

Que defendiera sus argumentos con esta vehemencia cuando había pasado toda una generación desde los hechos sugiere que la culpabilidad de Goldner había sido objeto de debate desde hacía tiempo, y las acusaciones hacia sus latas reaparecerían en un libro publicado en 1939. En *Historic Tinned Foods*, J. C. Drummond, un historiador especializado en estos temas, especuló que «es posible que la comida que Goldner elaboró para el *Erebus* y el *Terror* se estropeará porque tuvo que apresurarse su preparación, ya que, de lo contrario, no podría servir los pedidos». Esta es una noción que se ha retomado más recientemente en el libro *Ice Blink*, de Scott Cookman, quien sugiere que la comida enlatada provocó botulismo a la expedición.

Sin duda, es significativo que alrededor de la época de la expedición de Franklin se prepararan *packs* más grandes de entre dos y seis libras (novecientos y dos mil setecientos gramos). Y, puesto que unas latas más grandes necesitarían, por supuesto, que se dedicara más tiempo a calentar el contenido para destruir las bacterias, las prisas de Goldner supusieron un riesgo muy elevado. Por lo tanto, no es sorprendente que, desde 1849 en adelante, informes serios de latas defectuosas y carne en mal estado llegaran de muchos de los almacenes de vituallas y que, en 1850, la Royal William Yard

ordenara destruir nada menos que cinco toneladas de la carne de Goldner. Aun así, su comida enlatada ganó un premio en la Gran Exhibición de 1851 y, a pesar de la certeza con la que lo acusó Markham, no hay ninguna prueba sólida de que la comida de Goldner fuera responsable de la muerte de los hombres. Si realmente hubiera estado en mal estado, habría que preguntarse cómo fue posible que tantos de la expedición sobrevivieran durante tanto tiempo.

Más recientemente se ha propuesto una explicación distinta. En 1984, un equipo dirigido por Owen Beattie exhumó los primeros tres cuerpos de la expedición, que habían sido enterrados en la isla de Beechey: John Hartnell y William Braine, del *Erebus*, y John Torrington, del *Terror*. El análisis de muestras de cabellos mostró niveles de plomo muy elevados. En un revolucionario libro titulado *Frozen in Time* [Congelados en el tiempo], Beattie y John Geiger propusieron la teoría de que la abundante cantidad de plomo utilizada para sellar las latas de comida podría haberse filtrado a los alimentos que se suponía que debían mantener vivos a los hombres y, de ese modo, se habría acelerado su muerte.

Otras pruebas circunstanciales parecen apoyar la tesis del envenenamiento. Como subraya Russell Potter, la dieta habría sido muy distinta según la cubierta. Mientras que la mayor parte de la tripulación habría comido una dieta bastante básica compuesta por cerdo salado y galleta, cocinada por el miembro de la tripulación designado como cocinero durante aquella semana, los oficiales séniores, en cambio, habrían comido con el capitán, y consumido

los alimentos de los que ellos mismos se habían provisto, cocinados por sus propios asistentes. Sabemos que el capitán Crozier y el teniente Fairholme se habían adquirido provisiones en Fortnum & Mason y, sin duda, no fueron los únicos. Los oficiales seguramente llevaron al viaje té, tabaco, vino y licores de la mejor calidad, y también comida enlatada, que entonces se consideraba un lujo. La nota del cabo Victoria registra que, hasta abril de 1848, habían fallecido nueve oficiales y quince marineros. Si tenemos en cuenta que la proporción entre oficiales y tripulación era de uno a seis, se trata de una cifra de oficiales fallecidos extremadamente alta, y se ha citado como otra prueba de que la comida en conserva podría haber sido la culpable de lo sucedido a la expedición.

El plomo también ha sido propuesto como culpable en los últimos años, a medida que han emergido más restos y las técnicas forenses han avanzado y permitido llevar a cabo pruebas más precisas. Pero la tesis ha cambiado ligeramente. En 2008, William Battersby, el biógrafo de James Fitzjames, señaló, al referirse a los altos niveles de ese metal tóxico encontrados en los tejidos blandos de los fallecidos, que se había utilizado comida de latas selladas con plomo en varias expediciones anteriores, entre ellas el viaje al Antártico de Clark Ross, y que en estas no se había producido ningún percance. Por ello, sugirió que la fuente más probable de ese plomo para quienes estaban a bordo del *Erebus* y del *Terror* era, de hecho, el sistema de agua caliente, con sus cañerías y tanques de plomo, que sabemos que sufrieron modificaciones para la expedición de Franklin. Para ser justos, no obstante, hay que añadir que también

esta teoría ha sido puesta en tela de juicio. Peter Carney ha argumentado que el barco se calefactaba exactamente mediante el mismo sistema Sylvester que se había empleado durante la expedición al Antártico (en su opinión, el problema estaba en el proceso mediante el cual se fundía el hielo para conseguir agua potable y lavar), mientras que estudios de Keith Millar, Adrian Bowman y otros investigadores de la Universidad de Glasgow han señalado que, dado el predominio de las tuberías de plomo en la Inglaterra victoriana, es normal encontrar restos del metal en los restos humanos de ese período.

Una teoría alternativa tiene su origen en la expedición de búsqueda frustrada de *sir* James Ross y Francis McClintock en 1848. John Robertson, el cirujano que los acompañó, no solo destacó que era imposible vivir de la tierra (no fueron «visitados por venados, conejos ni urogallos —dijo—, ni tampoco pudimos proveernos de un solo pez»), sino que, además, fue muy crítico con las provisiones que habían llevado con ellos. Las describió como «de mala calidad y escasas, y las carnes en conserva eran una vergüenza para el proveedor». En cuanto al zumo de limón, descubrieron que no se había preparado adecuadamente y que era inútil para prevenir el escorbuto —la falta crónica de vitamina C—, el azote de tantas expediciones. Muchos de los miembros de la expedición, entre ellos el propio Robertson, sufrían esta enfermedad en grado avanzado para cuando regresaron a su barco.

Por lo tanto, no es sorprendente que McClintock creyera en esos momentos —una creencia que luego retomó uno de los más

respetados estudiosos de Franklin, Richard Cyriax, cuyo libro, *Sir John Franklin's Last Arctic Expedition*, fue publicado por primera vez en 1939— que la principal causa de muerte entre los miembros de la expedición no fue la intoxicación alimenticia, sino el escorbuto. Cyriax apoyó esta tesis con el testimonio del inuit que había afirmado haber visto a hombres blancos con dientes en malas condiciones y las encías inflamadas (dos de los síntomas más característicos de la enfermedad). Una mujer inuit le dijo al explorador estadounidense Frederick Schwatka, que partió en busca de los restos de Franklin en 1878, que los hombres que ella había encontrado estaban delgados y tenían las bocas «secas, duras y negras». La discrepancia entre la primera nota del cabo Victoria, fechada el 28 de mayo de 1847, en la que no se menciona ninguna muerte, y el texto añadido menos de un año después, que hace alusión a veinticuatro defunciones, sugiere que ese último invierno en el hielo fue mortal. Eso coincide con el ritmo de deterioro de las provisiones antiescorbúticas, como el zumo de limón, a lo largo del tiempo, y con la inevitable reducción de las existencias de fruta y verduras frescas, que podrían haber aportado la tan necesaria vitamina C. Cyriax también subrayó que el escorbuto tiende a incubarse durante un largo período de tiempo y que los síntomas no aparecen hasta pasados unos dieciocho meses, pero, cuando esto ocurre, avanza muy rápido. Esto podría explicar el rápido aumento de muertes durante ese tercer invierno fatal, y por qué Crozier y el resto de los hombres sintieron que no tenían más opción que evacuar los barcos e intentar sobrevivir en tierra firme.

El viaje por tierra debió de resultar durísimo para los más fuertes y en mejor forma, y devastador para aquellos debilitados mortalmente por el escorbuto. A las expediciones del Almirantazgo no se las enseñaba cómo vivir de la tierra en la que se encontraban. Los barcos, en palabras de Russell Potter, «se veían como poderosas casas móviles de descubrimiento fortificadas». Se los había provisto de cuanto la expedición podía necesitar, mientras no se aventuraran fuera del barco. Y, una vez que el escorbuto se apoderó de ellos, carecieron de medios para curarlo. Al caminar debieron de agravarse sus efectos. Seguramente, se les inflamaron más las encías y se les empezaron a caer los dientes. Luego llegarían las hemorragias subcutáneas, la falta de aliento y una fatiga abrumadora. Al final, los hombres no debían de poder ni tan siquiera tenerse en pie. Probablemente, cayeron mientras caminaban, y sus compañeros, que ya no tenían fuerzas para enterrarlos, los debieron de dejar allí donde habían perecido.

Sin duda, ninguna teoría da respuesta a la muerte de todos y cada uno de los hombres. Una explicación todavía más plausible es necesariamente más general: que los hombres de Franklin se vieron debilitados por la falta de una dieta equilibrada y que esto los dejó expuestos a infecciones y enfermedades. En 2016, un equipo dirigido por Jennie Christensen examinó una uña del pie y otra de la mano de John Hartnell, uno de los hombres encontrados en la isla de Beechey. Las uñas retienen los nutrientes en el cuerpo de una persona y ofrecen un registro de la salud de un individuo durante los últimos meses de su vida. Descubrieron que Hartnell

había muerto a causa de una tuberculosis (ya se habían deshecho de un enfermo de tisis poco después de partir de Stromness). También había señales significativas de un déficit de zinc, lo que sugiere que el contenido nutricional de los suministros de carne fresca o enlatada no alcanzaba, desde el principio, un nivel saludable. Gracias a las investigaciones de Keith Millar, Adrian Bowman y otros, basadas en los registros de expediciones de búsqueda contemporáneas, se ha llegado a la conclusión de que los hombres de Franklin debieron de sufrir desórdenes respiratorios y gastrointestinales comunes, exacerbados por las condiciones extremadamente duras en que vivieron. El escorbuto debió de ser un factor importante que contribuyó al aumento de la tasa de mortalidad y al deterioro general de la forma física de los hombres. La mayor parte de las muertes no se debió a su mayor consumo de carne enlatada, concluyeron, sino que probablemente tenga su explicación en el hecho de que los oficiales se encargaban de la mayor parte de la caza y, por lo tanto, pasaban más tiempo expuestos a las todavía más terribles condiciones existentes fuera del barco.

Al final, cualquier intento de dar con una respuesta, o una combinación de circunstancias, que explique el destino que corrió la expedición se asemeja a navegar a través del hielo. Cuando una pista se cierra, otra se abre. Un reciente y sorprendente estudio del ADN de los restos óseos, por ejemplo, reveló que, en cuatro casos, en los huesos analizados no había rastro del cromosoma Y, lo cual indica que se trata de huesos de mujeres europeas. De hecho, la

explicación más probable de la discrepancia es que los estudios de muestras antiguas de ADN suelen cometer el error de no ampliar el cromosoma Y (que indica el sexo masculino) debido a problemas con la cantidad o la calidad de material disponible. Pero los investigadores implicados han señalado una intrigante posibilidad: «No podemos descartar el [...] análisis —dicen— sin apuntar antes que se sabe de la existencia de mujeres que sirvieron disfrazadas en la Marina Real en los siglos XVII y XVIII », y, como ejemplos, citan a Hannah Snell, Mary Lacy y Mary Ann Talbot. De esta última se dice que sirvió en al menos dos barcos durante las guerras napoleónicas y que no reveló que era una mujer hasta después de que la hirieran y verse obligada a abandonar la Marina. La presencia de mujeres a bordo del *Erebus* y el *Terror* es otro intrigante giro en la constante búsqueda de explicaciones.

Al final, no obstante, lo único que se puede asegurar es que los que sirvieron en la expedición de Franklin estaban sencillamente en el lugar equivocado en el momento equivocado. Acabaron en el rincón más inhóspito de un remoto archipiélago durante una época a la que hasta los inuits aborígenes denominaron «los años sin veranos». Es terrible imaginar la cruel situación en la que se hallaron una vez que abandonaron los barcos, cualesquiera que fueran las razones de su muerte. Cuando los mástiles de los barcos que habían sido su hogar durante tres años desaparecieron a sus espaldas, ¿qué esperanza podían albergar que los impulsara a seguir adelante? En el mejor de los casos, un sol muy débil iluminaría tenuemente en lo alto del cielo y tendrían que haber arrastrado sus pesados trineos

completamente cargados por una nieve y un hielo muy compactos. En los barcos, al menos, estaban protegidos frente a los gélidos vientos. En la baja y llana isla sin árboles estaban completamente expuestos, y el frío debió de ser insoportable. ¿De dónde sacaron la voluntad para continuar? ¿Hubo alguna figura que los animara, que los inspirase a seguir adelante? ¿Estuvo Francis Crozier a la altura de la ocasión? ¿Qué esperanzas nacieron cuando se encontraron con una partida de inuits, de la que se despidieron tras un breve intercambio? ¿En qué momento perdieron toda esperanza, si es que no la habían perdido antes? Me gustaría creer que la determinación de sobrevivir, innata en todos nosotros, bastó para mantener a raya a la desesperación. Pero no hay otra manera de verlo: sufrieron una muerte terrible.

Podría argumentarse que se podrían haber salvado si la expedición de rescate hubiera partido en su búsqueda antes, que mejores mapas los habrían ayudado tanto a ellos como a quienes fueron a socorrerlos y que Franklin y el Almirantazgo deberían haber dado más importancia a levantar montículos con mensajes en los que se indicara la ruta que habían tomado. Hay quienes culpan a Crozier por llevar a los supervivientes en la dirección equivocada tras dejar el barco, a pesar de que era consciente de que había suministros en la playa Fury, dejados allí por la expedición de Parry en 1825 (suministros que estaban en perfecto estado cuando los consumió una partida cuarenta y cinco años después). En cambio, se dirigió al suroeste, hacia uno de los más difíciles y peligrosos ríos del continente y un puesto en la bahía del Hudson que se encontraba a

dos mil kilómetros de distancia. Pero es que no tenía muchas opciones. A los hombres, que a duras penas debían de poder con los trineos que cargaban la comida y los suministros, les habría costado avanzar en cualquier dirección, y la playa Fury estaba algo lejos. Se cree que se llevaron consigo tres botes (Hobson encontró uno en la isla del Rey Guillermo y los inuits afirmaban que habían encontrado otros dos), así que quizá el plan fuera encontrar aguas abiertas lo antes posible, en las que los botes habrían sido un medio de transporte mucho más cómodo y rápido.

Solo podremos saber en qué pensaban los líderes de la expedición si salen a la luz nuevos documentos. La Marina Real era muy estricta en lo que concierne al mantenimiento de registros. Las bitácoras del capitán y el primer oficial y el libro de enfermos del cirujano del barco estaban entre los que se habrían llevado al día en el *Erebus* y el *Terror*, y, a menos que la disciplina se hubiera desmoronado por completo, se habrían mantenido hasta el final. El arqueólogo marino Ryan Harris ha señalado que las bitácoras de los barcos estaban escritas en papel de lino, que podría haber sobrevivido en el agua helada. Hay algunos que todavía tienen esperanzas de que estos documentos se encuentren en las embarcaciones; otros temen que los inuits, que no tenían ni usaban papel, simplemente tiraran cualquier documento de este tipo que encontraran. Lo más probable es que desaparecieran hace mucho tiempo. Pero la historia aborrece el vacío y, mientras haya algo que no sepamos, siempre habrá alguien que quiera saberlo. Un desastre de estas proporciones pide una explicación de magnitud similar. Estos hombres no deben

haber muerto en vano.

