

DRAKONTOS

# JAVIER PELÁEZ

# 500 AÑOS DE FRÍO

LA GRAN AVENTURA DEL ÁRTICO



CRÍTICA

# Índice

Portada
Sinopsis
Portadilla
Descripción verídica y perfecta de los viajes...
Dedicatoria
Prólogo. Un trineo hacia lo desconocido
1. Inicios
2. Mapas
3. Pioneros
4. Hudson
5. Discovery
6. Trafalgar
7. Franklin
8. Búsqueda
9. Americanos
10. Nordeste
11. Greely
12. Noroeste
13. Carrera
14. Norte
15. Final
Referencias y bibliografía
Agradecimientos
Créditos

**Gracias por adquirir este eBook**

Visita [Planetadelibros.com](http://Planetadelibros.com) y descubre  
una  
nueva forma de disfrutar de la lectura

---

**iRegístrate y accede a contenidos  
exclusivos!**

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

**PlanetadeLibros**

---

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



**Explora**

**Descubre**

**Comparte**

# Sinopsis

Cuando pensamos en las expediciones más importantes de la historia, frecuentemente olvidamos la conquista del Ártico, pero durante más de cinco siglos, incontables barcos y marinos se han adentrado en sus gélidas aguas en busca de tierras desconocidas o rutas más rápidas para el comercio. Pocas de aquellas expediciones consiguieron sus objetivos; los más afortunados regresaron a casa con las manos vacías, otros se quedaron allí para siempre.

La historia del Ártico es una historia de aventuras. Durante estos 500 años de frío, los exploradores han afrontado con valentía el mayor desafío que ofrece nuestro planeta: aislados durante meses en completa oscuridad, haciendo frente a las condiciones climáticas más extremas y sintiendo una soledad difícilmente imaginable en nuestros días de redes sociales y telecomunicaciones.

500 años de frío

La gran aventura del Ártico

Javier Peláez

CRÍTICA  
BARCELONA

DESCRIPCIÓN VERÍDICA Y PERFECTA  
**DE LOS VIAJES**, TAN  
EXTRAÑOS Y MARAVILLOSOS  
COMO JAMÁS SE OYERAN OTROS  
IGUAL ANTES O DESPUÉS,  
REALIZADOS EN CIENTOS DE AÑOS SUCESIVOS  
POR BARCOS DE HOLANDA Y ZELANDA A LAS  
COSTAS DE NORUEGA, MOSCOVIA Y TARTARIA  
HACIA LOS REINOS DE INDIA Y CHINA, DANDO  
CUENTA DE LOS DESCUBRIMIENTOS DE LOS  
ESTRECHOS DE WIEGATES, NUEVA ZEMBLA Y  
DEL TERRITORIO SITUADO BAJO LOS 80 GRADOS  
NORTE, EL CUAL SE CREE ES GROENLANDIA,  
DONDE JAMÁS ESTUVO HOMBRE ALGUNO. CON  
LOS HAMBRIENTOS OSOS Y OTROS MONSTRUOS  
DEL MAR, Y EL FRÍO INSOPORTABLE Y EXTREMO  
QUE SE ENCUENTRA EN AQUELLOS LUGARES.  
Y COMO EN AQUELLOS VIAJES LOS BARCOS  
QUEDARON APRISIONADOS POR LOS HIELOS,  
LOS HOMBRES SE VIERON OBLIGADOS A  
CONSTRUIR CASAS EN EL FRÍO Y DESIERTO  
ÁRTICO DONDE PASARON JUNTOS EXTREMA  
MISERIA, Y COMO DESPUÉS DE ESTO, PARA SALVAR SUS  
VIDAS, MUCHOS HUBIERON DE NAVEGAR CIENTOS DE  
MILLAS, EN PEQUEÑOS BOTES ABIERTOS POR LOS GRANDES  
MARES CON GRANDÍSIMO PELIGRO, EXTREMO ESFUERZO,  
INDECIBLES DIFICULTADES Y MUCHA HAMBRE.

*Para Tere y Francisco*

# Prólogo

## Un trineo hacia lo desconocido

Desde la comodidad de nuestros hogares es difícil imaginar la cantidad de esfuerzos y sufrimientos que supuso la exploración del Ártico. En parte porque las expediciones se sucedieron a lo largo de varios siglos y tuvieron decenas de protagonistas. Una forma de visualizar aquella odisea es alinear en nuestra imaginación los más de 200 barcos y 2.000 personas que se perdieron durante casi cinco siglos. Si los colocáramos uno detrás de otro, los esqueletos de las embarcaciones se extenderían en una línea de más de 20 kilómetros y la fila de muertos ocuparía otros 5.000 metros de costa. En nuestra lúgubre playa imaginaria yacerían los cuerpos del infortunado Franklin y el del victorioso Amundsen, junto a todos aquellos a los que se tragaron los hielos en distintas circunstancias. La imagen nos ayudaría a hacernos una idea más exacta de lo que supuso aquel goteo de pérdidas humanas y materiales, y la pregunta a la que nos conduciría semejante visión sería la que otros se han hecho muchas veces: ¿para qué tanto esfuerzo y sufrimiento?

Cuando se habla de este tipo de aventuras es frecuente citar las palabras de Edmund Hillary, quien aseguró que había subido hasta la cima del Everest simplemente «porque estaba ahí». La respuesta es divertida, y describe nuestra pasión por explorar, pero no explica nada sobre los verdaderos motivos por los que se pone en marcha una expedición hacia lo desconocido. Uno no llena un barco con provisiones para varios meses y arriesga su vida y la de sus compañeros solo porque hay un hueco en los mapas. El polo norte siempre «estuvo allí» y durante la mayor parte de la historia nadie quiso adentrarse en su busca. Y cuando alguno penetró en las latitudes hiperbóreas, como el intrépido Piteas, lo tomaron por un mentiroso o un loco y se olvidaron de sus hallazgos por muchas generaciones.

Los motivos para aventurarse en tierras boreales fueron llegando poco a poco. Hubo un momento en que la posibilidad de atajar por el norte en el camino hacia tierras lejanas supuso una ventaja comercial. Después de las razones económicas llegaron las causas patrióticas, el orgullo nacional, las apuestas de los periódicos para vender más ejemplares y la tentación de anotar un nombre en los libros de historia. Y con ellos las mentiras y los espejismos, pero también los actos heroicos y las campañas de rescate en los que la espiral de la muerte blanca se cobraba nuevas



víctimas. Durante todo aquel tiempo, el punto más al norte del globo nunca fue un lugar físico real, pues no hay un sitio en el que colocar una bandera y al que regresar al año siguiente; el lugar está cubierto de agua que se hiela y se desplaza constantemente. Tampoco hay nada de valor allí, ninguna mina de metales preciosos, ni una isla imantada como la *Rupes Nigra* que imaginaron los antiguos, ni tampoco la misteriosa *Thule* donde se acababan la tierra, el mar y el aire. Simplemente era un lugar intangible, una idea a la que encaramarse, como un Everest planetario cuya conquista significaba mucho más que alcanzar un territorio.

Este libro es el mejor resumen posible de aquella carrera por conquistar el norte. Todos hemos leído alguna vez anécdotas y episodios sueltos de aquella aventura, pero es raro tener una idea global sobre lo que supuso. Y eso es precisamente lo que nos ofrece Javier Peláez en *500 años de frío*. Con la maestría de un gran contador de historias, su autor nos dibuja una visión panorámica de la carrera polar y la salpica de datos y detalles inéditos, extraídos de los diarios de los exploradores y los libros originales que atesora celosamente desde hace años. Sus páginas son como un exclusivo pasaje a lo desconocido, un asiento en primera fila para vivir con sus protagonistas algunas de las hazañas más extremas e inverosímiles de la historia humana. Antes de que se quiera dar cuenta, el lector estará cruzando los paisajes helados en busca de una de esas ideas que hacen arder las mentes de los hombres. Y ya no podrá bajarse del trineo.

ANTONIO MARTÍNEZ RON  
Madrid, 31 de mayo de 2019

# 1

## Inicios

Cuenta la tradición marinera de los siglos XVIII y XIX que, entre los oficiales a bordo de aquellos navíos, existía un pequeño privilegio después de las comidas. Todavía en nuestros días, en algunos barcos, se mantiene esta vieja costumbre que decía que si un marinero había cruzado el cabo de Hornos obtenía el derecho de poner una pierna encima de la mesa después de la cena. Era un gesto de respeto teniendo en cuenta la dureza de esos mares. La tradición no termina ahí, si el marinero había navegado además por las peligrosas aguas del océano Ártico, entonces podía colocar las dos piernas encima de la mesa después de cenar. *500 años de frío, la gran aventura del Ártico* es una obra sobre la conquista polar que tiene como protagonistas a aquellos hombres que se ganaron el derecho a poner las dos piernas encima de la mesa.

El título hace referencia a la carrera, lenta y en ocasiones agónica, del ser humano en su conquista del lugar más inhóspito del planeta. En 1497, apenas cinco años después de que Cristóbal Colón arribase a las costas del Nuevo Mundo, ya podemos contar las aventuras de un pionero polar en las gélidas regiones árticas de Terranova. Aún necesitaríamos quinientos años más para poder dominar los inaccesibles 90° N.