Capítulo 17

La historia de los inuits



Las memorias de Charles Francis Hall, Life with the Eskimaux [La vida con los esquimales], publicadas en 1864 y que se abrían con la ilustración que aparece sobre estas líneas, ofrecen un relato de la amistad que trabó con los inuits mientras intentaba descubrir el misterio de la expedición de Franklin.

El 21 de abril de 1848, Viernes Santo, fue la última noche de la que se tiene constancia que la expedición pasó a bordo del barco. El artículo II de las instrucciones del Almirantazgo, que indicaba que

«los dos barcos no deben separarse bajo ningún concepto», se había obedecido al pie de la letra. El *Erebus* y el *Terror* se habían mantenido juntos hasta el final. En ese momento, fueron abandonados a la deriva con el hielo, vacíos y desiertos, y a merced de los elementos.

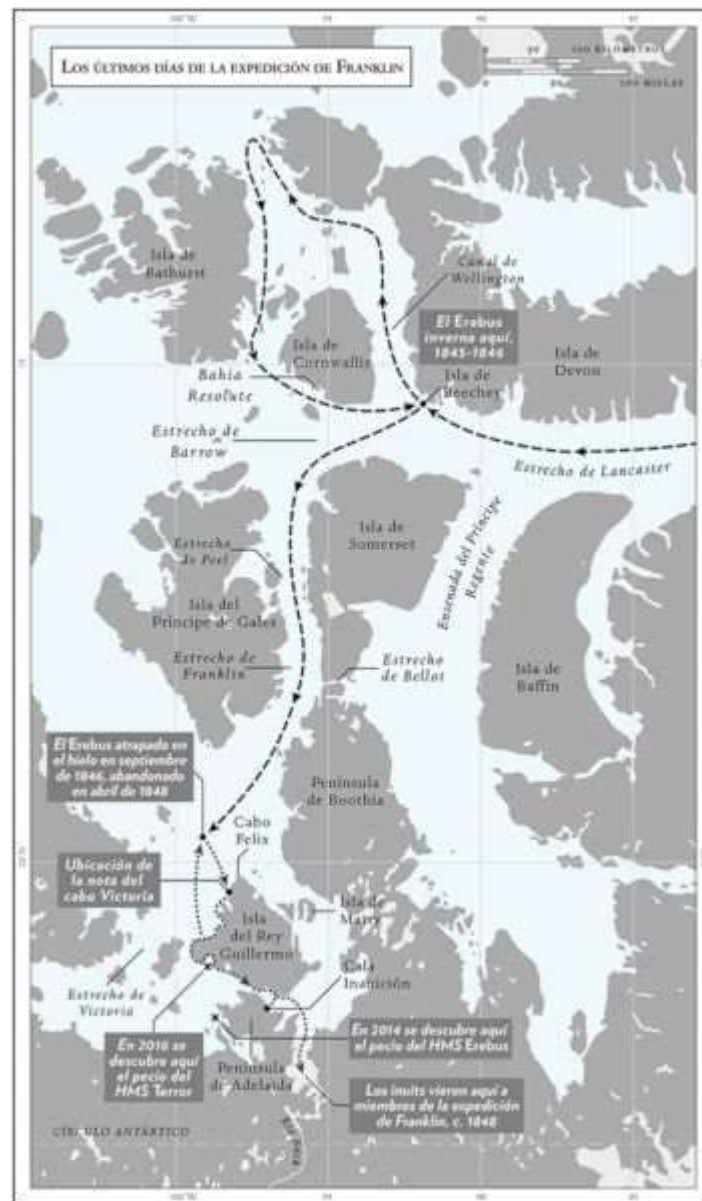
O quizá no. Investigaciones basadas en un estudio más detallado de los testimonios orales de los inuits dibujan un escenario distinto. John Rae había demostrado que era importante escuchar a los inuits; de hecho, así obtuvo las primeras noticias de la suerte que había corrido la expedición. Dos *kablunas* que llegaron después que él y que, como Rae, vivieron con los inuits y aprendieron su idioma recopilaron mucha más información.

Uno de ellos fue Charles Francis Hall, quien estaba convencido de que Dios le había encomendado la tarea de encontrar a los supervivientes de la expedición de Franklin, que, según estaba convencido, vivían entre los nativos. Hall era un estadounidense forjado en la frontera, y había trabajado como herrero, grabador y editor. En 1860 se subió a bordo de un ballenero estadounidense que lo dejó en la isla de Baffin. No encontró ningún rastro de Franklin, pero permaneció allí dos años y trabó una amistad que duraría toda la vida con dos nativos, Taqulittuq y Ipivik. Entonces, en 1869, durante un segundo viaje por el Ártico, descubrió lo que era el santo grial de los buscadores de Franklin: la isla del Rey Guillermo. Sus anfitriones inuits, empero, no estaban dispuestos a perder el tiempo recorriendo los yacimientos de la expedición en la isla. Allí no había casi nada que cazar, y debían seguir con sus

vidas. Frustrado, Hall no visitó todos los yacimientos, pero sí que recopiló una enorme cantidad de historias que sus anfitriones compartieron con él y que se convertirían en la base de algunas conjeturas muy interesantes.

A este acerbo contribuyó en 1878 otro estadounidense, el teniente Frederick Schwatka, del Ejército de los Estados Unidos. Schwatka fue el comandante de una expedición de investigación, en este caso no guiada por inspiración divina, sino impulsada y financiada por la Sociedad Geográfica estadounidense. Tras pasar el verano peinando la isla del Rey Guillermo y la península de Adelaida, trabajando codo a codo con los inuits, corroboró muchas de las historias que estos habían compartido con Rae y Hall. Fue Schwatka quien descubrió, entre muchas otras reliquias, un esqueleto que resultaría el del teniente John Irving. Fue uno de los únicos dos cuerpos de la expedición de Franklin que pudieron repatriarse, y ahora yace enterrado en el cementerio Dean, en Edimburgo.

En su libro *Unravelling the Franklin Mystery*, publicado en 1991, David C. Woodman echó mano de todos estos testimonios para confeccionar una crónica alternativa de los últimos días de los barcos y su tripulación. No es definitiva —ninguna crónica de la expedición de Franklin podrá serlo jamás—, pero sí da que pensar. Concluye con las siguientes palabras: «Durante ciento cuarenta años, la crónica de la tragedia que Rae recibió de Inukpuhiijuk y Sijitaku ha sido aceptada y apoyada [...], se trata de una reconstrucción de los hechos notablemente precisa, pero no es la historia completa».



Algo esencial en el testimonio de los inuits, recogido por Schwatka y Hall, es el hecho de que vieron por primera vez el *Erebus* y el *Terror* a finales de 1848 o incluso en 1849, después de que, supuestamente, los barcos se hubieran abandonado. No solo eso, sino que todas sus declaraciones coincidían en que había gente en las naves en ese momento: vieron actividad a bordo y, de hecho,

algunos de los inuits subieron a las embarcaciones y hablaron con la tripulación. Sin embargo, la nota del cabo Victoria dice claramente que todos los miembros restantes de la expedición abandonaron los barcos el 22 de abril de 1848 y emprendieron el camino hacia el sur. No hay motivo, sin embargo, para asumir que todos permanecieran juntos. Es evidente que algunos llegaron al continente y fallecieron en un lugar que Schwatka bautizó como «cala Inanición». Sin embargo, que los inuits vieran hombres en los barcos hasta finales de 1849 indica que al menos parte de la tripulación regresó.

Woodman encontró una prueba muy importante que apoya la idea de que algunos hombres regresaron a los barcos. Se trata del descubrimiento por parte del teniente Schwatka de una tumba en el cabo Victoria, cuyos restos pudieron identificarse, gracias a una medalla en los harapos del uniforme pegados a los huesos, como los del teniente Irving del *Terror*. La tumba estaba perfectamente excavada y tenía grandes piedras a su alrededor. La debió de cavar una partida de hombres en buena forma. Pero ¿cuándo? Irving se encontraba en buenas condiciones y vivo en el momento en que se redactó la nota del cabo Victoria, así que no pudo haber muerto antes de que se marcharan, en abril de 1848. El descubrimiento de esta tumba demuestra, según Woodman, que Irving, y probablemente otros, regresaron y volvieron a ocupar al menos uno de los barcos, lo que explicaría los repetidos testimonios de los inuits, que afirmaban haber visto a hombres blancos en la parte noreste de la isla del Rey Guillermo mucho después de su supuesta

partida. Eso llevó a Woodman a defender la teoría de que el grupo de ciento cinco no llegó en realidad muy lejos antes de dividirse: algunos debieron de seguir hacia el sur en busca de animales que cazar, otros seguramente se dirigieron al este en busca de los depósitos que dejó allí la Compañía de la Bahía del Hudson y otros debieron de regresar a los barcos.

Si tenemos en cuenta toda esta información, y si añadimos los rumores y las narraciones populares, parece que los últimos días de los hombres de Franklin transcurrieron más o menos de la siguiente manera: en abril de 1848, diez meses después de la muerte de Franklin, Crozier y Fitzjames llevaron al resto de los hombres, con tres trineos, unos veinticinco kilómetros a través del hielo, hasta el cabo Victoria. Allí, se nos dice, el teniente Irving fue al montículo de piedras que había a unos pocos kilómetros de distancia y recogió una de las dos notas en las que se decía «todo va bien», depositadas allí once meses antes por Gore y Des Voeux. El optimista mensaje de la nota fue enmendado por Fitzjames, a la luz de los luctuosos acontecimientos del invierno pasado. Crozier añadió su rúbrica y, con un pulso algo más débil, indicó que partían al día siguiente hacia el río Back. Dejaron mucho material en el cabo Victoria, posiblemente para aligerar la carga. Esto explicaría los montones de mantas y cuerdas que encontró Hobson. Debieron de recorrer unos ochenta de costa antes de detenerse, y dejaron el bote atrás, probablemente para utilizarlo como refugio y aligerar aún más la carga. Fue entonces cuando el grupo se dividió por primera vez y aquellos que todavía estaban en una forma razonablemente buena

tomaron parte de las provisiones y continuaron hacia el sur. Es posible que este grupo volviera a dividirse en su camino al río Back. Los otros, quizá porque sufrían escorbuto en una fase muy avanzada, no se podían mover, y se quedaron atrás, mientras que otros debieron de estar lo bastante bien como para regresar de algún modo al barco.

Un rastro de esqueletos señala el progreso hacia el sur. Uno de ellos, encontrado al este del cabo Herschel, es probablemente el de Thomas Armitage, que llevaba consigo el cuaderno de Peglar cuando cayó. Otro cuerpo, que se creyó en su momento que era el de Henry Le Vesconte, fue redescubierto por Hall y, luego, devuelto a Inglaterra. La expedición de Amundsen, en 1904, encontró dos esqueletos más. La teoría de que los últimos supervivientes cruzaron el estrecho y descubrieron el paso del Noroeste se apoya en el hecho de que se han encontrado varios cuerpos en el continente, en la cala Inanición, a solo unos pocos kilómetros del río Back. Aquel fue el final del camino para la partida que se dirigió al sur.

Si el testimonio de los inuits es correcto, el puñado de hombres que había permanecido en la isla del Rey Guillermo y fue visto en el barco sobrevivió, casi con toda seguridad, un cuarto invierno, pero, luego, abandonó los barcos —de nuevo, según afirman los inuits— para cazar caribús y jamás regresó.

No hay ninguna prueba que sugiera que a finales de 1850 alguno de los ciento veintinueve miembros de la expedición de Franklin continuara con vida. Eso quiere decir que, de todas las misiones de

rescate que se organizaron, solo la más temprana tuvo alguna oportunidad de encontrarlos con vida.

¿Y qué hay del *Erebus* y el *Terror*? La presencia de un barco, o barcos, se mencionaba en todas las historias de los inuits; en su fascinante testimonio se hace mención en repetidas ocasiones a unos hombres que salieron a cazar focas y vieron un barco en un lugar llamado Utjulik, «el lugar de las focas barbudas», al sur de la isla del Rey Guillermo. Los inuits lo abordaron y, más tarde, le dijeron a Charles Hall que allí no había nadie, salvo el cuerpo de un hombre blanco muy grande tendido en el suelo: «Este hombre muerto tenía carne, es decir, sus restos estaban en perfectas condiciones. Hicieron falta cinco hombres para levantarlo. El lugar olía muy mal». Ofrecieron suficientes detalles sobre el interior del barco y sobre el tipo de objetos que hallaron a bordo como para identificarlo como el *Erebus* o el *Terror*.

Un sorprendente giro de los acontecimientos fue el avistamiento de dos barcos que parecían el *Erebus* y el *Terror* en un iceberg frente a Terranova en 1851. Los avistó un barco que pasó junto al témpano, el *Renovation*, pero no se llevó a cabo ningún intento de acercarse a ellos. En la década de 1920, el comandante Rupert Gould, un hombre muy interesado en lo que él denominaba «hechos sin explicación», estudió cuidadosamente el informe del Almirantazgo sobre el avistamiento y, lejos de descartarlo, lo llevó a realizar una serie de intrigantes descubrimientos. Los dos barcos avistados eran de apariencia muy similar al *Erebus* y el *Terror*; ambos tenían cubiertas llanas y uno de ellos era de un tamaño ligeramente mayor

que el otro. Estaban cerca, incrustados en el hielo flotante, por lo que seguramente habían llegado hasta allí desde algún lugar del Ártico, y parecían haberse desmantelado con cuidado. Ninguno de los dos era un ballenero y ambos estaban desiertos. Gould estudió las corrientes del Ártico y descubrió que había contracorrientes que iban de oeste a este, por lo que era plausible que hubieran arrastrado los barcos abandonados hasta el Atlántico. Gracias a descubrimientos recientes, sabemos que no se trataban de las embarcaciones de Franklin, pero, entonces, ¿qué barcos eran?

Probablemente, tanto el *Erebus* como el *Terror* desaparecieron poco después que sus tripulaciones. Apenas se encontraron restos de los barcos y de sus contenidos entre las comunidades inuits. Si hubieran permanecido a flote durante mucho tiempo, habrían sido desmantelados, pero Hall, Schwatka y los demás no vieron ningún indicio que apuntara a esa posibilidad. Que no permanecieran mucho tiempo a flote encaja con las historias de los inuits, que afirmaban haber visto un barco que se hundía tras ser aplastado por el hielo y otro, probablemente el *Erebus*, que los nativos agujerearon por error al intentar arrancar un poco de madera para encender fuego y que se hundió en aguas tan poco profundas que la punta de sus mástiles asomaba sobre la superficie del agua.

La relación con los inuits continúa siendo un misterio. La isla del Rey Guillermo no ofrecía muchas presas que cazar, pero sí las suficientes como para atraer a partidas de inuits, y resulta muy extraño que en los dos años que estuvieron atrapados en el hielo nadie del *Erebus* y el *Terror* buscara a los inuits para comprarles

comida o conseguir alguna información sobre su localización y cómo salir de aquel lugar. Exploradores árticos como Parry y James Ross habían dado ejemplo en lo referente al modo de relacionarse con los nativos. Sabemos que algunos de los oficiales del *Erebus* estaban compilando un diccionario de frases inuits en la bahía de Disko, de lo que se deduce que debían de tener la intención de usarlo. Entonces, cuando se vieron atrapados por el hielo en 1848, ¿por qué parecía que estaban tan mal preparados? ¿Es posible que Franklin, que había recibido algunas críticas tras su desastrosa expedición al río Coppermine de 1819-22 por seguir demasiado al pie de la letra las órdenes de la Marina Real, careciera todavía de la flexibilidad y adaptabilidad que lo habrían impulsado a aprovechar al máximo la experiencia y conocimientos de los inuits?

Por desgracia, parece que, para cuando se hizo imprescindible, la mayoría de las oportunidades de estrechar lazos con los lugareños se habían ignorado durante demasiado tiempo. La expedición estaba orgullosa de lo bien provista y equipada que estaba, y, sin embargo, cuando llegó el momento de la verdad, fueron víctimas de una debilidad fatídica. Pensaban que tenían todo cuanto necesitaban, y parece que continuaron firmes en esta creencia hasta que fue demasiado tarde. Cuando dejaron sus fortalezas de madera y se expusieron al terreno, lo que más necesitaban era la información que les podían dar los lugareños. Pero, para entonces, ya estaban moribundos. Probablemente, los inuits lo sabían. El estado de aquellos hombres debió de alarmarlos, y quizá también repugnarlos. Era demasiado tarde para que ambas partes colaboraran.

En una cena de la Sociedad Geográfica de los Estados Unidos celebrada en octubre de 1880, el teniente Schwatka dijo a los asistentes que consideraba que la destrucción de cualquier registro significativo de la expedición de Franklin se había establecido más allá de toda duda razonable y, en su libro *The Long Arctic Search* [La larga búsqueda del Ártico], concluyó que el «problema de Franklin» había sido resuelto «en todos sus aspectos importantes». El secretario de la Real Sociedad Geográfica, en Londres, parecía compartir su opinión. En un escrito donde elogiaba el viaje de Schwatka, que calificó de «una hazaña sin parangón», sir Clements Markham le rindió homenaje en nombre de sus compatriotas ingleses, que «siempre sentirían gratitud por la amistosa gesta de los valientes estadounidenses, que, con ternura, recogieron y enterraron algunos de los huesos de nuestros héroes, una tarea que, como bien sabemos, conllevó una dosis no pequeña de peligro y dificultades».

La indignación que causó la búsqueda, el orgullo nacional herido que la hizo imperativa y el voraz apetito de los periódicos y editores, y de sus lectores, por los detalles más macabros se habían reducido. Se había producido una palpable sanación emocional. Treinta y cinco años después de que la expedición de Franklin partiera de Inglaterra, la búsqueda de explicaciones había dado tan pocos frutos como la de supervivientes.

Una cosa que no menguó con los años fue la energía de Jane Franklin. Puede que se hubiera visto forzada a aceptar, a regañadientes, la muerte de su marido, pero, en cierto modo, le

resultó más fácil trabajar en pro de su reputación ahora que estaba muerto. Los desafortunados acontecimientos ocurridos en la Tierra de Van Diemen ya no levantaban ampollas. Se había tenido el buen gusto de rechazar las oscuras acusaciones de canibalismo. La sugerencia de que su marido era demasiado viejo o incapaz para dirigir la expedición había sido acallada por el destino que había tenido. Ahora, la tarea de *lady* Jane era la de asegurar que la reputación de su difunto esposo se venerase de algún modo más permanente. Puede que nunca encontraran su cuerpo, pero haría que su imagen viviera eternamente en piedra y bronce. Con la ayuda de algunos amigos poderosos, presionó al Parlamento para que aprobara una contribución de dos mil libras a fin de erigir una estatua en honor a *sir* John. Se inauguró en 1866 en Waterloo Place, en Londres, junto a la elegante fachada del club Athenaeum, del que Franklin había sido miembro fundador. El escultor, Matthew Noble, presenta a *sir* John en pie, desafiante, y con una sola palabra («Franklin») grabada bajo él en el pedestal. En palabras de un comentarista moderno, Robert Douglas-Fairhurst: «En vida, fue un hombre calvo, rechoncho y tirando a bajito; en la muerte se transformó en una apuesta figura de mandíbula firme y ocho pies [dos metros y cuarenta y tres centímetros] de altura, posada sobre un imponente pedestal de granito».

Un panel en relieve retrata su entierro en el hielo. Su ataúd está medio envuelto en una bandera y hay dolientes a ambos lados. Esta escena es producto de la imaginación del escultor, porque el lugar y, de hecho, la causa de la muerte de Franklin continúan siendo un

misterio sin resolver. En una inscripción en el pedestal de mármol bajo la estatua, su honor se restaura por completo. El hombre que se comió sus botas se convierte en «El gran navegante ártico», quien, «junto a sus valientes compañeros [...], sacrificó sus vidas para completar el descubrimiento del paso del Noroeste».

Esta última afirmación nunca se demostró fehacientemente, pero *lady* Jane la defendió con la ferocidad de una madre que guarda su nido. Atacó enérgicamente a Robert McClure por afirmar, en este caso con pruebas, que había sido el primero en descubrir el paso, aunque en trineo y barco, en 1853-54. Se dice que se enfureció al conocer la inscripción de la estatua de Franklin en Hobart (Tasmania), que tuvo la temeridad de afirmar que *sir* John había «perdido la vida en su búsqueda del paso del Noroeste». No solo lo había buscado, sino que lo *había encontrado*, respondió ella, indignada.

En mi opinión, el mejor homenaje, aunque dedicado solo a los oficiales, es un relieve de mármol tallado por Richard Westmacott que se encuentra en la entrada de la capilla del Real Colegio Naval de Greenwich. Está flanqueado por dos figuras de perfil. Una representa la esperanza y la otra, la desesperación. A *lady* Franklin nunca le gustó mucho esta representación menos triunfalista de la dura realidad de la expedición. Como escribe Andrew Lambert, biógrafo de Franklin, «no estaba ni mucho menos a la altura de la imagen heroica que Jane exigía». El relieve se encuentra sobre la tumba de uno de los dos únicos miembros de la expedición cuyos cuerpos fueron identificados y retornados a Inglaterra. Una placa de

mármol dice: «Aquí yacen los restos de uno de los compañeros de Franklin que pereció en las regiones árticas». Durante mucho tiempo, se pensó que estos huesos, recuperados por Charles Hall, eran los restos del teniente Le Vesconte, pero, a día de hoy, se ha establecido casi con toda seguridad que se trata de los de Harry Goodsir, el cirujano adjunto del *Erebus*. Durante mucho tiempo, este evocador monumento, quizá considerado en su tiempo un tanto morboso, se mantuvo oculto tras el altar de la capilla.

Con el inicio de la década de 1880, la mayoría de los protagonistas de la misión del paso del Noroeste habían fallecido. No solo Franklin y Crozier, sino también John Barrow, que murió en 1848, más o menos al mismo tiempo que los líderes de la expedición de la que tanto había alardeado encontraban su fin entre el hielo. Francis Beaufort, Edward Parry, *sir* John y *sir* James Ross llevaban muertos casi veinte años. De la vieja guardia, solo Edward Sabine seguía con vida. Tenía noventa y dos años, y era el último superviviente de aquella época dorada de la exploración que se había iniciado tras la batalla de Waterloo.

El clima febril que había envuelto la búsqueda y el espanto ante los sucesivos descubrimientos ya habían remitido. La resignación y el agotamiento, más propensos a la nostalgia que a la ira, se habían abierto paso y habían sustituido al horror, retratado de forma tan gráfica por Landseer. En 1874, John Everett Millais capturó estos nuevos sentimientos en su cuadro *El paso del Noroeste*. Un viejo capitán con la mirada perdida aparece sentado en su escritorio, sobre el cual hay un mapa abierto. Su hija está sentada en el suelo,

recostada hacia él, con la mano posada sobre la del anciano mientras lee el cuaderno de bitácora de un barco que tiene abierto sobre el regazo. Esta era la imagen que se tenía de la expedición de Franklin a finales de la era victoriana. Quizá sea un poco sentimental, pero transmite una sensación de tristeza evocadora e inquietante, habla de la pérdida de un sueño. Pero, con la confirmación de la muerte de su marido, la vigorosa *lady* Franklin vio su estatus consolidado como nunca. Ahora era una celebridad internacional, universalmente admirada por su persistencia, lealtad y dedicación. A pesar del dinero que había destinado a la búsqueda de la expedición, alquiló una gran casa en Kensington Gore, la misma calle de Londres en la que luego establecería su cuartel general la Real Sociedad Geográfica. Allí vivió con bastante lujo e hizo contactos enérgicamente, celebró grandes cenas y vigiló los textos de monumentos y homenajes y la precisión factual de la serie de libros que se publicaron sobre la expedición. A pesar de haber fallecido, *lady* Franklin manejaba a su marido a su antojo, igual que en vida.

El 18 de julio de 1875, a la edad de ochenta y tres años, Jane Franklin, en muchos sentidos la protagonista de este drama en el que todos los demás personajes son masculinos, llegó al fin de su camino. Murió negándose hasta el final a tomar su medicina, pues no tenía fe en esa ciencia. Las necrológicas fueron sentenciosas: «Nuestro pesar se ve mitigado por el pensamiento de que la muerte le revelará lo que queda del misterio ártico, el gran problema y propósito de su vida», dijo una de ellas. Pero nada le habría gustado

más a la difunta esposa de Franklin que saber que Francis McClintock, Richard Collinson y Erasmus Ommanney fueron algunos de los portadores de su ataúd en su funeral, y que Joseph Hooker y William Hobson acudieron a él para rendirle un último homenaje.

Dos semanas después de su muerte, llegó el triunfo inequívoco y definitivo de su campaña para la glorificación de su marido, con la inauguración de su busto en la abadía de Westminster. Se encuentra justo tras la puerta oeste, en un nicho de alabastro. McClintock tiene una placa conmemorativa debajo del busto. El doctor John Rae, el portador de las malas noticias, cuenta con una losa en el suelo.

El monumento incluye una inscripción compuesta por el hombre con el que finalmente contrajo matrimonio la sobrina de Franklin,

Alfred Lord Tennyson.

*Aquí no: el blanco norte tiene tus huesos, y tú,
heroica alma navegante,
realizas ahora tu viaje más feliz,
hacia un polo que no es de esta Tierra.*

Estos breves versos plasman las contradictorias emociones que convirtieron a Franklin en un ejemplo del espíritu victoriano. La afirmación de un sacrificio que no se podrá juzgar en la Tierra, sino solo en el cielo. Un sacrificio que se elevó por encima del fracaso para convertirse en una hazaña sublime. Algo que unió a toda una nación en el dolor; pero en ese dolor estaba la gloria.

Esos mismos sentimientos aparecerían de nuevo en la exaltación del protagonista de otro heroico fracaso, Robert Falcon Scott, cuya muerte en el camino de vuelta del Polo Sur en 1912 provocó un trauma nacional parecido. Y asomaría otra vez unos pocos años después, en los campos de batalla de Francia. *Dulce et decorum est pro patria mori*.

En Waterloo Place, en Londres, al otro lado de la calle donde se erige la primera estatua de Franklin, encontramos un monumento conmemorativo en honor al capitán Scott. Su fracaso fue no llegar el primero al Polo Sur. El de Franklin fue el de no ser el primero en cruzar por mar el paso del Noroeste. El hombre que se adelantó a Scott en el Polo Sur fue Roald Amundsen. El primer hombre en cruzar el paso del Noroeste por mar fue Roald Amundsen. Pero en Londres no hay ningún monumento erigido en su honor.

Capítulo 18

Resurrección



Primer buceo junto al recién descubierto Erebus.

En la década de 1920, a medida que el mundo recuperaba el equilibrio tras la Primera Guerra Mundial, el interés en Franklin y su final se despertó de nuevo, pero, como explica el experto en Franklin Russell Potter, se trataba de «un tipo nuevo de curiosidad,

no impulsada por la esperanza de rescatar a nadie ni de resolver nada, sino una especie de infatigable tendencia a investigar más allá de lo desconocido».

El ímpetu de la era moderna de la investigación sobre Franklin no surgió tanto del orgullo nacional británico como de un sentimiento cada vez mayor de identidad canadiense. Cuando Franklin partió en busca del paso del Noroeste, esa nación no existía aún. No fue hasta 1867, veinte años después de su muerte, cuando una confederación de colonias se unió y dio forma al Dominio de Canadá. A principios del siglo XX, este se había extendido hacia el oeste e incluía nueve provincias. Durante la Gran Guerra, muchos canadienses lucharon y murieron con los aliados y, en 1920, se reconoció su sacrificio y el joven país fue admitido en la Liga de las Naciones.

El destino de Franklin fascinaba a cierto número de canadienses. Inextricablemente vinculado a la fascinación que sentían por el remoto y secreto Lejano Norte, era un misterio que no había sido resuelto por completo y que, por lo tanto, requería una investigación más exhaustiva. Un ejemplo de quienes se sintieron llamados a responder a este desafío fue Lachlan Burwash, un funcionario que se dedicaba a explorar y cartografiar la vasta aglomeración de tierras e islas del Lejano Norte para el Departamento del Interior de los Territorios del Norte. Durante una expedición a la isla del Rey Guillermo, los inuits le hablaron de una pila de cajas de madera que habían encontrado en la isla de Matty, en el estrecho de James Ross. Eso lo llevó a especular acerca de la posibilidad de que uno u otro de los barcos hubiera tomado la ruta oriental al llegar a la isla

del Rey Guillermo.

En la década de 1930, William «Paddy» Gibson, de la Compañía de la Bahía del Hudson, hizo varios viajes desde su base en Gjoa Haven a la zona en la que habían muerto los últimos integrantes de la partida del río Back. Recogió y enterró con sumo cuidado los restos que encontró dispersos en la superficie, entre ellos varios cráneos.

A finales de la década de 1940, Henry Larsen, de la Real Policía Montada de Canadá, voló hasta la isla del Rey Guillermo y aterrizó cerca de la bahía del *Terror* para llevar combustible. En los días siguientes, emprendió una meticulosa exploración a pie de la costa oeste. En el cabo Felix encontró, entre dos rocas cubiertas de musgo, los restos de un cráneo, que luego fue identificado como el de un hombre blanco joven. Hasta entonces, no se habían encontrado restos de la expedición de Franklin tan al norte.

Aviones ligeros e hidroaviones ampliaron el área de exploración y aprovecharon al máximo los cortos meses estivales, mientras que, en su época como comisionado de los Territorios del Noroeste, el piloto Robert Pilot —nombre más que apropiado— creó un grupo al que bautizó con el nombre de Investigación Franklin. Entre otras cosas, siguieron pistas relativas a la localización del posible funeral de Franklin, para lo que se basaron en las historias de los inuits, que hablaban de un hombre que había sido transportado a la península de Boothia por *kablunas* para ser enterrado allí y que fue despedido con salvas de cañón.

Todos estos esfuerzos se tradujeron en el hallazgo de nuevas pruebas, en ocasiones, contradictorias; sin embargo, no aportaron

nada nuevo que pusiera en duda los descubrimientos de Rae, Hall y Schwatka. Estas investigaciones fueron, en su mayor parte, el producto de aficionados entusiastas que encontraron pistas, pero no ofrecieron nuevas soluciones a los enigmas pendientes.

A principios de la década de 1980, el enfoque de la investigación cambió por completo. Se restringió el ámbito de la búsqueda, que quedó en manos de profesionales, y, gracias a ello, se obtuvieron resultados asombrosos. El antropólogo Owen Beattie llevó a cabo una inspección meticulosa en la isla del Rey Guillermo. Examinó las áreas de interés metódica y cuidadosamente, habitualmente a pie, y encontró mudas pruebas del horror de aquellos meses finales. Halló fémures con marcas de cortes que sugerían la práctica del canibalismo y fragmentos de huesos que indicaban que los cráneos se habían fracturado deliberadamente.