Este es propiamente un libro de aventuras, una palabra tan frecuente en la actualidad que ha perdido gran parte de su verdadero significado. En 2014, durante la celebración de unas jornadas científicas en Tenerife, tuve la ocasión de conversar con Walter Cunningham, piloto del Apolo 7, la primera misión tripulada del programa lunar estadounidense. El astronauta enumeró los tres elementos que son necesarios para considerar cualquier empresa como una aventura:

1. Debe suponer un avance en el conocimiento humano.
2. Debe implicar un serio riesgo para la vida.
3. Debe tener un final incierto.

En ese sentido, las historias relatadas en estas páginas son, por tanto, aventuras. En todas ellas se buscó adquirir conocimientos útiles para la época, los exploradores que partieron hacia el

Ártico se jugaban verdaderamente el pellejo y en ningún caso sabían cuál sería el final de su odisea. Un ejemplo que ilustra a la perfección este concepto de aventura se encuentra en el título completo del relato que escribió uno de los primeros conquistadores polares, el holandés Gerrit de Veer, durante el invierno de 1596 y 1597. De Veer era un marinero, y carpintero, en la última expedición comandada por el gran explorador neerlandés Willem Barents, cuyos hallazgos le valieron el honor de bautizar todo un mar. Barents realizó tres viajes, y afortunadamente se ha conservado el relato que su carpintero y oficial Gerrit de Veer escribió durante el último de ellos. El título de aquel libro era el siguiente:

Descripción verídica y perfecta de los viajes, tan extraños y maravillosos como jamás se oyeran otros igual antes o después, realizados en cientos de años sucesivos por barcos de Holanda y Zelanda a las costas norte de Noruega, Moscovia y Tartaria hacia los reinos de India y China, dando cuenta de los descubrimientos de los estrechos de Wiegates, Nueva Zembla y del territorio situado bajo los 80° Norte, el cual se cree es Groenlandia, donde jamás estuvo hombre alguno. Con los hambrientos osos y otros monstruos del mar, y el frío insoportable y extremo que se encuentra en aquellos lugares. Y como en aquellos viajes los barcos quedaron aprisionados por los hielos, los hombres se vieron obligados a construir casas en el frío y desierto país de Nueva Zembla donde pasaron juntos extrema miseria, y como después de esto, para salvar sus vidas, hubieron de navegar por más de 350 millas holandesas, que son más de mil millas inglesas, en pequeños botes abiertos por los grandes mares con grandísimo peligro, extremo esfuerzo, indecibles dificultades y mucha hambre.

Este extenso título del siglo XVI ofrece una visión certera y precisa de lo que ha significado toda la exploración polar hasta bien entrados nuestros días. Expediciones que quedaban atrapadas por el hielo durante años, que encaraban las condiciones climáticas más extremas del planeta con un material casi neolítico, sin apenas comida y con una ropa de abrigo ridícula. En la mayoría de las ocasiones se hundía el barco, y los marineros quedaban aislados, perdidos en la inmensidad blanca, flotando sobre una fina costra de hielo de apenas unos metros de grosor que sostenía, frágilmente bajo sus pies, un profundo océano gélido y aguas que matan a un hombre en minutos. El Ártico se ha tragado cientos de barcos, dejando a sus tripulantes en total oscuridad: el invierno en esas latitudes cubre de negro el mundo, durante seis meses, con temperaturas que a menudo superan los 60 °C bajo cero. En ocasiones conseguían levantar, a duras penas, un endeble refugio con lo que tenían a mano, recogiendo los escasos víveres, cuerdas y útiles del barco antes de que la imparable banquisa aplastara el endeble casco y se perdiera todo en el océano. Docenas de hombres, apelotonados y hacinados durante años, refugiados bajo las maderas y los botes salvavidas que habían sacado de cubierta antes de irse a pique. Por supuesto, tarde o temprano, se acababa la comida y se enfrentaban al desesperado recurso de utilizar botes o trineos, cargar dentro todo lo que podían salvar e iniciar una caminata interminable, tirando y empujando por un terreno infernal, con la esperanza de alcanzar algún punto que no estuviera congelado y donde acceder a mar abierto.

En otras ocasiones, sus desdichas empeoraban de tal modo que el propio suelo se derretía bajo sus pies y no quedaba otra opción que aferrarse a los botes y comenzar a remar, esperando la suerte de ser rescatados por algún barco ballenero o quizá, tras muchos esfuerzos, alcanzar la primera tierra firme en miles de kilómetros de océano helado. En el camino iban cayendo compañeros, por hambre, enfermos de escorbuto, congelados por el frío, exhaustos por el cansancio. Esos mares han devorado tripulaciones enteras sin dejar ni rastro de ellas durante

siglos. Y todo ello en la más absoluta soledad. Los exploradores y marinos que se adentraron en aquellas latitudes se encontraban aislados del mundo y sin posibilidad de establecer contacto con la civilización. La radio no llegaría hasta bien entrado el siglo XX, por lo que, una vez que el Ártico los atrapaba en su inmenso desierto blanco, no había forma de pedir ayuda. Ni siquiera Cunningham, cuando tripulaba su nave espacial rumbo a la órbita lunar, estuvo tan aislado. Al menos los astronautas podían llamar a Houston para pedir ayuda y explicar sus problemas a los ingenieros en Tierra.

La conquista polar ha sido así durante cinco siglos. Frío, oscuridad, peligros, monstruos, hambre y el aislamiento más desolador. El paso del tiempo apenas ha cambiado estas duras condiciones y, al igual que en el siglo XVI, exploradores modernos como Amundsen o Fiennes acabaron sufriendo las mismas penalidades que ya relataba De Veer en el extenso título de su libro de 1596. La conquista polar es la aventura colectiva más arriesgada y extraordinaria que ha vivido el ser humano en toda su historia.

## PITEAS EL GRIEGO

¿Por dónde empezar esta gran aventura? ¿Dónde iniciar un camino de exploración que ha durado quinientos años y que en muchos casos aún continúa? Comenzar las historias por el principio tiene indudables ventajas. En cronologías que se extienden durante siglos, una línea temporal ordenada ayuda a entender mejor todo el proceso, pero en nuestro caso además cuenta con el aliciente de encontrarnos en sus orígenes con un personaje tan completo y adelantado a su tiempo que bien podría calificarse como «renacentista», un hombre que tiene el honor de ser el primer explorador polar del que se conservan registros. Su rastro nos traslada a la antigua Grecia, a los tiempos de Aristóteles y de Alejandro Magno. En el año 350 a. C., en la colonia griega de Masalia, lo que hoy se conoce como Marsella, nació una de las mentes más observadoras y curiosas de su época. Se llamó Piteas y fue geógrafo, pensador, escritor, matemático, astrónomo, comerciante y uno de los más intrépidos marinos que han existido.

Desafortunadamente se han perdido sus escritos, pero con lo que ha llegado hasta nuestros días, y con las referencias de historiadores posteriores, se pueden esbozar con bastante exactitud algunas de las hazañas de este griego. Piteas fue capaz de desarrollar un método para determinar la posición geográfica de manera muy precisa por medio del cálculo astronómico. De hecho, consiguió establecer la latitud de su propia ciudad, Marsella, con un error insignificante de apenas unos minutos respecto a las modernas tecnologías de GPS. Además, fue el primero en observar la relación entre la Luna y las mareas, un conocimiento que se perdió durante más de mil años, antes de conseguir recuperarlo nuevamente. Pero sobre todo fue un marinero asombroso para su época, el primer navegante griego del que tenemos noticia que logró atravesar el estrecho de Gibraltar, sobrepasar Finisterre y encaminarse hacia las frías aguas árticas.

La idea romántica de alcanzar el Polo Norte por el simple objetivo de llegar donde nadie ha llegado no aparecería hasta finales del siglo XIX. Durante todos los siglos anteriores nadie se planteaba ir al Polo Norte, las metas buscadas eran mucho más prácticas y rentables. Algunos comerciantes querían encontrar nuevas mercancías, otros zarpaban indagando rutas de navegación más cortas y pasos marítimos directos. Otros, como los vikingos, buscaban nuevas tierras donde asentarse. Pero la mayoría del tiempo la conquista polar se centró en encontrar una nueva ruta hacia lo que se conocía como las Indias. Se buscaba llegar lo antes posible a China, a Japón, a la India, un camino rápido para comerciar. El tratado de Tordesillas trazó una línea que dividió el mundo entre España y Portugal pero, y se olvida a menudo, también repartió las rutas marítimas, los pasos por los que alcanzar el comercio, de ahí que otros países intentaran buscar rutas alternativas. Los pasos del Noroeste y del Nordeste no fueron sino intentos por encontrar nuevos accesos al comercio y las exóticas materias primas de Oriente.

La motivación de Piteas, al igual que la de todos los primeros exploradores, no era otra que la de encontrar nuevas mercancías y comerciar. Se hizo a la mar con un puñado de marineros a bordo de un pequeño birreme, y en un principio quería llegar a la Galia, a Francia, porque en la actual región de Normandía existía un lugar, conocido hoy como Monte Saint-Michel, donde se podían

adquirir estaño y otros metales. Se embarcó hacia el norte, atravesó Gibraltar, ascendió por la península ibérica hasta el cabo Finisterre, llegó a Francia y después cruzó el canal de la Mancha encontrando nuevas tierras, a las que bautizó como Pretanniká Nesiá, una denominación de la que posteriormente derivaría Britania y, finalmente, Gran Bretaña. Siglos antes de que la poderosa Roma alcanzara aquellas costas, un griego explorador las visitó, recorriendo sus verdes tierras y conociendo las costumbres de sus gentes. En sus diversos viajes por el interior descubrió que los habitantes de aquellos parajes sabían cultivar cebada y trigo, que elaboraban un vino con grano fermentado, que criaban animales domésticos y que incluso tenían utensilios y armas de hierro o que adornaban sus carros de madera con oro y bronce.