Fue el examen de Beattie de los yacimientos de la isla del Rey Guillermo, que llevó a cabo con paciencia y detenimiento, lo que dio lugar a una de las revelaciones más sensacionales de toda la búsqueda de Franklin. En 1984, voló con su equipo a la isla de Beechey, con el permiso para exhumar los tres cuerpos que se habían enterrado allí en 1846. El primer ataúd que abrieron fue el de John Torrington, el fogonero de veinte años del HMS *Terror*. En su libro *Frozen in Time*, Beattie y John Geiger describen el olor de la podrida tela azul que cubría el ataúd y cómo aflojaron la tapa mientras unas negras nubes de tormenta se amontonaban sobre sus cabezas y las paredes de la tienda que habían construido para proteger el yacimiento se agitaban con el viento, que soplaba cada

vez más fuerte. Una vez liberado del permafrost que lo atenazaba, el ataúd, de caoba, se reveló resistente. Me pregunto cuántos ataúdes debía de llevar consigo la expedición de Franklin. ¿Cómo es posible que los subieran a bordo sin que su visión minara el optimismo dominante de los participantes de aquella empresa?

Las fotografías demuestran lo inquietantemente bien que las gélidas condiciones habían conservado los restos de John Torrington. Inquietantemente, digo, porque parece muy joven. Y también porque podría haber muerto ayer. Tiene los ojos abiertos, que nos observan desde sus viejas órbitas, y los labios contraídos, por lo que sus dientes quedan a la vista, como si la muerte lo hubiera sorprendido a media frase. Beattie y su colega Arne Carlson tardaron cuatro horas en completar la autopsia: «Todas las estructuras internas estaban completamente congeladas. Fue necesario descongelar cada uno de los órganos para tomar muestras».

La siguiente tumba que se abrió fue la de John Hartnell, un marinero de primera del *Erebus*. El ataúd estaba enterrado a menos de un metro bajo la superficie, a solo la mitad de profundidad que el de Torrington. Beattie encontró el puño de una camisa que se había desprendido del cuerpo. Resultó imposible distinguir ninguna de las facciones de Hartnell hasta que se descongeló el hielo que lo cubría. Se echó con cuidado agua templada sobre el hielo y, poco a poco, su rostro emergió. Tenía un aspecto más grotesco que el de Torrington, más parecido al de una máscara de carnaval, y parecía haber sufrido más. La cuenca de uno de los ojos estaba vacía y tenía los labios separados, como si hubiera muerto con un grito ahogado. Al

igual que a Torrington, se hicieron abundantes fotografías del cuerpo de Hartnell antes de volver a enterrarlo. Estas imágenes dieron la vuelta al mundo. Eran las primeras fotografías de miembros de la expedición de Franklin desde la publicación de los daguerrotipos de los oficiales del *Erebus* en 1851. Los confiados hombres de los daguerrotipos eran el «antes». Estos horribles retratos eran el «después».

Pasados dos años, en 1986, Beattie y su equipo regresaron a la isla de Beechey para completar el examen de los restos de John Hartnell y la exhumación del cuerpo del tercer hombre enterrado allí: William Braine, uno de los siete marines reales a bordo del *Erebus*. Fueron necesarias veinticuatro horas cavando en el permafrost para llegar al ataúd de Hartnell. Lo que salió a la luz a medida que se desnudaba el cuerpo, lentamente, fue algo que nadie esperaba. Una incisión suturada en forma de Y le recorría el pecho y llegaba hasta el abdomen, lo que indicaba que, poco después de su muerte, se había realizado una autopsia; es de suponer que al médico del barco le preocupó la causa de la muerte y su potencial contagio. Durante la exhumación, se estimó que el peso de William Braine a la hora de su muerte era de tan solo cuarenta kilos. Beattie y Geiger lo describieron como, «literalmente, un esqueleto cubierto de piel». Los tres hombres habían fallecido prematuramente y su muerte, por causas desconocidas, había sucedido menos de un año después de que salieran de Londres.

El trabajo de Beattie en la isla de Beechey reabrió el debate sobre si la comida enlatada había llevado a la tumba a los miembros de la

expedición, pues, aunque la causa probable de muerte en los tres casos era tuberculosis, en sus cuerpos se descubrieron niveles de plomo entre tres y cuatro veces superiores a lo que se esperaba. Durante su estancia en la isla, Beattie examinó también el montículo de latas vacías y descubrió que el plomo que se había utilizado para soldar y sellar las latas se había aplicado en exceso y sin cuidado, lo que sugería que una cantidad excesiva de plomo podría haber contaminado la comida. Investigaciones recientes han puesto en duda esa teoría, pero la publicidad que ese descubrimiento tuvo en su día dio un tremendo impulso al interés internacional en el destino que había corrido la expedición.

Desde la década de 1990 en adelante, David Woodman intensificó sus esfuerzos y rastreó el área donde creía que podía encontrarse el *Erebus*. Utilizó sonares y detectores de metales, pero la zona que había que peinar era muy grande y de difícil acceso, así que, a pesar de la energía que dedicó a la búsqueda, no obtuvo ningún fruto. Sí que examinó, no obstante, grandes zonas, que se descartarían en futuras búsquedas. Las investigaciones ganaban cada vez más impulso. El *Erebus* debía de estar por alguna parte, en las profundidades de aquel lugar. Solo hacían falta más recursos, mejores equipos y el mismo tipo de determinación por recuperarlo que había llevado a organizar las expediciones árticas.

En 1994, un documental de la CBC titulado *The Mysterious Franklin Disappearance* [La misteriosa desaparición de Franklin] se basó en las búsquedas efectuadas en la isla de Beechey por un hombre llamado Barry Ranford. Margaret Atwood, que escribió un prólogo

para el libro de Beattie y Geiger sobre los descubrimientos de la isla de Beechey, participó en el documental, al igual que Pierre Berton, autor de *The Arctic Grail* [El grial del Ártico]. Su implicación confirmó que el final de Franklin ahora formaba parte de la historia canadiense. Había tenido lugar en su país, y se debía recordar que muchos de los testimonios que tan vitales habían resultado para las investigaciones procedían de sus compatriotas inuits.

En agosto de 1997, un acuerdo discreto pero muy importante cerrado entre los Gobiernos británico y canadiense permitió que el proceso avanzase todavía más. Recibió el nombre de «Memorando de acuerdo entre los Gobiernos de Gran Bretaña y Canadá en lo referente a los pecios del HMS *Erebus* y HMS *Terror*». Según sus términos, «Gran Bretaña, como propietaria de los pecios, asigna por el presente la custodia y el control de los pecios y de sus contenidos al Gobierno de Canadá».

Una cláusula posterior definió la cuestión de la propiedad: «Una vez que cualquiera de los pecios haya sido localizado e identificado, Gran Bretaña asignará a Canadá todo lo recuperado de ese pecio, así como sus contenidos». No se incluyó en este acuerdo el oro que pudiera recuperarse ni los artefactos que resultasen de extraordinario interés o importancia para la Marina Real. Canadá, por su parte, se aseguraría de que cualquiera que entrara en contacto con los pecios los «tratara con reverencia y se abstuviera de transportar a la superficie cualquier resto humano que se descubriera en el pecio o en sus cercanías». Entretanto, el establecimiento de un territorio de mayoría inuits en abril de 1999

subrayó la creciente preocupación y el respeto por la parte que jugaron en la historia. A partir de ese momento, la tumba de Franklin dejó de estar en los Territorios del Noroeste y pasó a encontrarse en Nunavut.

Animado por esta transferencia de propiedades, el ritmo de la búsqueda de Franklin se aceleró con el cambio de milenio. Entre mediados de la década de 1990 y 2008, veintiuna expediciones viajaron al norte, la mayoría financiadas con capital privado. Estas fueron desde las exploraciones en trineo o motonieve de David Woodman y Tom Gross a un equipo de rodaje de documentales irlandés-canadiense y una expedición estadounidense patrocinada por American Express que siguió la misma ruta que Franklin bajo el lema «Vivan los sueños».

En 2008, se produjo un avance espectacular. El año anterior, los rusos, cuyo interés en el océano Ártico tanto había alarmado a Barrow y al Almirantazgo, habían realizado un gesto visualmente muy atractivo: habían plantado una bandera de titanio, con su mástil y su pedestal, en el lecho marino, exactamente en el Polo Norte. Fue un anuncio muy efectivo de su intención de reclamar la soberanía sobre las aguas árticas y provocó una respuesta contundente del primer ministro canadiense, Stephen Harper, líder del Partido Conservador. Harper dejó claro que el Ártico era una prioridad para su país: «Canadá tiene una elección que tomar en cuanto a la defensa de su soberanía sobre el Ártico: ejercerla o perderla». Pero se trataba de una cuestión complicada. En puridad, cada país tiene un área de control de doce millas náuticas desde

sus costas (unos veintidós kilómetros), lo que se conoce como aguas territoriales. Más allá de eso, todas las aguas son internacionales. Eso quiere decir que el estrecho de Lancaster y el de Barrow son lo bastante anchos como para que los atravesase una franja de agua internacional. Y, con el calentamiento del Ártico, las aguas del paso del Noroeste podrían estar despejadas de hielo durante más tiempo, lo cual lo convierte en una alternativa atractiva para el tráfico Atlántico-Pacífico, que podría ahorrarse diez días de viaje en comparación con la ruta por el canal de Panamá.

El caso es que Harper siguió adelante y, además de reclamar la soberanía canadiense sobre el lecho marítimo del Polo Norte, anunció planes para construir ocho barcos patrulla encargados de la vigilancia del Ártico, con lo que disputaba de ese modo la afirmación hecha por los Estados Unidos de que los mil quinientos kilómetros del paso del Noroeste, desde el mar de Beaufort a la bahía de Baffin, se encontraban en aguas internacionales. Para que quedara claro su mensaje, Harper se aseguró de visitar el Lejano Norte unos pocos días cada verano cargado de caramelos, como dinero para un nuevo aeropuerto o una nueva carretera.

Uno de los efectos secundarios de esta sensibilidad hacia todos los temas relativos al Ártico fue la dotación de fondos al Departamento de Parques de Canadá para que financiara una expedición apoyada por el Gobierno con el fin de encontrar los barcos de Franklin. El área en donde era probable que se hallasen el *Erebus* y el *Terror* era patrimonio histórico nacional desde 1992. Había llegado el momento de averiguar dónde estaban exactamente.

La primera expedición, dirigida por Robert Grenier y Ryan Harris, con el historiador inuit Louie Kamookak como consultor, se dirigió al norte durante el breve verano de 2008 e identificó lugares en los que se podría trabajar de forma productiva más adelante. Al año siguiente, no se financió ninguna búsqueda. En 2010, un equipo de Parques de Canadá que estaba trabajando más al oeste, en la bahía Mercy, frente a la isla de Banks, encontró un pecio. No era ni el *Erebus* ni el *Terror*, sino el HMS *Investigator*, uno de los barcos enviados en busca de Franklin y que el capitán McClure había abandonado en el hielo.

Ese mismo año, dos filántropos multimillonarios se unieron a la búsqueda: Jim Balsillie, fundador y primer ejecutivo de la empresa que desarrolló la BlackBerry, y el emprendedor Tim Macdonald. Ambos anunciaron planes para crear la Fundación de Investigación del Ártico y para fletar un barco diseñado especialmente para el rastreo y la búsqueda. Se llamaría MV *Martin Bergmann*, en honor a un científico y biólogo marino canadiense que murió en 2011, a la edad de cincuenta y cinco años. El cerco se estrechaba.

Los arqueólogos de Parques de Canadá regresaron al área durante las siguientes tres temporadas, pero el mal tiempo, la falta de cartas de navegación adecuadas y la dificultad de peinar con precisión una franja tan amplia de agua resultaban cada vez más frustrantes. Sin embargo, se preveía que las condiciones en el verano de 2014 fueran buenas y, bajo el nombre de Expedición del Estrecho de Victoria 2014, el Gobierno canadiense se volcó en la empresa y puso a su disposición todos los recursos necesarios. La Armada, la

Guardia Costera, el Servicio Polar, el Servicio Hidrográfico e incluso la Agencia Espacial canadienses fueron solo algunas de las instituciones gubernamentales que contribuyeron a la búsqueda.

El resultado fue una flota que recordaba a las de las grandes búsquedas de la década de 1850, pero con el equipo y la tecnología punta del siglo XXI. Un potente rompehielos de la Guardia Costera canadiense, el *Sir Wilfrid Laurier*, tuvo un papel fundamental en las labores. Transportaba dos robots submarinos motorizados, uno de ellos un torpedo color canario de doscientos treinta centímetros — denominado VAS (vehículo autónomo submarino)— que incorporaba un sonar tan novedoso que todavía no se había probado. Y, quizá para hacer un guiño a la continuidad histórica, uno de los barcos auxiliares más pequeños de Parques de Canadá recibió el nombre de *Investigator*; a diferencia de su predecesor de la década de 1850, este tendría suerte.

A pesar de las optimistas previsiones meteorológicas iniciales, la perspectiva no era muy prometedora. El hielo cubría el estrecho de Victoria a una escala como no se había visto en cinco años. Eso confinó a un grupo de los barcos al área alrededor del golfo de la Reina Maud. Estaba bastante más al sur de la zona de búsqueda propuesta, pero, al menos, no estaba cubierta de hielo.

Doug Stenton, un arqueólogo que participó en las labores de búsqueda, sacó el máximo provecho del obligado cambio de planes y exploró una serie de pequeñas islas alrededor de la bahía de Wilmot y Crampton, justo frente a la costa de la península de Adelaida. Su plan era encontrar una buena ubicación para instalar un GPS que

recibiera señales por satélite que mostraran la profundidad del agua y la navegabilidad de aquellos angostos y traicioneros canales. Al ver que en una de las islas había una tienda redonda inuit abandonada, pidió al piloto de la guardia costera, Andrew Stirling, que se acercara para desembarcar y verla más de cerca. Mientras Stenton hacía fotografías y medía el yacimiento, Stirling se puso a pasear por la orilla para matar el tiempo. Se detuvo de inmediato al ver un objeto de metal oxidado que asomaba entre la arena. Aunque era piloto, había aprendido lo bastante de arqueología para distinguir un objeto peculiar cuando lo veía.

Lo que miraba en ese momento era un trozo de hierro en forma de U, largo, pesado y oxidado. Llamó a Stenton para que lo evaluara. El veterano arqueólogo quedó sorprendido e impresionado. Tras fotografiarlo, lo cogió y examinó cuidadosamente. Había encontrado lo que buscaba: la característica flecha ancha que lo señalaba como propiedad de la Marina Real. Muy cerca, Stirling había encontrado un trozo de madera curado con un clavo oxidado incrustado. Todo indicaba que eran fragmentos de algún tipo de equipo de tamaño notable, no de un bote, un trineo o un campamento, sino de la propia cubierta de un barco. Un barco antiguo. Una vez de vuelta a bordo del *Sir Wilfrid Laurier*, el también arqueólogo Jonathan Moore echó un vistazo a su ordenador. Encontró los detallados planos de los barcos de Franklin, los mismos que yo había contemplado en el Museo Marítimo Nacional, en Woolwich. Le llevó más o menos media hora identificar que lo que Stirling había encontrado en la playa se correspondía, de hecho, con algo a bordo de los barcos

desaparecidos. Era un pivote del pescante, una pieza del mecanismo que se utilizaba para subir y bajar los botes por el costado del barco.

Lo que emocionó a toda la tripulación del *Sir Wilfrid Laurier* esa noche no fue solo el descubrimiento del objeto en sí, sino lo que implicaba haber encontrado esa pieza en ese lugar en particular. El pivote era demasiado pesado como para haberse alejado mucho del barco, demasiado pesado para que el viento lo arrastrase. El barco del que había salido tenía que estar cerca. Probablemente muy cerca.