Piteas podría haber parado ahí, había encontrado el comercio de metales que iba buscando y bien podría haber regresado a Grecia con un buen cargamento. Pero entonces ocurrió algo inesperado, escuchó historias de tierras más al norte, unas islas desconocidas y exóticas, que se conocían como Thule, en las que la noche no existía durante el verano y donde el invierno no veía la luz del día. Piteas no pudo resistir la curiosidad, se volvió a embarcar y, después de seis días de navegación, llegó a un lugar cuyos habitantes le explicaron que, en ocasiones, se encontraban en el borde de un mar «helado» o «cuajado». Los documentos que han llegado hasta nosotros no permiten afirmar si esas tierras a las que se referían podrían ser las islas Feroe o, más posiblemente, la actual Islandia, pero lo que sí conocemos con certeza es que Piteas fue el primer navegante documentado en adentrarse en el círculo polar.

A su vuelta, convertido en un hombre rico gracias a los beneficios del comercio con estaño durante su viaje, el griego escribió *El mar*, una obra con las aventuras y descubrimientos de su travesía que no ha llegado hasta nuestros días, puesto que la última copia conocida desapareció en el trágico incendio de la Biblioteca de Alejandría. Lo que conservamos de sus aventuras se ha reconstruido mediante las referencias de otros autores posteriores, pero nos permiten afirmar que Piteas describió perfectamente lo que hoy conocemos como «sol de medianoche». Habló de las luces en el cielo de las auroras boreales y llegó lo más lejos que pudo, hasta un punto donde el mar se convertía en una gran barrera de hielo que rodeaba su barco y no le dejaba avanzar más. Se calcula que Piteas, con apenas un puñado de marinos y un solo navío, recorrió más de doce mil kilómetros en aquel viaje. De regreso llegó a las costas de Dinamarca, Inglaterra, Francia, volvió a cruzar las legendarias columnas de Hércules con las que conocemos a Gibraltar y finalmente arribó sano y salvo al puerto de Marsella, el lugar de donde partió.

Una de las peores desdichas que le pueden suceder a un explorador que lo arriesga todo para descubrir algo nuevo no es morir en el intento, sino caer en el olvido o incluso ser acusado de mentiroso al conseguirlo. La historia de la conquista polar está plagada de nombres olvidados. Exploradores como Ross, Nordenskjöld, Larsen, Greely, Hall o Kane son mayoritariamente desconocidos para el público general. Otros, como Piteas, sufrieron ambos agravios: olvido y calumnias. Al morir el navegante griego, casi todos sus logros se marcharon con él. Su odisea ártica se desvaneció y cuando fortuitamente sus descripciones y vivencias fueron rescatadas del ostracismo por los romanos, fue acusado de mentir y de inventarse el viaje. Los historiadores y geógrafos posteriores, como Estrabón, aquel que fue también un gran viajero e historiador de su época, afirmaban que la excursión de Piteas al norte no era más que un revoltijo de invenciones y

patrañas, y que las tierras y fenómenos que describía el griego no existían. El tiempo pasó, y al igual que se fue Grecia, también se fue Roma. Con la caída del imperio desaparecieron durante mucho tiempo la mayoría de los grandes logros de estos primeros exploradores. La idea griega de que la Tierra era redonda se terminó olvidando y muchos de los lugares descubiertos y explorados volvieron a ser *terra incognita*, tierra desconocida. Llegó la Edad Media y el mundo hizo borrón y cuenta nueva en sus conocimientos. Europa volvía a representarse en los mapas como una pequeña isla de espacio conocido rodeada de un vasto mar peligroso, lleno de monstruos, misterios y demonios. Volvíamos a estar rodeados por el vacío, por la ignorancia, por el miedo a lo desconocido.

Actualmente sabemos que lo que contó Piteas era cierto. Sus descripciones coinciden a la perfección con fenómenos que hoy conocemos bien, como el sol de medianoche, las auroras o las grandes barreras de hielo. Sin embargo, durante siglos y siglos, todo lo descubierto se olvidó y volvimos a estar en blanco. Regresamos a la casilla de salida y para coincidir de nuevo con otros exploradores polares, a los que valga la pena mencionar después de Piteas, tendría que pasar más de un milenio, hasta la llegada de los legendarios hombres del norte.

## EL PRIMER SALTO

Los vikingos son un pueblo que despierta gran interés y fascinación, a la vez que ofrece numerosos tópicos y creencias erróneas. La imagen más extendida de ellos nos dibuja mentalmente un puñado de tipos fornidos, barbudos, con un casco adornado por dos cuernos, navegando con sus embarcaciones, llamadas *drakkar*, hasta las costas de algún desprevenido país para arrasarlo todo a su paso. Sin embargo, solo en esta imagen tan popular subyacen ya demasiados mitos. Los vikingos jamás llevaron cuernos en sus cascos y la palabra *drakkar* la inventó en el año 1843, en pleno Romanticismo, un autor francés llamado Auguste Jal. Existen tantos malentendidos y errores entorno a los vikingos que incluso su propio nombre lleva a confusión. Pensamos en el término «vikingo» como denominación para todos los pueblos nórdicos que tuvieron su esplendor del siglo VIII al siglo XII. Sin embargo, siendo realmente literales, esta palabra tan solo representa a aquellos que se hacían a la mar en expediciones de conquista o de comercio. El término *fara i viking*, de donde proviene esta voz, significa específicamente «irse de expedición», por lo que los vikingos eran solo aquellos escogidos que se iban de expedición. Con este concepto más ajustado, ahora sí podemos decir que los vikingos son los siguientes exploradores polares, aquellos que se marchaban de expedición a ver lo que encontraban para saquear, conquistar y rapiñar, pero también para descubrir y poblar nuevas tierras.

Los humanos nos adaptamos al terreno como ninguna otra especie del planeta. Los pueblos del norte tuvieron que aprender a vivir en un mar helado, atestado de pequeñas islas y fiordos, donde se vieron obligados a desarrollar tácticas novedosas de navegación. Desde tiempos inmemoriales los escandinavos han construido barcos, que fueron mejorando siglo tras siglo hasta que se sintieron capaces de navegar por aquellas peligrosas aguas. Se convirtieron en grandes navegantes, pero también en magníficos ingenieros. El sistema de aparejos y velas que desarrollaron era tan perfecto que, aún hoy, once siglos después, se sigue utilizando en muchas embarcaciones.

Pero hay algo intrigante en la súbita expansión de estas expediciones vikingas a partir del siglo VIII. Sabemos que existían incontables pueblos asentados en todos estos territorios del norte desde el siglo II, pero a partir del siglo VIII se lanzan masivamente a explorar nuevas tierras. ¿Cuál fue el hecho que empujó a estos pueblos a convertirse de repente en navegantes y conquistadores? Los expertos no han llegado a un acuerdo total. La teoría más aceptada, la que posee más rigor histórico, es que lo hicieron obligados por su propio éxito demográfico. Las pruebas invitan a muchos autores a hablar incluso de una etapa de superpoblación que empujó a estos pueblos a buscarse la vida para encontrar más recursos y más tierras donde asentarse.

Los vikingos no disponían de brújulas ni de instrumentos con los que calcular su posición. Se adentraban en aquel océano inmenso, desconocido, y lo hacían en embarcaciones de unos veinte metros de largo, unos cinco metros de ancho y poco más de un metro de fondo. Embarcaciones con poco calado que eran un juguete en manos de aquellas aguas bravas y plagadas de bloques de hielo tan grandes como catedrales. Por aquellos tiempos lo más seguro y eficaz, sobre todo para



navegar por mares desconocidos, era hacer lo que se denomina «cabotaje». Este tipo de navegación consistía en desplazarse siguiendo la línea de costa y sin alejarse mucho de la vista de la tierra. Algunos la llaman así porque seguía los cabos o salientes de la costa, otros le otorgan cierto mérito a John Cabot, un pionero de la exploración ártica y buen conocedor de las artes del cabotaje. Pero lo más apasionante de los vikingos es que no navegaban, como era costumbre, siguiendo las costas. Se lanzaban al océano a cuerpo descubierto. Se adentraban en el mar y dejaban atrás la tierra firme hasta llegar a zonas donde solo se veía agua helada en todas direcciones. Su sistema para lograrlo era una mezcla de valentía, riesgo al límite (muchas de aquellas embarcaciones no lo conseguían y quedaban sepultadas para siempre en el fondo del océano) y, por supuesto, una gran dosis de ingenio con el que consiguieron desarrollar algunos trucos curiosos.

El uso de la brújula china no llegaría a Europa hasta bien entrado el siglo XII, por lo que los vikingos no conocían aún el magnetismo para poder guiar sus naves. Por otro lado, los nórdicos sí eran hábiles usando el Sol como referencia, a pesar de que en esas frías latitudes no podían contar con su ayuda durante demasiados días. Para contrarrestar el mal tiempo y las nubes tapando la estrella, los navegantes nórdicos utilizaban las *sólarsteinn*, piedras solares «mágicas», que eran capaces de indicarles la dirección de una fuente de luz incluso en las jornadas más nubladas. En realidad, las *sólarsteinn* eran cristales compuestos de espato de Islandia, un carbonato cálcico transparente dotado de una cualidad conocida hoy como «birrefringencia». Esto significa que puede desdoblarse un haz de luz incidente y polarizarlo, facilitando así la localización de los rayos del Sol que los navegantes necesitaban, a pesar de los cielos cubiertos y nublados del Atlántico Norte.

De entre aquellos primeros vikingos destaca Hrafna-Flóki Vilgerðarson, también conocido como Flóki de los Cuervos, un astuto navegante del que se tiene constancia escrita como el primero que buscó asentamiento en las costas de Islandia. Sus hazañas se conservan documentadas en el *Landnámabók*, es decir, el *Libro de los asentamientos*, donde se relatan las sucesivas odiseas de los pueblos nórdicos para alcanzar y poblar Islandia. Hrafna-Flóki era el cabeza de un clan descendiente de una dinastía poderosa en Escandinavia. Su objetivo era la búsqueda de nuevas tierras para su pueblo, por lo que, a mediados del siglo IX, cargó a su familia, otros parientes y hasta ganado en su embarcación y se lanzó a la aventura mar adentro. Cuenta el pergamino *Landnámabók*, entre la leyenda y la realidad, que Flóki llevó consigo varios cuervos para que lo ayudaran a encontrar nuevas tierras.

Después de varios días navegando, Flóki soltó a uno de los cuervos y observó cuidadosamente hacia dónde se dirigía el pájaro. El ave, sin pensárselo demasiado, emprendió el vuelo en dirección a Rogaland, la costa desde donde zarparon. De esta manera Flóki entendió que aún no habían avanzado lo suficiente, puesto que la tierra que habían dejado atrás todavía estaba demasiado cerca. Continuó, pues, su ruta utilizando el Sol y la *sólarsteinn* como referencia, y al cabo de un tiempo soltó el segundo cuervo. Cuentan que en esta ocasión el pájaro se puso a volar en círculos sobre el barco, indeciso entre regresar a su país o seguir hasta la tierra más cercana, pero al final se volvió hacia casa. Flóki calculó entonces que se encontraban aproximadamente en la mitad del camino hacia las nuevas tierras y continuó navegando. Volvieron a pasar varios días y

Flóki puso en libertad al tercer cuervo. En esta ocasión y sin titubear ni un momento, el pájaro se lanzó hacia adelante. El vikingo se fijó bien en el vuelo que había tomado el cuervo y navegó en esa dirección, consiguiendo por fin llegar a las costas de lo que hoy conocemos como Islandia.

Algunos autores señalan que la isla había recibido visitas esporádicas de monjes ermitaños, procedentes de Irlanda, sin embargo las pruebas no permiten ser concluyentes. Lo que sí sabemos con seguridad es que en el año 870, la primera hornada de vikingos alcanzó Islandia, aunque los verdaderos colonizadores tardaron algo más en llegar. Se necesitó un nuevo elemento desestabilizador para que otros se animaran a seguir sus pasos. Ese momento clave fue la llegada al poder del rey Harold Haarfager, un monarca que, citando a la historiadora Jean Mirsky, «asesinó, quemó y exterminó de un modo u otro a todos los demás reyes que en aquel tiempo crecían en Noruega espesos como moras y después de consolidar sus dominios como un reino único procedió a suprimir los derechos de los terratenientes y doblegar a sus habitantes».

La aparición de este brutal rey hizo que muchos de los *jarls*, nobles y jefes de clanes de aquellas tierras, en lugar de resignarse y acatar su poder, se dispusieran a buscar una nueva patria. Los rumores de tierras libres al noroeste llegaban a los oídos de estos jefes, sometidos bajo el yugo de Harold al que tenían además que pagar altos tributos. Las migraciones empezaron a ser más frecuentes y en los barcos se montaban familias enteras en busca de un lugar donde escapar y asentarse. Islandia empezó a recibir a todos aquellos refugiados y poco a poco se convirtió en un nuevo hogar para los pueblos del norte.

Pero siempre hay gente inconformista, personas que quieren ir más allá, e incluso desde la remota Islandia volvieron a embarcarse para buscar más tierras y recursos aún desconocidos.

De entre todos aquellos vikingos que se hicieron nuevamente a la mar, sobresale un nombre, una figura que hace años sonaba a leyenda y mito, pero del que cada vez tenemos más datos y conocimientos históricos. Se llamaba Erik el Rojo y en la saga de Ara Frode se dice que «el territorio llamado Groenlandia fue descubierto y colonizado desde Islandia. Erik el Rojo fue el nombre del caudillo del fiordo Breidi que efectuó la travesía en barco y tomó tierra en el lugar desde entonces conocido como el fiordo Eirisk. Dio nombre al territorio, llamándolo Groenlandia —que significa Tierra Verde—, pues pensaba que lo agradable del nombre induciría a otros a trasladarse allí».

Es muy probable que otros vikingos llegaran antes a esas tierras, pero el nombre de Erik el Rojo es el que finalmente ha pasado a la historia gracias a las sagas escritas. Podemos añadir además que fue el responsable de una de las primeras campañas de publicidad engañosa que conocemos. Es una idea muy extendida que Groenlandia se llamó así, «Tierra Verde», porque en aquella época era fértil y con un clima muy agradable, pero esto no es del todo cierto. Las condiciones en aquel entonces, sobre todo en verano, podían ser un poco mejores que en la actualidad, pero aun así eran muy duras y, sin duda, no muy diferentes de las que ya poseían en Noruega o Dinamarca. Erik el Rojo eligió deliberadamente el nombre de Greenland para que el rumor se extendiera y otros se animaran a acompañarlo en aquellos territorios.

La figura de Erik el Rojo se conoce cada vez más y en la actualidad hemos conseguido reunir muchos detalles de lo que fue una vida bastante agitada y llena de aventuras. Nació en Noruega, aproximadamente en el año 950, y de joven, cuando apenas tenía veinte años, mató a otra persona

en una reyerta y tuvo que huir, junto con su padre, porque fue acusado de asesinato. La familia se vio obligada a emigrar hacia Islandia, donde al poco tiempo murió su padre. En un principio, la idea de Erik era establecerse en aquella isla. Se casó, consiguió algunas tierras y llevó una vida tranquila durante varios años hasta que, nuevamente, su carácter pendenciero lo metió en otra pelea y volvió a matar a alguien. Aquello lo puso en una situación delicada: no podía volver a su Noruega natal, porque allí también tenía cargos, y tampoco podía quedarse mucho tiempo en Islandia después de ese nuevo asesinato.

La decisión parecía clara, tenía treinta y tres años, había formado una familia, así que los subió a todos en un barco y se lanzó a buscar otro lugar. Aquel viaje de Erik el Rojo se conserva bien documentado, gracias a que los pueblos nórdicos tenían una extendida tradición de recoger sus sagas y hazañas, en las que nos cuentan cómo también embarcó a su mujer e hijos, junto a sus pocas posesiones y provisiones para el camino y se adentró con ellos en el círculo glacial hasta alcanzar las costas de Groenlandia. Allí permaneció tres años, explorando el territorio, recorriendo las costas a lo largo de la ribera suroeste, y se percató de que, durante el verano, algunas zonas de esas tierras heladas mostraban una buena vegetación, con sauces enanos, abedules aquí y allá, con zarzamoras que daban bayas, incluso con algunas extensiones de pasto que podrían servir para el ganado. Fue entonces cuando se decidió a llamar a aquellas tierras Greenland y empezó a elaborar su plan de colonización.

Gracias a la ayuda de un amigo influyente, consiguió regresar a Islandia para convencer a varias familias para que lo acompañasen en su nuevo asentamiento. Les habló de las bondades de aquellos parajes y, aunque seguramente obvió muchos detalles que no le convenían tanto, lo cierto es que consiguió extender la idea de unas tierras verdes al oeste de Islandia. Al final, consiguió su propósito, y en esta ocasión ya hablamos de una verdadera bandada de naves. Erik el Rojo volvía a ser un cabecilla importante, convirtiéndose en el caudillo de su nueva tierra.

El tiempo pasó lentamente, los años transcurrieron, la gente seguía llegando, la colonia aumentaba y los hijos de Erik el Rojo serían los encargados de tomar el relevo explorador de su padre. Sobre todo, destacó el nombre de uno de ellos: Leif Erickson, es decir, Leif hijo de Erik. Junto con sus otros dos hermanos varones, Thorvald y Thorsteinn, se iban a convertir en otra pieza clave de estos inicios de la conquista y descubrimiento del Ártico.

Pero también eran tiempos de cambios. Erik el Rojo fue un profundo creyente en los dioses nórdicos, la mitología pagana de los pueblos del norte. Sin embargo, su hijo Leif iba a ser el primero de la saga en convertirse al cristianismo, una doctrina que empezaba a ser popular entre los vikingos gracias a la labor evangelizadora de los monjes más atrevidos que se desplazaban a estas remotas regiones. Aun así, al igual que su padre, los tres hijos varones de Erik el Rojo, Leif, Thorval y Thorsteinn, quisieron ser vikingos, quisieron ser marinos. Sus expediciones los llevaron a explorar una buena parte de la costa de aquella inmensa Groenlandia e incluso más allá... el salto al continente americano, cuatro siglos antes de que Colón arribara con sus tres carabelas. Las evidencias físicas encontradas durante las últimas décadas en diferentes yacimientos del norte de Canadá, Terranova y la isla de Baffin han zanjado un asunto que, hasta hace unas décadas, era motivo de debate, pero que en la actualidad parece ya innegable a la luz de las pruebas.