No tuvieron que esperar mucho tiempo. El pivote se descubrió el 1 de septiembre. Y el 2 de septiembre, mientras se configuraba de nuevo la zona de búsqueda y el laborioso trabajo de «pasar la cortadora de césped» por el océano empezó de nuevo, las imágenes del sonar revelaron que estaban en lo cierto. En las profundidades de aquellas aguas había un barco, once metros por debajo de ellos. Posado sobre el lecho marino.

La confirmación definitiva del descubrimiento tuvo que esperar hasta el 7 de septiembre, cuando un vehículo operado por control remoto con una cámara incorporada fue lanzado al agua. El mar estaba cada vez más embravecido y la visibilidad empeoraba por momentos. El suspense en el *Sir Wilfrid Laurier* fue máximo hasta que los primeros vídeos en primer plano confirmaron con absoluta claridad que el pecio del lecho marino era el de uno de los barcos de la expedición de Franklin, con el casco roto en la popa, pero por lo demás con el mismo aspecto que el día que lo habían fabricado. Bill

Noon, capitán del *Sir Wilfrid Laurier*, no pudo contener las lágrimas. Creía que el hielo en el estrecho de Victoria los había mantenido lejos de la zona de descubrimientos, pero, de hecho, había sucedido todo lo contrario. «Alguien nos estaba empujando a una respuesta —dijo en aquellos tiempos—. Alguien había esperado lo bastante y quería resolver el enigma».

Al resolverse un misterio, surgieron una multitud de enigmas nuevos. El barco se había desplazado mucho más de lo que nadie había esperado, excepto los inuits, que habían tenido razón desde el principio. ¿Cómo había acabado tan al sur, en Utjulik? ¿Navegó hacia el sur o lo llevó hasta allí el hielo? ¿Hubo hombres a bordo hasta el final o se había abandonado antes de alcanzar el lugar en que reposó finalmente? Y luego estaban las emocionantes posibilidades que abría aquel hallazgo. ¿Qué objetos podía haber aún a bordo? ¿Cómo de bien se habrían conservado en las frías aguas del Ártico? Y, lo más tentador de todo: si se trataba del *Erebus*, ¿era concebible que los arqueólogos encontraran un día el cuerpo de *sir* John Franklin, no enterrado en la península de Boothia, como sugerían algunas de las historias de los inuits, sino en un ataúd en lo más profundo de su buque insignia, a la espera de una repatriación que no llegaría nunca?

El 9 de septiembre de 2014, durante una conferencia de prensa en Ottawa, el primer ministro Harper anunció al mundo entero que se había encontrado uno de los barcos de Franklin. Fueron necesarios unos pocos días más, y una serie de buceos de los arqueólogos submarinos, para confirmar, más allá de toda duda, que no solo se

trataba del barco de Franklin, sino también del de James Clark Ross, Haye y Philip Broke.

Hacía mucho tiempo que los hombres que habían servido en él habían fallecido, pero, con los brindis en Canadá y en todo el mundo por su descubrimiento, el *Erebus* volvió a nacer.

Epílogo

De vuelta en el paso del Noroeste



Ruinas de la casa Northumberland, un refugio construido para Franklin en la década de 1850, con la esperanza de que siguiera con vida, es un conmovedor recordatorio del último viaje del Erebus.

*Ah, for just one time I would take the Northwest Passage
To find the hand of Franklin reaching for the Beaufort Sea
Tracing one warm line through a land so wide and savage
And make a Northwest Passage to the sea.¹⁰*

Canto a pleno pulmón el estribillo de este clásico de Stan Rogers en el bar del *Akademik Sergey Vavilov*, un buque oceanográfico ruso

¹⁰ Ah, por una sola vez, recorreré el paso del Noroeste, / y encontraré la mano de Franklin extendida hacia el mar de Beaufort, / trazaré una cálida línea por una tierra tan vasta y salvaje / y cruzaré el paso de Noroeste hasta el mar.

reforzado para el hielo, en la ensenada del Príncipe Regente, en Nunavut (Canadá). Es agosto de 2017, media tarde, y el sol todavía brilla por encima del horizonte, rayos de intensa luz dorada atraviesan el grueso cristal de las ventanas. Mañana cruzaremos el estrecho de Bellot, y desde ahí nos dirigiremos al estrecho de Sound, muy cerca del mismo corazón de la historia de Franklin. Cantando conmigo, acompañados por la guitarra de Russell Potter, hay algunos de los noventa y cinco entusiastas de la expedición Franklin que estamos aquí en este breve verano ártico para ver por nosotros mismos todos los lugares sobre los que tanto hemos leído. Para contemplar lo que Franklin y sus hombres habrían visto y, si es posible, comprender un poco mejor la gloria y el desastre que sufrió la expedición.

He sido afortunado de participar en este viaje. Estamos en el paso del Noroeste y, a pesar de todas las ventajas que ofrece la tecnología moderna, el poder de los elementos restringe la mayoría de estos cruceros a los meses de agosto y septiembre. Y el entusiasmo por todo lo relativo a la expedición de Franklin es tal que todas las plazas de estos barcos se venden con un año de antelación. Al conocer mi interés, a pesar de que me enteré del viaje bastante tarde, One Ocean Expeditions ha hecho todo lo posible para meterme con calzador en el barco. «Con calzador» es la expresión clave, pues el único rincón que les quedaba vacío es el camarote del piloto. Es diminuto, y la ducha del baño es una de esas en las que tienes que ir girando para mojarte entero, pero está en el sexto nivel de la cubierta, un lugar noble, a medio camino entre el puente y el

bar.

*Westward from the Davis Strait, 'tis there 'twas said to lie
The sea route to the Orient for which so many died,
Seeking gold and glory, leaving weathered, broken bones
And a long forgotten lonely cairn of stones.*¹¹

«¡Ahora, todos juntos!».

*Ah, for just one time I would take the Northwest Passage.*¹²

Cinco días antes disfrutaba de las vistas del estrecho de Davis desde treinta y cinco mil pies de altura. Siempre intento conseguir asiento junto a la ventanilla cuando vuelo, y, tres horas y media después de despegar de Heathrow, fui recompensado con una espectacular vista de la costa de Groenlandia. Todos los demás pasajeros tenían la vista fija en pantallas o trataban de dormir, pero yo no podía despegar la mirada de aquella, la más majestuosa de las islas. Volamos sobre ella y emergimos al océano desde su costa occidental, no muy al sur de la bahía Disko, donde otrora Franklin y sus hombres bromearon y escribieron sus últimas cartas a casa y cazaron patos y quedaron en verse en Rusia al cabo de un año.

El vuelo de conexión de Edmonton a Yellowknife y la bahía Resolute en un avión con un dibujo de un oso polar en la cola ofreció nuevas vistas. Praderas verdes, granjas y algunos bosquecillos dieron paso a lagos y grandes bosques. Alrededor de Yellowknife vi las cicatrices

¹¹ Al oeste desde el estrecho de Davis, allí se decía que estaba / la ruta marítima a Oriente por la que tantos murieron, / en busca de oro y gloria, dejando huesos rotos y gastados / y un montículo de piedras olvidado hace tiempo.

¹² ¡Ah, por una sola vez, recorreré el paso del Noroeste!

causadas por una terrible serie de incendios. En la última etapa hasta la bahía Resolute los árboles desaparecieron y volamos sobre una aparentemente infinita e inhóspita tundra de aspecto intimidante. Unas estrías glaciares causadas por la acción del hielo se extienden a lo largo de cientos de kilómetros de roca en líneas paralelas salpicadas por lagos de hielo. Una tierra dura y desierta, bautizada adecuadamente con el nombre de «The Barrens» [los páramos].

Aterrizamos en la bahía Resolute menos de treinta y seis horas después de despegar de Londres. Estoy en la isla de Cornwallis, descubierta por el *Erebus* y el *Terror*. Mi barco, el *Akademik Sergey Vavilov*, es más sólido y resistente que elegante, cualidades que no puedo evitar asociar con el *Erebus*. Igual que este, su proa ha sido reforzada para la navegación polar. Igual que el *Erebus*, fue construido con otra finalidad. Nadie está seguro de cuál, pero probablemente para labores de captación de inteligencia cuasimilitares. Aunque la Unión Soviética se hundió el año después de su construcción, todavía hay algo de los viejos tiempos soviéticos en el *Vavilov*. Su tripulación rusa, cuarenta y un marineros, que hacen que el barco siga en marcha, son casi invisibles, excepto cuando nos ayudan a subir y bajar de las zódiacs que nos llevan y traen de la orilla. El capitán, que se apellida Beluga (igual que las ballenas que esperamos ver), es un hombre sorprendentemente distante. Además de los hombres que pilotan y mantienen el barco, hay veintidós personas más en «plantilla». Entre ellos, se encuentran los cocineros y las camareras, y personas encantadoras

como Tatiana y Maria, que se llevan mi ropa sucia y la devuelven lavada y planchada a la mañana siguiente. Alguien ha engañado a Tatiana y le ha dicho que soy una famosa estrella del cine, pero ella no es capaz de conciliar mi fama con mi minúsculo camarote y mi cabello, siempre despeinado. No me atrevo a decirle, ni a Maria ni al capitán Beluga, ni a ninguno de los rusos, que el último papel cinematográfico que he interpretado es el de Viacheslav Molotov en *La muerte de Stalin*.

Durante los primeros días a bordo del barco abundan los avisos de peligro. Los osos polares pueden ser letales, pero es menos probable que ataquen a un grupo que a un individuo solo. Tienen el olfato muy desarrollado y pueden correr más rápido que un caballo si están hambrientos. Permanezcan siempre cerca de su guía. No se alejen..., como hizo Franklin. Tengan muchísimo cuidado al subir y bajar de las lanchas de desembarco. No se muevan hasta que sus guías estén listos. Y, sobre todo, cuando bajen a tierra, no toquen nada. Por lo que veo de los montones de rocas planas sin árboles en la distancia, no habrá mucho que tocar.

Todas estas advertencias aumentan la tensión, hacen que sintamos con más intensidad cuán extraordinario es el lugar donde estamos, a cientos de kilómetros por encima del círculo polar ártico, ya en el corazón del paso del Noroeste.

Alrededor de las cuatro de la mañana, despierto de mis confusos sueños y de mi reposo afectado por el *jetlag* y veo que el sol ya está en lo alto del cielo. Echo un vistazo al mapa y veo que navegamos por el estrecho de Barrow, una de las grandes avenidas del paso del

Noroeste. A la hora del desayuno estamos frente a la isla de Beechey, un lugar que me resulta extrañamente familiar.

Desde un elevado promontorio vertical de roca negra, la costa se curva alrededor de la bahía en la que el *Erebus* y el *Terror* se refugiaron ese primer invierno que pasaron fuera de Gran Bretaña. Es la época más cálida del verano y, aun así, los gélidos vientos alcanzan los treinta nudos, encrespan el mar y retrasan el desembarco un día. A la mañana siguiente, el tiempo se ha calmado y me desembarcan en la primera lancha zódiac. Por lo general, cada lancha transporta a unas doce personas, pero en la primera solo vamos seis. Además de Russell Potter y de mí, hay cuatro guías, todos armados con rifles, que patrullarán el área y montarán guardia para protegernos de los osos polares.

En consecuencia, Russell y yo disfrutamos del lujo de tener el yacimiento para nosotros solos. En un extremo de la playa están los restos de la casa Northumberland, construida por la tripulación del *North Star* uno de los barcos de la expedición del capitán Belcher enviada en busca de Franklin en 1852. La casa se construyó para servir como refugio y almacén de suministros a la tripulación de Franklin, en caso de que regresaran a ese punto. Ahora está en ruinas, rodeada de los restos de lo que una vez fuera una sólida pared de piedra seca. Alrededor hay maderos y aros de tonel oxidados, así como latas aplastadas sobre los guijarros de caliza. En las cercanías, hay un mástil y algunos maderos del yate de *sir* John Ross, el *Mary*, en el que vino a buscar supervivientes. Russell y yo caminamos tranquilamente por el yacimiento mientras oímos el

ruido de nuestras botas, que crujen al pisar los guijarros del derrubio. Comprendo ahora por qué nos han advertido de que no debemos mover nada. Los restos de estos pequeños asentamientos, contruidos con esperanza, yacen en desorden, pero se trata de un desorden natural. Su objetivo era mantener los elementos a raya, y esos mismos elementos los están recuperando poco a poco. Esto es historia viva. No debemos interrumpir el trabajo del tiempo.

Caminamos hacia las tumbas. No parecen gran cosa: tres túmulos sobre el duro suelo, cada uno marcado con un montón de piedras más grandes, lo bastante pesadas para proteger los cuerpos de los depredadores, pero no tanto como para conferir a sus tumbas grandeza o nobleza. Pienso en las imágenes de Franklin en los bustos y estatuas de todo el mundo, y luego observo de nuevo estos toscos montones de piedras, los únicos monumentos conmemorativos a William Braine, John Torrington y John Hartnell. Los monumentos erigidos en casa nos recuerdan cómo era John Franklin en la flor de la vida. Gracias a las exhumaciones en esta playa, solo sabemos cómo son William Braine, John Torrington y John Hartnell en la muerte. La gloria y el desastre.

Me alegro de haber tenido tiempo de presentar mis respetos a las primeras bajas de la expedición antes de que lleguen los demás. Es el momento de imaginar sus barcos en la bahía con las largas y silenciosas paredes de la costa a su alrededor. Es el momento de imaginar cómo bajaron los cuerpos a un bote y los llevaron a la orilla. Las tumbas habrían sido excavadas de antemano (algunas más profundas que otras). Debió de resultar duro excavar dos veces

la profundidad del ataúd en el permafrost. Seguramente, *sir* John rezó una oración, puede que incluso pronunciara uno de sus discursos... y eso debió de ser todo. Me vienen a la mente preguntas, como ¿por qué no se los enterró en el mar? ¿Por qué estos tres hombres murieron tan pronto, y con solo unas semanas de diferencia? Miro hacia la bahía, que lleva el nombre del *Erebus* y el *Terror*. Es un punto tan aislado y desolado como su tocaya en el Antártico. Hay unos pocos témpanos que se han reunido allí, ya son más que cuando llegamos. En unas pocas semanas, este paisaje gris y marrón será todo blanco, como una mortaja extendida sobre un cadáver. Me pregunto cuándo se corromperán finalmente los cuerpos de Torrington, Braine y Hartnell. Mucho después que el mío, eso seguro.

*Ah, for just one time I would take the Northwest Passage
To find the hand of Franklin reaching for the Beaufort Sea.*

De vuelta a bordo del *Vavilov*, cruzamos el estrecho de Lancaster y vemos los verticales y dramáticos acantilados de la isla del Príncipe Leopoldo. Aquí todo te hace sentir pequeño. Nos subimos a las zódiacs y nos acercamos al pie de estas titánicas paredes pobladas por miles de pájaros: araos, fulmares, gaviotas y gaviones hiperbóreos que graznan constantemente mientras se zambullen en busca de alimento en el agua. Algunas veces no tienen suerte. Vemos que un oso polar que está nadando devora un arao aliblanco que estaba flotando sobre el agua. De hecho, hemos visto bastantes osos polares, tantos, que Martyn Obbard, que es el experto

residente en osos polares, ha tenido que cancelar varias veces su charla sobre ellos por nuevos avistamientos.

Disfruto del regreso al *Vavilov* a última hora de la tarde y de tener tiempo para entrar en calor. Me siento en la pequeña mesa junto a la ventana de mi camarote de piloto mientras tomo notas y leo un poco. Por lo que recuerdo del artículo del *Illustrated London News*, mi camarote es solo un poco más pequeño que el del teniente Fitzjames en el *Erebus*.

Por la noche, antes de irme a dormir, miro un rato por la ventana. Fuera, reina una serenidad total en el rosado resplandor del perpetuo crepúsculo ártico, que se refleja sobre la ondulada superficie de la ensenada del Príncipe Regente.

La mañana después del improvisado concierto hay expectación en la cola del desayuno, pues tenemos luz verde para cruzar el estrecho de Bellot y seguir la ruta de Franklin por el lado oeste de la península. Los augurios son buenos. La fuerza del viento es cero en la escala de Beaufort y el estrecho parece despejado. Pero Boris, el joven y atento líder de nuestra expedición, cuyo entusiasmo es, por lo general, contagioso, no parece tan feliz como habitualmente. Me señala el cuadro del hielo, que se cuelga en la entrada del comedor todas las mañanas. Hay una gran mancha roja en el estrecho de Victoria que rodea la isla del rey Guillermo. El rojo indica la presencia de hielo grueso e impenetrable, así que la cosa no pinta bien. Pero, como lo que todos queremos más que ninguna otra cosa es llegar a la ubicación del pecio, seguimos el plan y entramos en el estrecho para echar un vistazo a lo que hay al otro lado. Después de

todo, las condiciones meteorológicas podrían cambiar. Pero la ausencia de viento, que parecía tan buena en un momento dado, ahora podría volverse en nuestra contra, porque sin viento el hielo simplemente no se mueve.

El estrecho de Bellot es un canal estrecho pero muy importante; está sometido a fuertes corrientes y mareas, y el capitán tiene que estar convencido de que es seguro navegar por él antes de cruzarlo. Es seguro, y mientras lo atravesamos, disfrutamos de impresionantes paisajes glaciales. Franklin no conocía la existencia del estrecho. No apareció en ninguna carta de navegación hasta que Joseph René Bellot, un explorador francés que murió al caer a través de una fractura del hielo mientras buscaba a Franklin, lo descubrió en 1852. Si Franklin hubiera sabido de la existencia de esta vía, habría tenido otra opción para entrar y salir del estrecho de Peel y salvar las vidas de sus hombres.

Me siento absurdamente emocionado cuando Boris apunta que la orilla sur del estrecho de Bellot es el punto más septentrional del continente americano. Es algo extraordinario; estoy navegando frente a la punta norte de América con un café en la mano. También he visitado su extremo sur, el cabo de Hornos, así que se puede decir que he visto sus dos puntas.

Al cabo de poco tiempo, entramos en el estrecho de Peel. No tiene buen aspecto; aparte de una pequeña franja de agua despejada a lo largo de la orilla, el hielo se extiende hasta donde alcanza la vista, hasta la borrosa silueta de la isla del Príncipe Guillermo. La temperatura ha descendido perceptiblemente. Hemos encontrado el

mismo hielo, en el mismo tipo de sitio, que el *Erebus* y el *Terror* cuando quedaron atascados aquí durante años.

Después de tanto hablar de calentamiento global, yo esperaba algo muy diferente. Desde luego, no esperaba que el hielo se impusiera. Le pido a Mark Nuttall, otro de los expertos residentes, su opinión. El consenso general, me explica, es que el calentamiento global en el Ártico sobrepasó el punto de inflexión en 1999. Desde entonces, la gente ha asumido que no se trata de un fenómeno meteorológico temporal. En cuestión de pocos años, la temporada de trineo y caza en el oeste de Groenlandia, por ejemplo, se ha recortado de diciembre-junio a marzo-junio. Sin embargo, no es tan simple como parece. Debido al aumento de las temperaturas, los glaciares se desprenden más rápido, lo que ha provocado que haya más, en lugar de menos, hielo flotante. En el archipiélago ártico, hay muchas bahías y pequeños canales donde el hielo puede quedar atrapado, y, cuando eso ocurre, las condiciones no son muy distintas de las que encontró Franklin en su época.

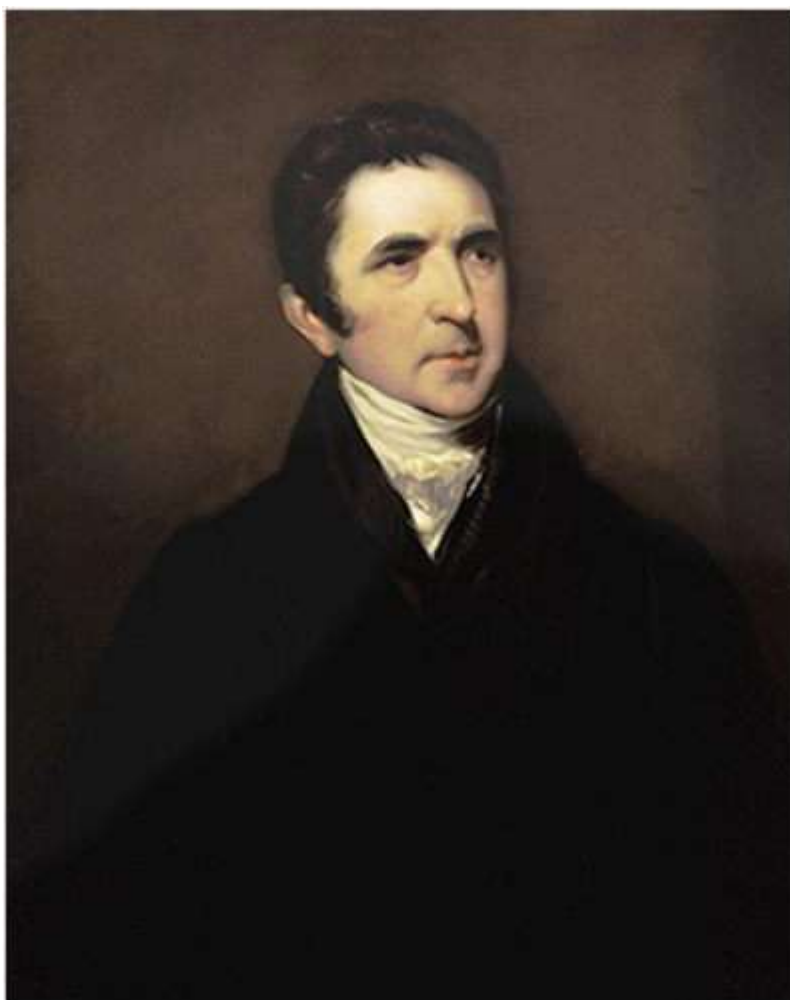
Damos media vuelta y ponemos proa de vuelta al estrecho de Bellot, en busca de la seguridad de la protegida costa este. Me siento estafado, triste y desesperado por haber perdido la oportunidad de ver dónde empezó a desintegrarse la expedición de Franklin. Pero lo que he visto me basta para sentir todavía más respeto por ellos y por las fuerzas de la naturaleza a las que tuvieron que enfrentarse. Y un día, si Dios quiere, volveré al paso del Noroeste, esta vez con un traje de submarinista, para contemplar el barco con mis propios ojos.

*Tracing one warm line through a land so wide and savage
And make a North west Passage to the sea.*

Imágenes



Joseph Banks, amigo del capitán Cook y gran impulsor de la exploración polar.



John Barrow, segundo secretario del Almirantazgo y entusiasta de la exploración de los polos.



John Ross, quisquilloso e impulsivo explorador ártico.



«Pasaje por el hielo», de A Voyage of Discovery (1819), de John Ross.



Una maqueta a escala (1:40) del Erebus, tal y como estaba en 1826.



James Clark Ross, «el hombre más atractivo de la Marina».



Robert McCormick, cirujano del Erebus y azote de pájaros.



Francis Crozier, «más adecuado para ser un segundo que para estar al mando».



Puerto Natividad, en las islas de Kerguelen, pintado por John Davis, segundo navegante del Terror.



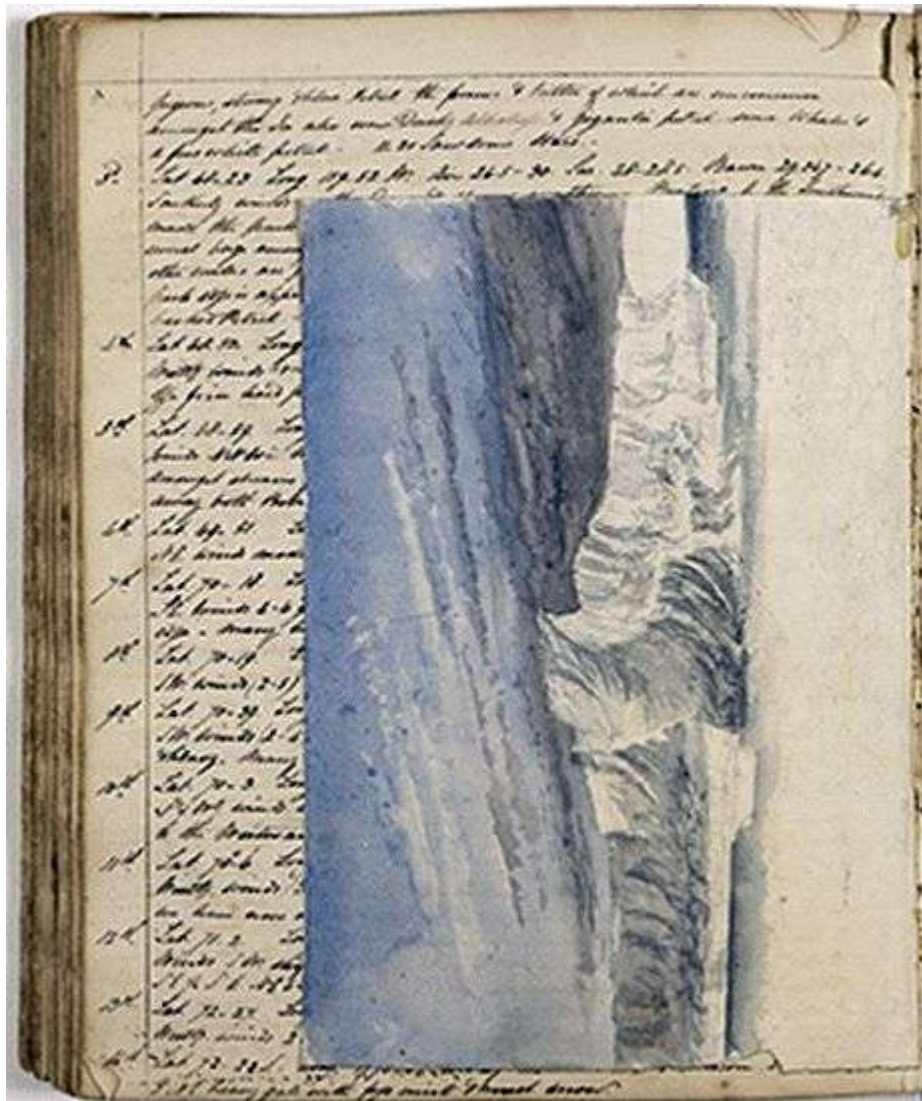
El maravilloso repollo Pringlea antiscorbutica, que Joseph Hooker encontró en las islas de Kerguelen. Este es un grabado de su The Botany of the Antarctic Voyage (1844).



El pingüino Adelaida, según la imagen de The Zoology of the Voyage of HMS Erebus & Terror (1844- 75). En la expedición de Ross al Antártico, el pingüino apareció en el menú unas cuantas veces.



El observatorio de Rossbank, en Hobart: cuadro pintado por el artista convicto Thomas Bock, basado en un boceto original de John Davis. En el centro se observan (de izquierda a derecha) a John Franklin, James Ross y Francis Crozier.



Una página del diario antártico de Joseph Hooker, con su acuarela de un iceberg.



Un cronómetro utilizado en el Erebus.



«Parte de la barrera del Polo Sur», 2 de febrero de 1841, acuarela de John Davis, del Terror.



«Bienvenida al año 1842», de John Davis.



«El HMS atraviesa la cadena de icebergs», 13 de marzo de 1842, de John Davis.



Jane Franklin, a los veinticuatro años.



John Franklin, a los cuarenta y dos años.



Invitación de Eleanor Franklin al baile del Erebus y el Terror.



El Erebus y el Terror en Nueva Zelanda, agosto de 1841, según los imaginó el pintor marino John Wilson Carmichael unos pocos años después.

Daguerrotipos de los oficiales de la expedición ártica de Franklin de 1845.



John Franklin.



James Fitzjames.



Francis Crozier.



Henry Le Vesconte.



James Reid.



Charles Des Voeux.



Stephen Stanley.



Edward Couch.



Robert Sargent.



Harry Goodsir.



Graham Gore.



James Fairholme.

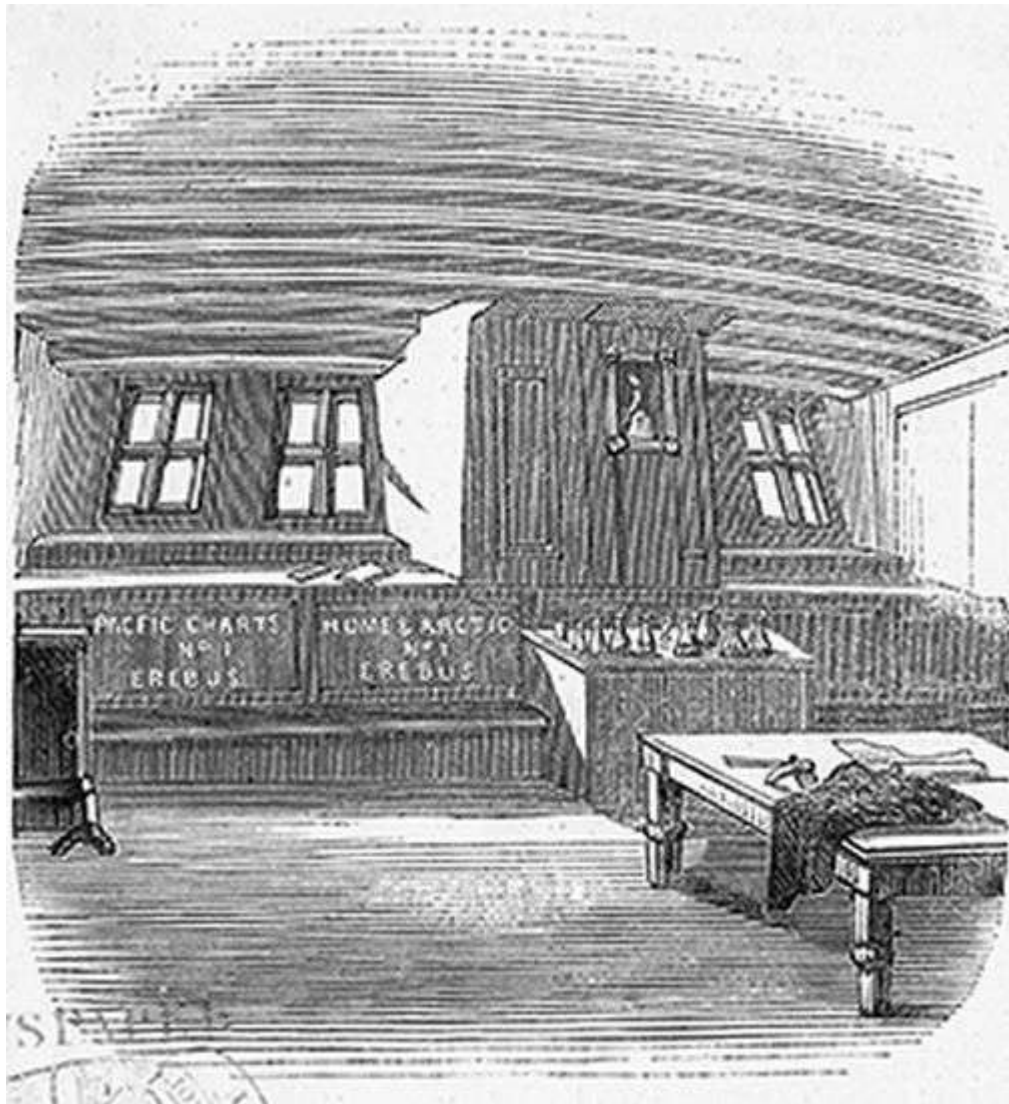


Charles Osmer.