La llamaron Vinlandia la Buena y hoy se correspondería con la costa oriental de la actual

Terranova, en Canadá. La bautizaron así, por su abundancia de recursos, buena caza, pastos, y fácil pesca. Incluso hoy los bancos de Terranova siguen siendo una de las regiones más frecuentadas por los pescadores. Al observar el periplo de expediciones vikingas y su dirección a lo largo de aquellas latitudes, resulta lógico vislumbrar que América era el siguiente paso natural de su expansión. De Noruega a Islandia, de allí a Groenlandia y finalmente, apenas un tramo marítimo más, hacia la isla de Baffin, las tierras de Labrador y Terranova.

Mientras tanto, los colonos seguían llegando y asentándose en Groenlandia. En el año 1055, la colonia de Byggd Oriental se había extendido hasta llegar cada vez más al norte, formando nuevos establecimientos como Vestribyd o Byggd Occidental.

Los colonos habían creado asentamientos lo bastante grandes y prósperos como para tener un obispo propio. En su momento cumbre, Groenlandia contó con 280 familias y más de dos mil habitantes que, con la plena expansión del cristianismo, podían sostener incluso diecisiete iglesias. Su vida en aquellas latitudes no fue fácil, pero se adaptaron y disfrutaron de periodos de verdadera prosperidad. Poseían establos con caballos, vacas, ovejas; la caza y la pesca eran buenas, no solo por sus jugosos bancos de peces, sino por la abundancia de focas, morsas y ballenas. Durante los meses con condiciones meteorológicas más benévolas se permitían también el lujo de importar objetos y comerciar con otros países y pueblos. Nada parecía presagiar el desastre que se avecinaba sobre ellos.

Su expansión fue impresionante, llegando incluso a zonas del Ártico, lo que hoy en día aún supone toda una sorpresa. En 1834, en la estación ballenera más al norte de la época, en la bahía de la isla de Disko, se encontró una inscripción que decía: «Erling Sigvasson, Bjarne Tortarsson y Eindrid Odsson, el séptimo día antes del Día de la Victoria, erigieron estas piedras en el año de 1135». Esta anotación representa una evidencia sólida de que en el siglo XII las expediciones vikingas alcanzaron, solo en Groenlandia, latitudes más allá de los 72° N. El Día de la Victoria es una festividad escandinava que se celebra el 28 de abril, así que el séptimo día antes de esta festividad, es decir, el 21 de abril del año 1135, ya había vikingos en lugares que incluso en pleno siglo XX eran accesibles solo para los aislados puestos balleneros más al norte del mundo.

Durante los siguientes 250 años, las colonias en Groenlandia siguieron prosperando. Alrededor del siglo XII incluso empezaron a tener vecinos, pueblos inuits que, después de la catástrofe que se acercaba, serían finalmente los únicos que quedarían en pie. Desde la llegada a Groenlandia de los primeros colonos, los asentamientos nórdicos habían florecido y se habían extendido. Los siglos XI, XII y XIII vieron prosperar aquellos pueblos, pero esta situación pronto se iba a terminar y, además, de una manera radical. El clima, que había sido relativamente favorable durante aquellos siglos, se volvió más crudo, mucho más exigente. El frío se hizo fuerte en aquellas zonas. La tierra y el mar se cubrieron de sólidas masas de hielo. Mientras tanto, Noruega empezó a declinar como potencia marítima por efecto de la devastadora competencia de los puertos del norte pertenecientes a la Liga Hanseática, que empezaban a despuntar. Se perdió la conexión con otros puertos, se desvaneció el comercio y el frío se apoderó de aquellas colonias. Oprimidos por las duras condiciones naturales, privados de la ayuda y recursos de la metrópoli, los granjeros de Groenlandia estaban pasando tantas penurias que incluso el papa Clemente VI perdonó sus tributos a la Iglesia en el año 1345. Los rumores que empezaron a llegar al continente

eran terribles. Familias enteras fallecían por el frío y el hambre. El declive de lo que una vez fueran unos asentamientos prósperos y bien abastecidos llegó tan rápido que en apenas unos años ya no quedó ni rastro de aquellos pobladores.

En la actualidad, las excavaciones científicas realizadas en el cementerio escandinavo de Herjolfsnes, al sur de Groenlandia, dan buena cuenta de las penalidades que tuvieron que sufrir aquellos colonos. Los cuerpos analizados, bien conservados por el hielo, muestran claros síntomas de las hambrunas que soportaron. Además, los análisis genéticos han revelado que existían deformaciones por las frecuentes uniones matrimoniales entre miembros de la misma familia. Al frío, al hambre, a la endogamia y a la pérdida de contacto con el resto del mundo, tenemos que sumar los ataques de los pueblos esquimales. En muchos cuerpos se han encontrado heridas y fracturas de objetos contundentes... Los inuits también vieron esa fragilidad y, en ataques rápidos y violentos, se hicieron con el control de la zona y de sus escasos recursos.

Las conquistas árticas de los siglos pasados cayeron otra vez en el olvido. Las expediciones vikingas se convirtieron en leyendas que tan solo se contaban entre el resto de pueblos en Escandinavia. Al igual que Piteas el griego y muchos otros durante estos siglos, los primeros exploradores del frío también se olvidaron. El mundo volvía a estar en blanco. Pizarra limpia, borrón y cuenta nueva. La historia ya no recordaba lo que se había descubierto en aquellas latitudes, y los mares de hielo volvieron a ser desconocidos, se llenaron nuevamente de monstruos mitológicos y pasaron, una vez más, a ser huecos en blanco en los mapas. Tendríamos que esperar hasta finales del siglo xv para empezar de nuevo. Se llamaba Cristóbal Colón y, sin saberlo, iba a abrir un nuevo camino hacia el Ártico.

## Mapas

La General Drafting Company fue una compañía dedicada a cartografiar y comercializar todo tipo de mapas en Estados Unidos a principios del siglo xx. Su fundador, Otto G. Lindberg, empezó a publicar estos mapas en la década de 1930 con la ayuda de otro geógrafo y cartógrafo llamado Ernest Alpers. Por aquella época, al igual que en nuestros días, era frecuente que otras compañías rivales copiaran esos mapas, los cambiaran un poco de aspecto y los hicieran pasar como propios. Las disputas por los derechos de autor sobre aquellos trabajos cartográficos motivaron muchos juicios para aclarar quién era realmente el creador original y quién había copiado el mapa para obtener beneficios.

Las malas artes del plagio eran también bastante comunes en enciclopedias, y por supuesto en periódicos, así que, para intentar dejar plasmada la autoría y poder reclamar los derechos en caso de que alguien copiara su material, muchos autores empezaron a incluir en sus trabajos lo que se denominan «entradas ficticias». Por poner un ejemplo, en las enciclopedias se incluían términos o personajes inventados para, si alguien reproducía sus textos en otras enciclopedias, poder identificar rápidamente que se trataba de una copia. Una costumbre que nos deja geniales entradas, como la edición de 1975 de la New Columbia Encyclopedia en la que aparecía una tal Lillian Virginia Mountweazel, fotógrafa especializada en retratar buzones de correos que, evidentemente, nunca existió salvo en la mente de los editores como gancho y señuelo para posibles plagiadores.

Estas entradas ficticias o inventadas también se utilizaban mucho en cartografía. Los fabricantes de mapas incluían una pequeña calle, un rincón, una avenida o incluso un diminuto pueblo falso para saber si alguien copiaba su mapa. Y eso es precisamente lo que hicieron los dos cartógrafos en la General Drafting Company: tomaron las iniciales de sus dos nombres, O. G. L. (Otto G. Lindberg) y E. A. (Ernest Alpers), y se inventaron un pequeño pueblo.

En 1930, Lindberg y Alpers pusieron a la venta un mapa del condado de Delaware, en el estado de Nueva York, y como pequeña firma para distinguir su trabajo de los posibles plagiadores, incluyeron ese punto imaginario, un lugar inventado en la intersección de dos caminos al que bautizaron Agloe. Un topónimo creado con la sola intención de servir como trampa

y asegurarse los derechos de autor.

Pero a veces, la historia se reserva sorprendentes giros. El tiempo pasó, la gente que compró aquel mapa pasaba por allí y algunos avezados caminantes empezaron a notar que, entre aquellos dos senderos, no había nada. Muy pronto, el dueño de una de las parcelas de ese punto imaginario iba a cambiar la vida de aquel vacío porque, al ver que por aquellos caminos empezaba a haber algo de movimiento, se decidió a abrir allí una pequeña tienda para los viajeros. Como el mapa de Lindberg y Alpers había nombrado aquel lugar como Agloe, el comerciante inauguró su tienda llamándola Agloe General Store. Era el año 1950 y aquel comerciante fue el primero que se estableció en el lugar, pronto vendrían más tiendas, algunas casas... Lo que era un punto inventado con las siglas de dos cartógrafos se estaba convirtiendo en un pueblo de verdad. Agloe surgía en el mundo real.

Los primeros mapas polares, fueron decisivos en la historia, algunos para bien y otros para mal, porque, tal como ocurrió con Agloe, inventarse lugares en un mapa, a veces, puede tener consecuencias insospechadas.