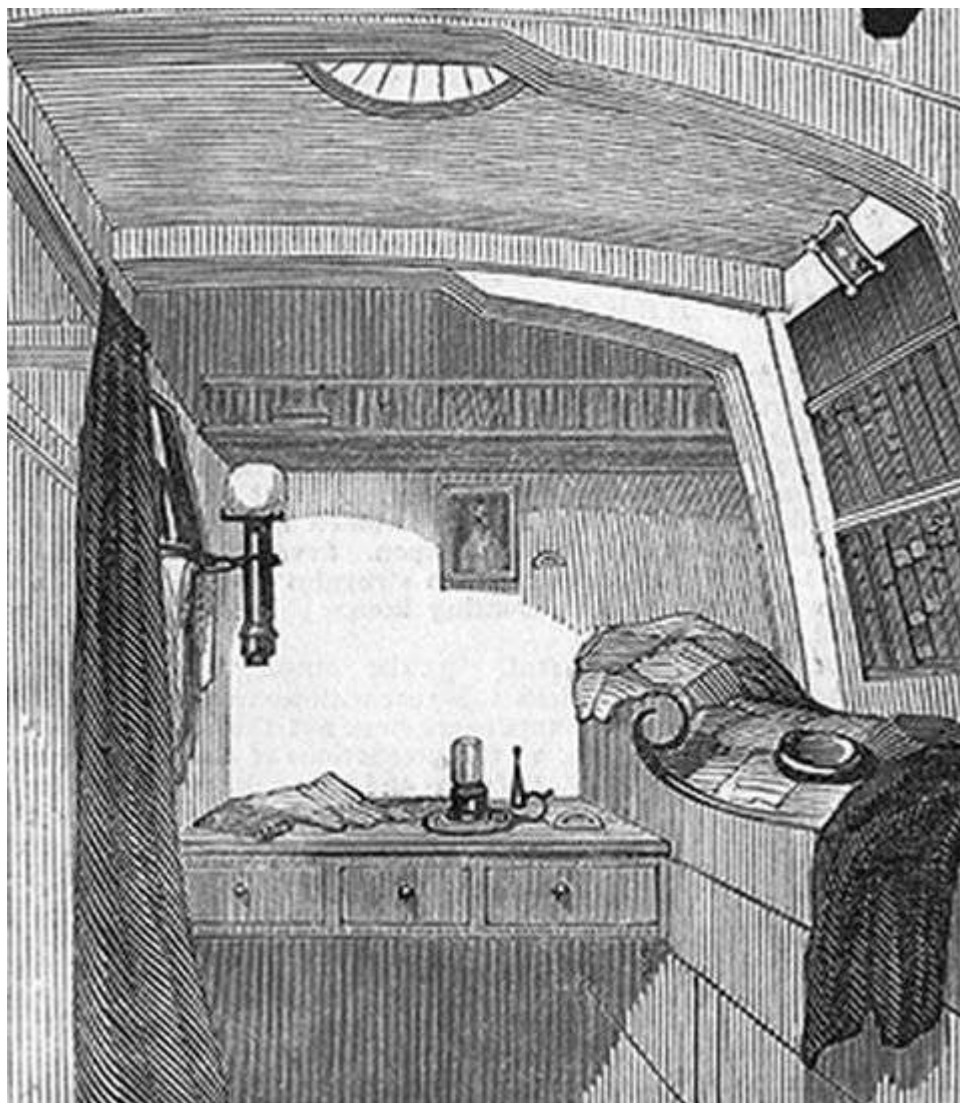


Henry Collins.

Imágenes



Los camarotes de John Franklin y James Fitzjames según aparecieron en el Illustrated London News el 24 de mayo de 1845.





«Despidiéndose del Erebus, 4 de junio de 1845»: un boceto de Owen Stanley, un oficial del HMS Blazer.



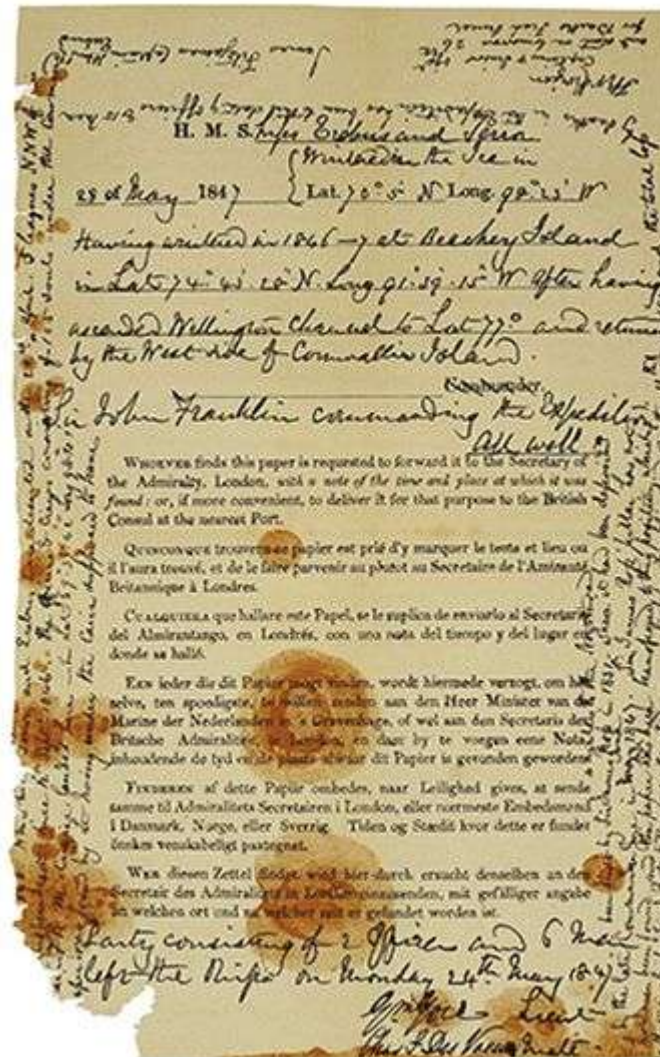
«El Consejo del Ártico planeando la búsqueda de sir John Franklin» (1851). De izquierda a derecha: George Back, Edward Parry, Edward Bird, James Ross, Francis Beaufort, John Barrow junior, Edward Sabine, William Hamilton, John Richardson y Frederick Beechey.



Salida de las partidas del Resolute y el Intrepid en busca de la expedición perdida de Franklin (1853).



Una acuarela de las tumbas de la isla de Beechey pintada por el explorador estadounidense Elisha Kent Kane (1850).



La nota del cabo Victoria, descubierta por el teniente William Hobson en 1859.



John Rae, el hombre de las Orcadas, fue el primero en descubrir lo que le había sucedido a la expedición de Franklin.



«El hombre propone, Dios dispone»: el comentario pictórico de Edwin Henry Landseer sobre la expedición de Franklin (1864).



*Monumento conmemorativo a sir John Franklin en Waterloo Place,
Londres, erigido en 1866.*



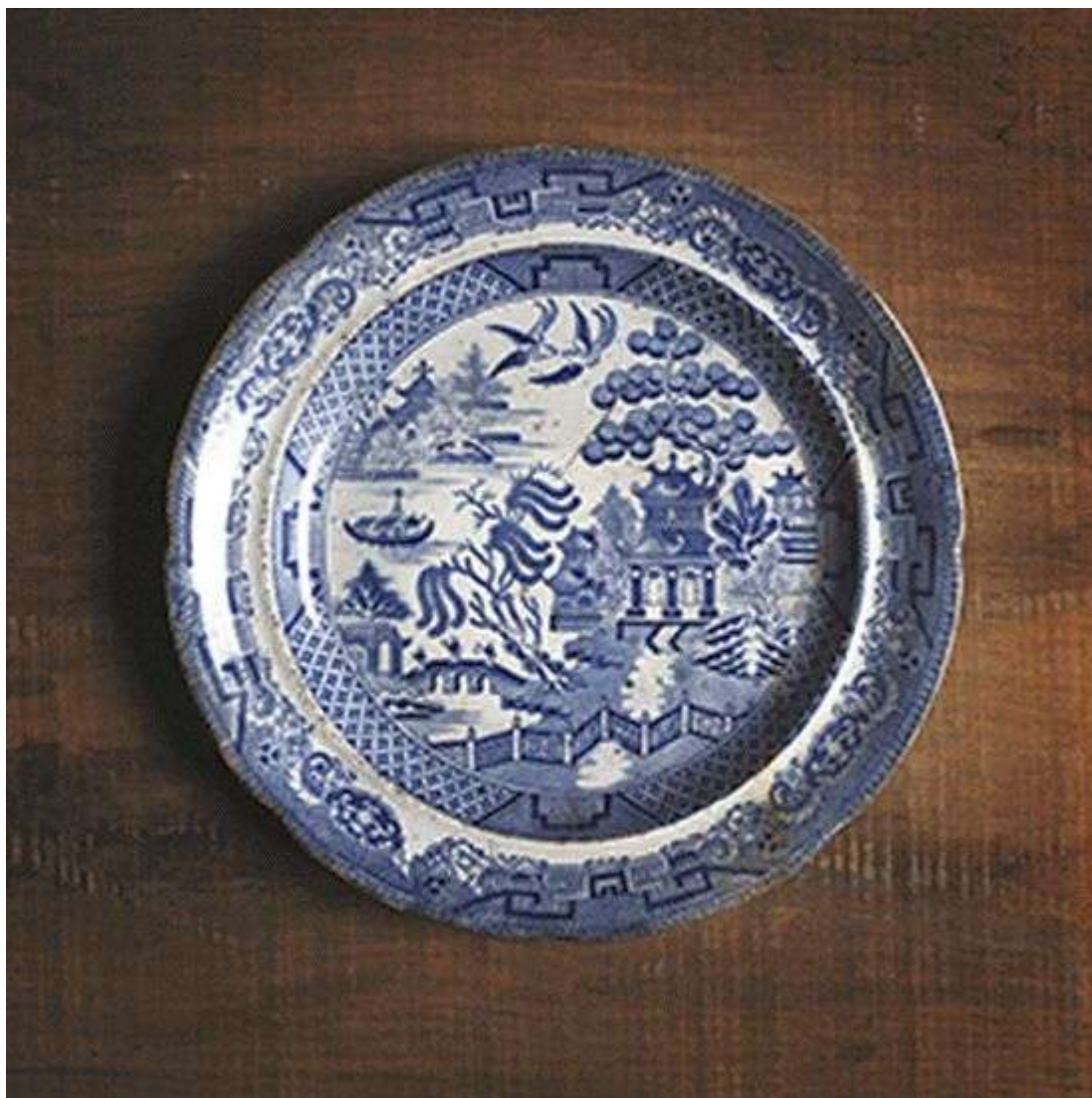
*Monumento conmemorativo a la expedición de Franklin en el Antiguo
Real Colegio Naval en Greenwich, erigido en 1858.*



El cuerpo de John Torrington, exhumado por Owen Beattie en 1984.



Reliquias de la expedición Franklin: la medalla güélfica encontrada por John Rae.



Un plato encontrado a bordo del Erebus.



Un ejemplar de Christian Melodies. Las letras «G. G.» en la guarda sugieren que perteneció al teniente Gore.



Gafas de nieve.



Un cronómetro de bolsillo.



Un botiquín encontrado por Francis McClintock cerca del cabo Victoria.



Las tumbas de la isla de Beechey hoy. Tres de ellas indican el lugar de descanso de miembros de la expedición de Franklin. La cuarta es la de Thomas Morgan, que formó parte de la expedición de rescate de McClure y murió en 1854.



El pecio del Erebus.



La campana del Erebus.

Cronología

- 1815 La batalla de Waterloo pone fin a las guerras napoleónicas.
- 1818 La expedición de John Ross para encontrar el paso del Noroeste regresa, tras confundir unas nubes con las «montañas Croker».
- 1819-20 William Edward Parry conduce a dos barcos, el *Hecla* y el *Griper*, a través del estrecho de Lancaster hasta la isla de Melville.
- 1819-22 La expedición de John Franklin al Ártico casi acaba en tragedia y le granjea el apodo de «El Hombre que se Comió sus Botas».
- 1828-9 Bajo el mando del capitán George Haye, el *Erebus* patrulla el Mediterráneo.
- 1829-30 El *Erebus* sigue patrullando el Mediterráneo bajo el mando del capitán Philip Broke.
- 1829-33 Segunda expedición ártica de John Ross. James Clark Ross alcanza el polo norte magnético del 1 de junio de 1831, pero él y su tío se quedan aislados y casi perecen de hambre hasta que los rescata un ballenero.
- 1839 *Erebus* reacondicionado para la expedición antártica de James Clark Ross, zarpa con el *Terror* el 30 de septiembre.
- 1840 El *Erebus* llega a la Tierra de Van Diemen (16 de agosto), donde *sir* John Franklin es teniente gobernador. Zarpa para el Antártico el 12 de noviembre.
- 1841 El *Erebus* cruza el círculo polar antártico (1 de enero) y navega frente a la Gran Barrera del Sur, para luego regresar a la Tierra de Van Diemen (6 de abril), después de haber llegado más al sur que ningún barco antes.
- 1842 La segunda expedición antártica de James Clark Ross llega a 160° Oeste y 78° 9' 30" Sur (23 de febrero) y después

- navega a las Malvinas. La tercera expedición antártica de Ross zarpa el 17 de diciembre, pero el hielo la obliga a regresar.
- 1843 El *Erebus* regresa a Inglaterra con escalas en la isla de Ascensión y en Río de Janeiro, y llega a Woolwich el 7 de septiembre. James Clark Ross es nombrado caballero.
- 1845 El *Erebus* es reacondicionado para la expedición ártica de *sir* John Franklin. Zarpa con el *Terror* desde Greenhithe el 19 de mayo. Visto por última vez en dirección a la bahía de Baffin a finales de julio.
- 1845-6 El *Erebus* pasa el invierno frente a la isla de Beechey, donde tres miembros de la tripulación mueren y son enterrados (enero-abril 1846)
- 1846 El *Erebus* queda «atrapado» en el hielo frente a la isla del Rey Guillermo (12 de septiembre). La tripulación permanece en el barco hasta 1848.
- 1847 La nota del cabo Victoria confirma que «Todo va bien» (28 de mayo). *Sir* John Franklin muere (11 de junio).
- 1847-8 Tres expediciones de socorro enviadas desde Inglaterra, entre ellas una dirigida por *sir* James Clark Ross, pero no encuentran nada. Se envían más expediciones de socorro.
- 1848 El *Erebus* es abandonado (22 de abril). Un añadido a la nota del cabo Victoria (25 de abril) confirma que veinticuatro hombres han muerto y que los supervivientes se dirigen al río Back. El grupo luego se divide y algunos regresan al barco.
- 1854 Mientras explora la costa del Ártico, inuits locales cuentan a John Rae que a finales de 1850 todos los miembros de la expedición de Franklin estaban muertos.
- 1859 El teniente William Hobson, del *Fox*, descubre la nota del

- cabo Victoria.
- 1866 La estatua de *sir* John Franklin es inaugurada en Waterloo Place, Londres.
- 1984 Los cuerpos de John Torrington y John Hartnell son exhumados en la isla de Beechey.
- 2014 Se descubre el pecio del *Erebus*.
- 2016 Se descubre el pecio del *Terror*.