## CABOTO, EL DESCONOCIDO COLÓN DEL NORTE

12 de octubre del año del Señor de 1492. Cristóbal Colón, al mando de las tres famosas carabelas, y después de algo más de dos meses de travesía a través del Atlántico, llega a las costas de lo que posteriormente conoceríamos como América. La silenciosa importancia de los mapas es tal que aquellas tierras encontradas por Colón terminaron llamándose, no como su descubridor, sino con el nombre de un cartógrafo: Américo Vesputio.

Uno de los datos más sorprendentes en la historia de la exploración polar es su fecha de inicio. Si Colón descubrió América en 1492, solo cinco años después, en 1497, ya encontramos la que se considera oficialmente la primera expedición al Ártico que seguía la costa de Norteamérica. El gran pionero fue otro italiano, Giovanni Caboto —también conocido por los ingleses como John Cabot, y como Juan Cabot por los españoles—, el primer navegante que se aventuró por las frías aguas del Ártico y un hombre al que bien podemos llamar el descubridor de América del Norte.

Las postrimerías del siglo XV se llenaron de intrigas, de espías, de expediciones secretas, de cartas cifradas, de códigos ocultos. Una época donde la ventaja que suponía descubrir unas nuevas tierras también significaba el control de nuevas rutas para el comercio. Al igual que Cristóbal Colón, los orígenes de Giovanni Caboto son algo inciertos, aunque la mayoría de los historiadores también sitúan su nacimiento en Génova, en torno al año 1450. Tenemos, pues, a dos genoveses, marinos, comerciantes y emprendedores. A pesar de que las coincidencias en sus vidas son asombrosas, uno de ellos, Colón, pasaría a la historia y sería conocido en todo el mundo, mientras que el otro, Caboto, con similares aventuras y viajes, iba a pasar mucho más desapercibido.

Giovanni vivió su juventud en Venecia y junto con su padre, que también era marino, se especializó en las rutas del Mediterráneo, llegando incluso a viajar hasta La Meca en busca de las preciadas especias. En 1490, desembarcó en Valencia para encontrarse con el rey Fernando el Católico y proponerle la construcción de un puerto comercial en aquella ciudad. La idea no terminó de convencer al monarca español, pero para Caboto ese no iba a ser un viaje en balde. El marino se quedó un tiempo en Valencia, y es allí donde le llegaron las primeras noticias de la empresa que su compatriota Colón está realizando. En la mente de Caboto se empezó a dibujar un plan con una expedición parecida.

España y Portugal no iban a ser lugares propicios para las ideas del marino. Las dos grandes potencias de aquel tiempo ya habían obtenido sus ansiadas rutas hacia las Indias y no necesitaban el proyecto que Caboto les presentaba. En 1493, España, gracias a Colón, había conseguido llegar a lo que aún se creía que eran las Indias, y por su parte Portugal controlaba el acceso a Oriente por el cabo de Buena Esperanza, en el sur de África. Estos dos países ya estaban servidos. Caboto debería buscar un lugar nuevo donde miraran sus proyectos con otros ojos. La respuesta a este dilema parece fácil de adivinar. Inglaterra a finales del siglo XV era una potencia incipiente que luchaba por crecer y que se encontraba atrapada por el dominio marítimo de las rutas de España y Portugal. Allí sí estaban deseosos de escuchar cualquier propuesta que les sacara del callejón sin



salida en el que se encontraban. Giovanni Caboto puso rumbo a Inglaterra y desembarcó en la ciudad de Bristol. Nos encontramos a finales del año 1494, cuando comienza a gestarse uno de los viajes de expedición más importantes de la historia y, sin embargo, uno de los más ignorados y desconocidos: el descubrimiento de América del Norte.

La ciudad inglesa de Bristol es un monumento vivo a la figura histórica de Giovanni Caboto. El italiano se naturalizó inglés y pasó a llamarse John Cabot. En un breve paseo por Bristol es fácil encontrar la estatua de metal que preside el muelle, numerosas inscripciones en el suelo del Paseo del Milenio (Millennium Promenade), placas conmemorativas, el colegio John Cabot y, por supuesto, anclada en el puerto, una réplica a tamaño real del pequeño barco con el que realizó su viaje más importante. Mientras el mundo recuerda a Colón y sus tres carabelas, la Niña, la Pinta y la Santa María, los británicos, por su parte, ensalzan la imagen del descubridor de América del Norte y su emblemático navío, el Matthew.

Con un rápido vistazo a los cuatro viajes que hizo Colón a través del Atlántico, se puede comprobar que apenas se apartó de las islas del Caribe y que solo en dos de ellos llegó a tocar propiamente el continente americano. Dejando a un lado a los intrépidos vikingos, si se pregunta a alguien quién fue el primero en llegar al continente americano, lo más habitual es que la respuesta sea Cristóbal Colón. Sin embargo, el almirante no puso el pie en lo que se dice literalmente «continente» americano hasta el tercer viaje. De hecho, hablando en propiedad, hasta el 3 de agosto de 1498 Colón no desembarcó en la costa continental. Por su parte, John Cabot, un año antes, en junio de 1497, pisó las tierras de lo que hoy conocemos como Nueva Escocia, en Canadá, y posteriormente, de Maine, en Estados Unidos. Lo que nos deja con un dato poco conocido: John Cabot fue el primer europeo en llegar oficialmente al continente americano.

No adelantemos acontecimientos. Regresamos a Bristol, a principios de 1496, para retomar las andanzas del recién llegado John Cabot, que ya se ha puesto a hacer amistades y a buscar contactos entre los mercaderes y comerciantes ingleses. Su oportunidad por fin se iba a presentar, porque a oídos del rey Enrique VII llegan las noticias de que un marinero italiano está buscando recursos y financiación para realizar un viaje asombroso. La idea de Cabot era sencilla y, en principio, bastante eficaz: si Colón había llegado a las Indias atravesando el Atlántico y si la Tierra era redonda, algo que a esas alturas ya parecía bastante claro, entonces, cuanto más al norte fuese la travesía, más corto y rápido sería el viaje. Parece lógico: si se toma una esfera cualquiera y se señala su ecuador, cuanto más nos desplazamos al norte de esa línea, las distancias para rodearla serán menores.

Enrique VII había encontrado a su propio Colón. Los mercaderes y marinos ingleses, deseosos de entablar comercio con las célebres Indias, también apoyaron la idea y, en marzo de 1496, el rey inglés firmó un permiso para que el marino italiano tuviera, textualmente, «poder para navegar a todas partes, regiones y costas de mares del este, oeste y norte, bajo nuestros estandartes, banderas y enseñas».

Esa era la idea de Cabot. Un viaje hacia Oriente atravesando el Atlántico Norte. Una idea arriesgada que, posteriormente, tendría repercusiones importantes en la colonización inglesa de Norteamérica, y cuyas consecuencias se extienden hasta nuestros días. Una expedición histórica que, por supuesto, no iba a resultar nada fácil. Cabot no conocía la odisea de Piteas, ni las

penalizaciones de los vikingos en aquellos mares. De hecho, su primer viaje terminaría bastante rápido. Con los registros y documentos que se conservan no se puede afirmar si aquella primera travesía de 1496 fue un intento real o más bien una tentativa a modo de ensayo. No lo sabemos, lo único que podemos afirmar es que, a mediados de ese año, Cabot ya tiene listo un barco y una tripulación con la que zarpa hacia el norte desde el puerto de Bristol en busca de una nueva ruta hacia las Indias. Es el primer intento documentado de encontrar el famoso paso del Noroeste. No llegó muy lejos. Las crónicas cuentan que los marineros, asustados por la dureza de aquellos mares, se sublevaron y que, para evitar problemas y revueltas mayores, Cabot decidió regresar nuevamente a Inglaterra. Había llegado a Islandia y poco más se sabe de aquel primer viaje, salvo que el marinero escarmentó y aprendió una buena lección. Su siguiente expedición sería diferente: un barco más pequeño y una tripulación menos numerosa, pero más comprometida con su objetivo. Para asegurar esta compañía más leal y menos problemática, Cabot embarcó a sus hijos Luis, Sancho y el intrépido Sebastián, un nombre que más adelante proporcionará numerosas alegrías polares.

El 2 de mayo de 1497 el nuevo barco de Cabot está listo para zarpar. Era una carabela de tres palos, con apenas 24 metros de eslora y poco más de dos metros de calado. El nombre del navío, Matthew, probablemente sea una traducción algo posterior y se deba al nombre de la mujer de Cabot, que se llamaba Matea. La tripulación estaría compuesta solamente de dieciocho hombres, entre los que se encontraban el propio capitán y sus hijos.

Cabot se disponía a ascender en primer lugar hacia Irlanda, para posteriormente cruzar el Atlántico por latitudes superiores a los 50° Norte. La travesía duró cincuenta y dos días, y por fin, el 24 de junio de 1497, desde el palo mayor del Matthew, el vigía avistó tierra.