Bibliografía

- Alison Alexander, *The Ambitions of Jane Franklin: Victorian Lady Adventurer*, Allen & Unwin, 2013; edición en castellano: *Las ambiciones de Jane Franklin*, traducción de Paula Zumalacárregui, Proyectos Editoriales Casiopea, 2017.
- William Battersby, *James Fitzjames: The Mystery Man of the Franklin Expedition*, Dundurn, 2010.
- Owen Beattie y John Geiger, *Frozen in Time: The Fate of the Franklin Expedition*, Bloomsbury, 2004; edición en castellano: *Atrapados en el hielo*, traducción de Adolfo Martín y Lorenzo Cortina, Plaza & Janés, 1992.
- Capitán Richard Campbell, MR (ed.), *The Journal of Sergeant William K. Cunningham, R.M. of HMS Terror*, Hakluyt Society, 2009;
https://www.hakluyt.com/PDF/Campbell_Part1_Introduction.pdf.
- Scott Cookman, *Ice Blink: The Tragic Fate of Sir John Franklin's Lost Polar Expedition*, Wiley, 2001.
- Richard J. Cyriax, *Sir John Franklin's Last Arctic Expedition*, Arctic Press, 1997 [1939].
- J. E. Davis, *A Letter from the Antarctic*, W. Clowes, 1901.
- Ernest S. Dodge, *The Polar Rosses*, Faber & Faber, 1973.
- J. C. Drummond *et al.*, *Historic Tinned Foods*, publicación n.º 85, International Tin Development and Research Council, 1939.
- Jim Endersby, *Imperial Nature: Joseph Hooker and the*

Practices of Victorian Science, University of Chicago Press, 2008.

- Fergus Fleming, *Barrow's Boys*, Granta Books, 2001.
- John Geiger y Alanna Mitchell, *Franklin's Lost Ship*, HarperCollins, 2017.
- Barry Gough, *The Falkland Islands/Malvinas: The Contest for Empire in the South Atlantic*, Athlone Press, 1992.
- Pat Griggs, *Joseph Hooker: Botanical Trailblazer*, Real Jardín Botánico, 2011.
- Alice Jane Hamilton, *Finding John Rae*, Ronsdale Press, 2017.
- Joseph Hooker, Proyecto Correspondencia, Real Jardín Botánico de Kew; <http://jdhooker.kew.org/p/jdh>
- Dean King con John B. Hattendorf y J. Worth Estes, *A Sea of Words: A Lexicon and Companion for Patrick O'Brian Seafaring Tales*, Henry Holt, 1995.
- Andrew Lambert, *Franklin: Tragic Hero of Polar Navigation*, Faber & Faber, 2010.
- Brian Lavery, *Royal Tars*, Conway, 2010.
- Robert McCormick, *Voyages of Discovery in the Arctic and Antarctic Seas, and Round The World*, vols. 1 y 2, Cambridge University Press, 2014 [1884].
- Ken McGoogan, *Fatal Passage*, Bantam, 2002.
- Granville Allen Mawer, *South by Northwest*, Wakefield Press, 2006.
- E. A. (Ted) Michener, *Ice in the Rigging*, Museo Marítimo de Tasmania, 2015.

- Sra. de Stuart Peters: *The History of Pembroke Dock*, Elliot Stock, 1905.
- Russell A. Potter, *Finding Franklin: The Untold Story of a 165 - Year Search*, McGill-Queen's University Press, 2016.
- James Clark Ross, *Voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions*, vols. 1 y 2, Cambridge University Press, 2011 [1847].
- John Ross, *Narrative of a Second Voyage in Search of a North-west Passage and of a Residence in the Arctic Regions*, A. M. Webster, 1835.
- M. J. Ross, *Polar Pioneers: John Ross and James Clark Ross*, McGill-Queen's University Press, 1994.
- M. J. Ross, *Ross in the Antarctic*, Caedmon de Whitby, 1982.
- Ann Savours, *The Search for the North West Passage*, St Martin's Press, 2007.
- Michael Smith, *Captain Francis Crozier: Last Man Standing?*, The Collins Press, 2014.
- Tony Soper, *Antarctica*, Bradt Travel Guides, 2013.
- Tony Soper, *The Northwest Passage*, Bradt Travel Guides, 2012
- Barbara Tomlinson, *Commemorating the Seafarer: Monuments, Memorials and Memory*, Boydell Press, 2015.
- Hugh N. Wallace, *The Navy, The Company and Richard King*, McGill-Queen's University Press, 1980.
- Chris Ware, *The Bomb Vessel*, Conway Maritime Press, 1994.
- Paul Watson, *Ice Ghosts: The Epic Hunt for the Lost Franklin Expedition*, W. W. Norton, 2018.

- David C. Woodman, *Unravelling the Franklin Mystery*, McGill-Queen's University Press, 2015.

* * * *

Artículos

- William Battersby, «Identification of the Probable Source of the Lead Poisoning Observed in Members of the Franklin Expedition», *Journal of the Hakluyt Society*, septiembre de 2008.
- William Battersby y Peter Carney, «Equipping HM Ships *Erebus* and *Terror*, 1845», *Newcomen Society*, vol. 81, julio de 2011.
- Peter Carney, «Further Light on the Source of the Lead in Human Remains from the 1845 Franklin Expedition», *Journal of the Hakluyt Society*, septiembre de 2016.
- Frank Debenham, «The *Erebus* and *Terror* at Hobart», *Polar Record*, vol. 3, 1942.
- Michael Durey, «Exploration at the Edge», *Great Circle*, vol. 30, n.º 2.
- Ralph Lloyd-Jones, «The Men Who Sailed with Franklin», *Polar Record*, vol. 41, 2005.
- Ralph Lloyd-Jones, «The Royal Marines on Franklin's Last Expedition», *Polar Record*, vol. 40, 2004.
- Keith Millar, Adrian W. Bowman y William Battersby, «A Re-analysis of the Supposed Role of Lead Poisoning in Sir John Franklin's Last Expedition, 1845–1848», *Polar Record*, vol. 51, 2015.

- Keith Millar, Adrian W. Bowman, William Battersby y Richard R. Welbury, «The Health of Nine Royal Naval Arctic Crews, 1848 to 1854: Implications for the Lost Franklin Expedition», *Polar Record*, vol. 52, 2016.
- Ann Savours, «The North West Passage in the Nineteenth Century: Perils and Pastimes of a Winter in the Ice», Hakluyt Society, 2003.
- Douglas R. Stenton: «A Most Inhospitable Coast: The Report of Lieutenant William Hobson's 1859 Search for the Franklin Expedition on King William Island», *Arctic*, vol. 67, diciembre de 2014.
- D. Stenton, A. Keenleyside, S. Fratpietro y R. Park: «DNA analysis of Human Skeletal Remains from the 1845 Franklin Expedition», *Journal of Archaeological Science: Reports*, 2017.
- Hugh N. Wallace: «Richard King (1810–1876)», *Arctic Profiles*, vol. 40, 1987.

Créditos de las imágenes

Las imágenes en blanco y negro están reproducidas con permiso de: Alamy: 12 (Pictorial Press), 68 (Chronicle). Bridgeman Images: 190 (De Agostini Picture Library), 262 (© British Library Board). FIMNT Collection: 164. Getty: 38 (Hulton Archive/Stringer), 54 (De Agostini Picture Library), 138 (De Agostini Picture Library), 200 (Illustrated London News/Stringer), 312 (© David Lefranc). © Museo Marítimo Nacional, Greenwich, Londres: 24. © Parques de Canadá/Thierry Boyer: 20, 300. Scott Instituto de Investigación Polar, Universidad de Cambridge: 224. Museo Victoria and Albert, Londres: 130. Wikimedia Commons: 176.

Las imágenes en color están reproducidas con permiso de: Alamy: pingüino Adelaida (520 Collection), estatua de Franklin (CAM Image). Bridgeman Images: *El hombre propone, Dios dispone* (Royal Holloway, Universidad de Londres), *Pasaje por el hielo* (Junta de la Biblioteca Británica), cronómetro polar (© Christie's Images). Registro de Derbyshire: invitación al baile (ref. D3287/31/8). Getty: foto de las tumbas de la isla de Beechey (© Rick Price), camarotes de Franklin y Fitzjames (Archivos de Hulton). Galería Nacional de Canadá: acuarela de las tumbas de la isla de Beechey. Biblioteca Nacional de Australia: *Despidiéndose del Erebus*. © Museo Marítimo Nacional, Greenwich, Londres: *Bienvenida al año 1842*, *El HMS Erebus atraviesa la cadena de icebergs*, *Parte de la barrera del Polo Sur*, Christmas Harbour, reliquias de la expedición Franklin. © Parques de Canadá/Thierry Boyer: campana del barco, pecio

del *Erebus*. Real Sociedad Geográfica: retrato de Francis Crozier. © Scott Instituto de Investigación Polar, Universidad de Cambridge: modelo a escala del *Erebus*. Galería y museo de Tasmania: pintura del Observatorio de Rossbank. Wikimedia Commons: *El Consejo del Ártico planeando la búsqueda de sir John Franklin*, monumento conmemorativo de la expedición de Franklin, diario de Hooker, retrato de John Rae, *Pringlea antiscorbutica*, Ross en Nueva Zelanda, nota del cabo Victoria.

Agradecimientos

Aunque mi libro se centra en la vida del HMS *Erebus*, su historia está íntimamente ligada a la de su barco hermano, el HMS *Terror*, y por eso me pareció que el descubrimiento del *Terror* a menos de ochenta kilómetros al norte de donde se había hundido el *Erebus*, el 3 de septiembre de 2016, era una asombrosa y gran noticia. La embarcación se encuentra a una profundidad de veinticuatro metros y en buen estado. Que se hundiera en un lugar conocido con el nombre de bahía del *Terror* lleva a pensar que quizá debería haberse encontrado mucho antes, pero el hecho de que sepamos dónde están ambos barcos de la expedición de Franklin y que podamos examinarlos hace que estos sean tiempos muy emocionantes para todos los interesados en su historia. Me dicen que no hay planes de reflotar ninguno de los dos barcos, y que los arqueólogos marinos darán prioridad al trabajo en el *Erebus*, pues está a menor profundidad y es más vulnerable al deterioro. Aunque el *Terror* fue hallado por la Fundación de Investigación Ártica, Parques de Canadá se ha hecho ahora cargo de ambos pecios.

Y ese es un lugar tan bueno como cualquier otro para empezar mi larga lista de agradecimientos. Ryan Harris y Jonathan Moore, de Parques de Canadá, han sido de gran ayuda para mí y me han mantenido informado sobre el descubrimiento y el progreso de los trabajos en los dos barcos hundidos.

Desde el principio del proyecto, John Geiger me ha animado y apoyado. Estoy en deuda con Russell Potter por su actualizadísima

web Visions of the North y por revisar mi texto y ser una compañía excelente durante toda esta aventura. Matthew Betts ha contestado generosa y rápidamente todas mis interminables preguntas sobre detalles técnicos del barco y de la vida a bordo. Mary Williamson, tataranieta de la sobrina de Franklin, me ha enviado una valiosísima colección de cartas familiares y otros detalles, al igual que Rick Burrows, tataranieta de James Reid, el patrón del hielo del *Erebus*. Claire Warrior y Jeremy Michell, del Museo Marítimo Nacional de Londres, han sido muy generosos con su tiempo y sus consejos, y Celene Pickard y Julian Dowdeswell, del Instituto Scott de Investigación Polar, han sido también una gran ayuda. Ann Savours me agasajó en su casa y me aportó una cantidad ingente de información, que aumentó en su correspondencia regular conmigo. Keith Millar me ha provisto de útiles y pertinentes actualizaciones. Me siento enormemente agradecido por el ánimo y entusiasmo de Becca Harris, Roz Savage, Leanne Shapton, Andrew Gimson, Linda Davies, Henry Beker y Bob Clarke, cuyo tatarabuelo Henry Toms navegó en el *Fox* con Leopold McClintock. El personal de las bibliotecas de la Real Sociedad Geográfica, el club Athenaeum, el Real Jardín Botánico y los Archivos Nacionales de Kew fueron una fuente inagotable de ayuda.

En relación a mi búsqueda de sitios en los que estuvo el *Erebus* alrededor del mundo, debo dar las gracias a las siguientes personas por haberse tomado la molestia de compartir sus conocimientos conmigo y por haberme ofrecido su hospitalidad al tiempo que, además, buscaban información de gran importancia

para mí: John Evans y Ted Goddard, del astillero de Pembroke; Alison Alexander, Rona Hollingsworth, Annaliese Jacobs, Ian Terry y David Owen, de Hobart; Alison Barton, Melanie Gilding, Joan Spruce y Tansy Bishop, de las islas Malvinas; el Museo Histórico de los Muelles de las islas Malvinas, que amablemente compartió el manuscrito de las cartas de John Tarleton conmigo; Norman Shearer en Stromness; y el capitán, tripulación, conferenciantes de a bordo, organizadores del viaje y compañeros de viaje del barco de One Ocean Expeditions *Akademik Sergey Vavilov* en el paso del Noroeste durante el mes de agosto de 2017. Y también muchísimas gracias a Steve Abbott, Paul Bird y Mimi Robinson, en mi oficina, quienes me han guiado durante el proceso de escritura de muchos libros, pero ninguno como este.

Aunque siempre lamentaré no haberlo conocido, el nombre de Louie Kamookak, el historiador inuit que murió en marzo de 2018 a la edad de cincuenta y ocho años, apareció una y otra vez durante mi investigación para este libro. Kamookak quería, sobre todo, encontrar la tumba de Franklin, y es muy triste pensar que su tiempo llegó a su fin antes de conseguirlo. Pero no será olvidado. Todo aquel que siente curiosidad por el final de la expedición de Franklin está en deuda con él por su investigación tenaz y meticulosa.

En último lugar, pero no por ello menos importante, quiero dar gracias a Susan Sandon, de Penguin Random House, por animarme a escribir este libro, y a mi editor Nigel Wilcockson, por ser un supervisor tan cuidadoso, meticuloso, entusiasta y empático

durante nuestro largo viaje juntos.

Necesariamente, he tenido que confiar en el trabajo duro llevado a cabo por autores e investigadores publicados. Nunca podré mostrarme agradecido a todos ellos personalmente, pues algunos ya no están vivos, pero les doy las gracias con humildad y sinceridad a todos ellos, sin cuyos excelentes trabajos nunca podría haber terminado, y ni siquiera empezado, este libro.

El autor

MICHAEL PALIN ha escrito y protagonizado numerosos programas de televisión y películas, y es conocido especialmente por ser miembro del grupo de humoristas británico Monty Python. También ha trabajado en diversos documentales de viajes, que han recibido excelentes críticas. Sus trabajos lo han llevado a viajar al Polo Norte, el Polo Sur, el desierto del Sáhara, el Himalaya, Europa del Este y Brasil. Además, Palin fue presidente de la Real Sociedad Geográfica desde 2009 a 2012. Actualmente vive en Londres.