Otra de las muchas similitudes entre Colón y Cabot es que ambos llegaron a América creyendo que habían alcanzado las Indias. Los dos genoveses murieron convencidos de que aquellas tierras pertenecían a Oriente y no a un nuevo continente. Sea como fuese, en 1497, Cabot consiguió tocar tierra en algún punto de lo que hoy conocemos como Nueva Escocia, en Canadá. No se sabe exactamente dónde desembarcó por primera vez, pero la mayoría de fuentes sitúan este momento histórico en algún lugar de la costa de la isla de Cabo Bretón. Otros autores indican que podría haber atracado en algún punto de Terranova, o en alguna costa perdida en esa miríada de islotes en el Ártico canadiense. Es difícil determinar en nuestros días el lugar exacto, por lo que nos quedaremos con la teoría más aceptada y situaremos su llegada en algún punto indeterminado de la isla de Cabo Bretón. Lo que sí sabemos a ciencia cierta es que Cabot clavó en aquellas tierras la bandera inglesa, el estandarte de San Marcos, las llamó Prima Vista y reclamó esos nuevos territorios en nombre del rey Enrique VII de Inglaterra. Durante algo más de un mes, la expedición de Cabot estuvo explorando aquellas costas de Nueva Escocia e incluso consiguió llegar hasta la zona que hoy ocupa el estado de Maine. Los ingleses habían desembarcado en Norteamérica y reclaman estas tierras como propias, un hecho que dejaría huella en la historia hasta la actualidad.

Por aquella época, el mayor logro de Cabot fue el de descubrir Terranova, bautizada así por su equivalente en latín: Tierra Nueva. En cualquier buscador de internet, John Cabot es la respuesta más frecuente a la cuestión «quién fue el descubridor de Terranova», sin embargo la realidad es bastante más compleja y, como comprobamos en el primer capítulo, las expediciones vikingas

alcanzaron esas regiones e islas mucho tiempo antes que los descubridores del siglo xv. De hecho, cuando Cabot llegó a aquellas tierras se encontró con poblaciones indígenas, los beothuk, que durante siglos se habían ido asentando en ellas. Él mismo, en 1497, entró en contacto con varios de estos habitantes de Terranova y los llamó «indios rojos», porque utilizaban pinturas corporales de colores rojizos. Cabot cayó en el mismo error que Colón y, creyendo estar en las Indias, llamó a estos pueblos «indios»... Pero ¿quiénes eran en realidad aquellos beothuk, pobladores de Terranova?

Sus orígenes se remontan al año 1000, cuando surge una tribu que desplaza a los pueblos de la cultura Dorset que durante el siglo viii se habían extendido por todo el Ártico de América del Norte. Los estudios indican que, en su época de mayor esplendor, había unos cuatro mil habitantes beothuk en Terranova. Cazaban bien con arco y flechas, pescaban focas con destreza utilizando pequeñas canoas y se habían adaptado estupendamente a las duras condiciones del Ártico. Además, tenían un idioma único, el beothuk, una lengua que aún trae de cabeza a todos los lingüistas que han intentado estudiarla, porque apenas tiene similitudes con otros idiomas y dialectos conocidos.

Pero, al igual que ocurrió con los indígenas tras la llegada de Colón, el contacto de los habitantes de Terranova con Cabot, y posteriormente con los ingleses, trajo grandes dolores de cabeza a la tribu beothuk. A partir del siglo xvii llegaron también los franceses, y las luchas, enfrentamientos y guerrillas se propagaron, mermando con rapidez la población de beothuk. Durante un breve periodo de tiempo, los ingleses intentaron proteger a los escasos indígenas que quedaban, pero no tuvieron mucho éxito.

En la década de 1820 apenas quedaba un puñado de individuos y los registros nos dejan un interesante dato: conocemos incluso el nombre de la última superviviente de la tribu beothuk. Se llamaba Shanawdithit, aunque su nombre en inglés fue Nancy April, y tuvo una vida corta y muy atribulada. Escapó de varias escaramuzas y finalmente fue capturada junto con su madre y su hermana en 1823. Su familia murió y quedó ella sola, trabajando como sirvienta en la casa de un comerciante de Terranova. Murió muy joven, en 1829, sin llegar a cumplir la treintena, y en sus últimos años, con la ayuda de un comerciante inglés, escribió algunas notas de su vida como beothuk. Pero estas resultaron insuficientes, por lo que con ella se perdió la mayor parte de su cultura, de sus costumbres y también de aquel idioma único... o al menos eso parecía, hasta que, a principios del siglo xx, en 1910, Frank Speck, un antropólogo estadounidense de la Universidad de Pensilvania, consiguió localizar a una anciana, llamada Santu, que era hija de un matrimonio mestizo: su padre era un micmac, un indio canadiense, y su madre, una de las últimas supervivientes beothuk. La anciana apenas había vivido con los beothuk, pero sí recordaba una vieja canción que su madre le cantaba en aquella lengua cuando era pequeña. Con los medios tecnológicos que disponían en 1910, Frank Speck grabó a aquella señora cantando la canción. El audio de esa tonadilla aún se conserva y es el único registro grabado que tenemos hoy en día de lengua hablada beothuk.

Cuando, en junio de 1497, John Cabot alcanzó las costas de Terranova en nombre del rey Enrique VII inició también las demandas para que aquellas tierras pasaran a dominios ingleses. Que fueran propiedad y estuvieran ocupadas por otros seres humanos, que las llevaban habitando

durante siglos, no suponía para Cabot ni para Inglaterra ningún impedimento legal para sus pretensiones.

Tras aquel primer momento de descubrimiento llegó la posterior exploración mediante el tradicional método de seguir los cabos de la línea de la costa. Después de casi un mes de cabotaje por aquellas nuevas tierras, el 20 de julio de 1497, el genovés decidió que ya habían explorado suficiente para ser el primer viaje y, ansioso de llevar las buenas noticias al rey, inició la travesía de vuelta a Inglaterra, donde a buen seguro le esperaba un recibimiento espectacular.

No era fácil navegar en aquellos tiempos, por mares desconocidos y en latitudes poco exactas. Cabot no sabía a ciencia cierta hasta dónde había llegado en aquel viaje y de hecho creía que se encontraba mucho más al norte de lo que realmente estaba. Así que, para la vuelta, fijó un rumbo hacia el sur que no alcanzó Inglaterra, sino que le llevó hasta las playas de Francia. Después de una pequeña escala en las costas de Bretaña, rectificó el rumbo y, por fin, el 6 de agosto de 1497, pudo entrar victorioso en el puerto de Bristol.

El rey Enrique lo colmó de honores, y al igual que Colón, Cabot fue nombrado almirante. Se le concedió un premio en metálico y una pensión vitalicia. Pero lo más importante de todo: el monarca inglés se apresuró a renovar los permisos de Cabot para un nuevo viaje y no es difícil adivinar que la financiación para esa tercera expedición no solo estaba asegurada, sino que se multiplicó de una manera espectacular: ya no sería un pequeño barco con una tripulación reducida, ahora lo iban a hacer a lo grande. Seis navíos y más de doscientos hombres componían la nueva expedición que partiría al año siguiente, en mayo de 1498. De este nuevo viaje de Cabot se sabe algo menos que del primero. De hecho, algunos documentos difieren del número de barcos y afirman que fueron cinco y no seis. Sea como sea, el navegante volvió a hacerse a la mar siguiendo nuevamente la ruta hacia el norte.

En esta parte del relato de este tercer viaje de Cabot, las dudas de hasta dónde llegó empiezan a ser cada vez mayores. Todos los expertos coinciden en que regresó a Terranova y alcanzó latitudes por encima de los 67° Norte, pero a partir de ahí aparecen numerosas versiones de lo que ocurrió. Parece que llegaron a vislumbrar la bahía de Baffin, y que en aquellos mares el hielo les entorpeció el paso, tuvieron que retroceder y seguir haciendo cabotaje hacia el sur. Si nos guiamos por el famoso mapa de Juan de la Cosa, publicado en 1500, los barcos de esta expedición de Cabot fueron bordeando casi todas las costas de Canadá y Estados Unidos hasta llegar incluso al cabo Hatteras, en el actual estado de Carolina del Norte. Algunos autores incluso afirman que alcanzó Florida, terminando así un recorrido casi completo por toda Norteamérica. Se conservan pocos registros y documentos de aquel viaje, por lo que no estamos completamente seguros de hasta donde llegó. Todo parece indicar que Cabot se acercó a la bahía de Baffin y en la vuelta recorrió las costas de Nueva Escocia, en Canadá, Massachusetts, ya metidos en el actual Estados Unidos, bajó por lo que hoy conocemos como Nueva York y terminó llegando hasta Carolina del Norte. Por último, algunos historiadores mencionan que de nuevo tuvo que soportar una revuelta entre los marinos y que decidió volver a Inglaterra.

Estas son las últimas noticias, más o menos fiables, que tenemos de John Cabot. A partir de este momento todo se vuelve borroso y su figura —o la de Giovanni Caboto— se desvanece en la bruma de la historia. Algunos dicen que murió durante el viaje de vuelta, otros afirman que,

aunque consiguió llegar a Inglaterra junto con el resto de la expedición, no duró demasiado y falleció de tuberculosis unos meses más tarde. Lo único cierto que podemos asegurar de su final es que a partir de 1499 ya no hay más noticias de John Cabot, un descubridor a la altura de Cristóbal Colón que ha pasado de puntillas fuera del mundo anglosajón.

Pero aunque la pista de John Cabot se pierda en el último año del siglo XV, su apellido no iba a desaparecer tan fácilmente. Su hijo, Sebastián Cabot, el mismo que le acompañó en sus viajes hacia el norte de Canadá, iba a tomar el relevo, esta vez con un nuevo rey inglés: el célebre Enrique VIII.

Sebastián fue tan aventurero como su padre, pero su fama inicial le llegó como cartógrafo real en la corte inglesa. Sus mapas jugarían un importante papel en la manera en que hoy entendemos el mundo. Cabot realizaría otro viaje fascinante, esta vez bajo el sueldo del rey español Fernando el Católico: exploró casi toda América del Sur, llegando incluso a la boca del río de la Plata. Solo unos años después de la llegada de Cristóbal Colón al Nuevo Mundo, Sebastián ya había navegado de punta a punta todo aquel continente: desde las gélidas latitudes de Canadá en Terranova, hasta el sur de América en tierras tan lejanas como Uruguay o Argentina.

Pero, ante todo, Sebastián fue un magnífico cartógrafo. Uno de sus mapamundis, publicado en 1544, se convirtió en un referente para cientos de marinos, geógrafos y por supuesto para muchos otros cartógrafos, que lo copiaron y adaptaron durante más de dos siglos. Colón y John Cabot pensaban que habían conseguido llegar a las Indias, y ambos murieron sin saber que las tierras que descubrieron pertenecían a un nuevo continente, pero apenas unos años después, gracias al trabajo de cartógrafos como Sebastián Cabot o Amerigo Vesputio, esa idea desapareció y todo el mundo aceptó que aquellas tierras eran un continente por sí mismo y que no pertenecían a Cipango o a algún país de Oriente.

Para muchos —España y Portugal, sobre todo—, las nuevas tierras se convertían en un nuevo paradigma para el comercio, una inmensa oportunidad para acceder a recursos, mercancías y riquezas. Sin embargo, para otros, aquel continente no representó un descubrimiento: en realidad era un obstáculo en medio de su verdadero objetivo. Aquel Nuevo Mundo, principalmente para las potencias que emergían y que buscaban un paso marítimo, era una barrera de tierra infranqueable que se extendía desde el norte hasta el sur y que les devolvía a su problema original: buscar una ruta hacia Oriente.

Este es el verdadero inicio de la búsqueda de los pasos. El paso del Noroeste, a través del Ártico de América del Norte, con todo ese archipiélago de islas al norte de Canadá; y el paso del Nordeste, por el mar Blanco, Rusia, Siberia, el mar de Barents, el mar de Kara, Nueva Zembla y por fin su salida hacia Oriente. Así comienza la aventura de los pasos, la búsqueda para salvar un continente, América, descubrimiento para algunos, obstáculo para otros.

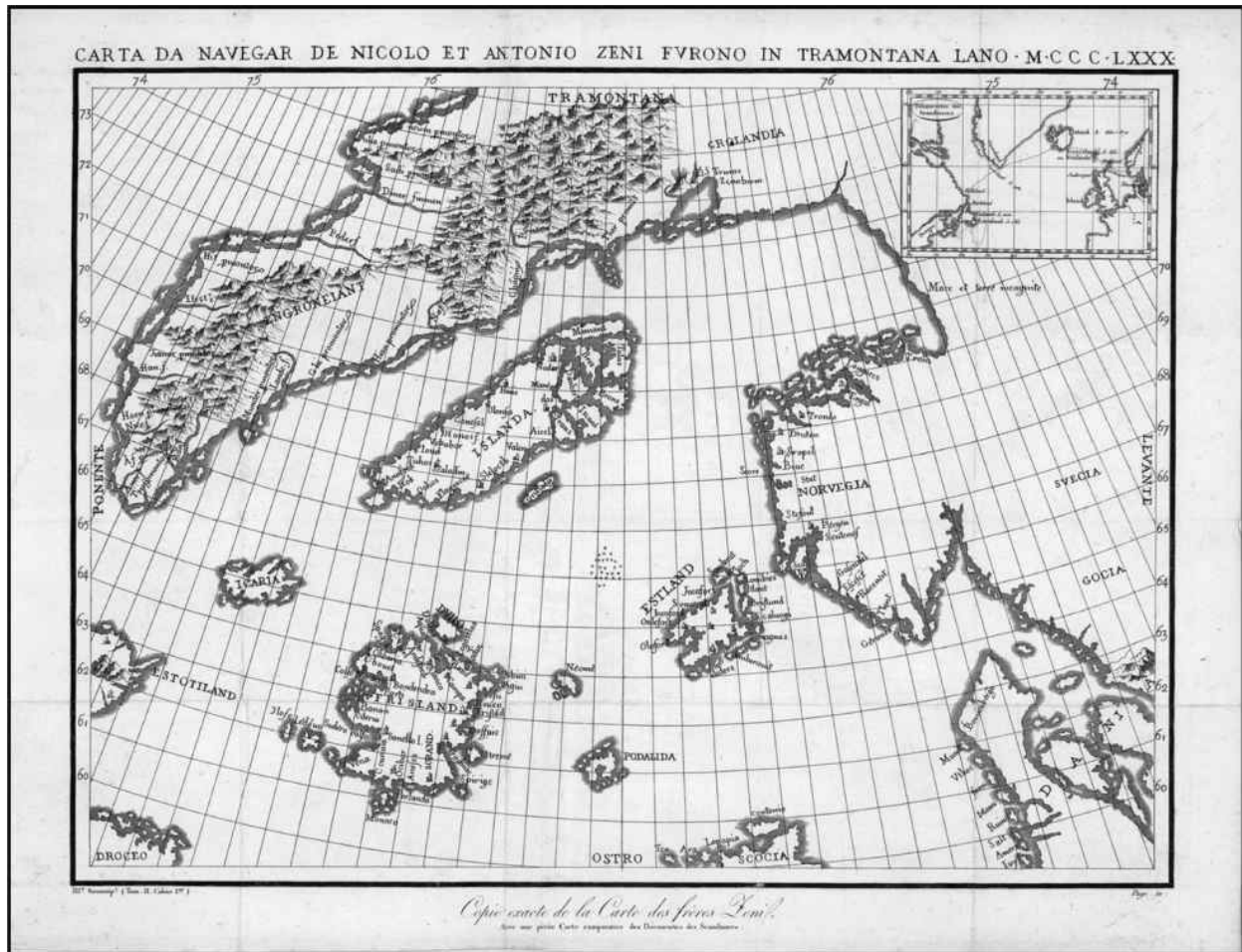
Los mapas serán básicos durante los siguientes cinco siglos, puesto que las expediciones se moverán por regiones y mares poco conocidos incluso en nuestros días. ¿Dónde está Nueva Zembla? ¿Dónde está la isla de Ellesmere? ¿Y la bahía de Baffin? En estas páginas recorreremos lugares inmensos, gigantescas extensiones en tierra de nadie mayores que países enteros y aguas heladas entre miles de pequeños islotes y archipiélagos sepultados entre bloques de hielo. Cerramos aquí el círculo con el que empezábamos el capítulo, volviendo a la anécdota del pueblo

inventado de Agloe: hay algo mucho más peligroso que una mentira, una media verdad. Si una historia solo contiene falsedades, es fácil detectarla y desecharla. Sin embargo, mezclar verdades y mentiras es la manera más eficiente de colar algo falso. Tomar eventos reales, verídicos, recrear un panorama creíble y a partir de ahí incluir partes falsas, elementos misteriosos o inventados resulta más eficaz y seguro que una mentira aislada. En el mundo de la cartografía, las consecuencias que puede acarrear un cóctel de este tipo son impredecibles, sobre todo tratándose de mapas en estas tempranas épocas de exploración y navegación. Una mentira impresa sobre un mapa puede inclinar la balanza hacia un lado y derribar una pieza de dominó, con repercusiones importantes durante siglos. Eso es precisamente lo que ocurrió con el mapa de los hermanos Zeno.

## DICHOSO MAPA

Ni siquiera en la actualidad resulta fácil encontrar información fiable y rigurosa sobre este documento. Hoy en día, sabemos que fue un fraude en toda regla, pero en aquellos tiempos, a mediados del siglo XVI, se consideró verdadero y esta confianza generaría numerosas confusiones durante las siguientes décadas. La historia documentada dice que en 1558 los hermanos venecianos Nicolò y Antonio Zeno publicaron la copia de un supuesto diario que —afirmaban— había sido redactado por un familiar suyo. Este pariente de los Zeno había efectuado un viaje increíble, alrededor de 1400 —más de un siglo y medio antes de la publicación del mapa— por los mares y tierras del norte. Esta presunta expedición se realizó al servicio de un rey llamado Zichmini, que era el señor de una isla llamada Frislandia, situada al norte de Noruega.

Por supuesto, ni existió jamás un rey con ese nombre, ni mucho menos un reino isla llamado Frislandia, todo era una invención de los hermanos Zeno. Lo que ocurre es que las peripecias descritas en aquel diario eran tan emocionantes y describían las islas con tantos detalles que sus contemporáneos se lo creyeron a pies juntillas. Además, aquel relato iba acompañado de un plano, el célebre mapa de los hermanos Zeno, y era un documento tan claro y tan preciso que pocos dudaron de su autenticidad. Los dos italianos utilizaron a la perfección el viejo truco de mezclar verdad y mentira, localizaciones reales y conocidas, con lugares inventados y misteriosos. Combinaba tan bien lo que se conocía, con islas y regiones inventadas, que muchos cartógrafos ilustres como Mercator, Ortelius o Ramusio se lo creyeron totalmente y al reproducirlo iniciaron una reacción en cadena. Los cartógrafos empezaron a incluir en sus obras los lugares que se mostraban en este falso plano. En el mapa de los hermanos Zeno aparecían claramente islas conocidas, como Islandia, mezcladas con otras tierras inventadas, como la gran isla Frislandia o el reino de Estatilandia. Durante más de un siglo y medio, docenas de barcos y cientos de marineros navegaron confundidos buscando aquellos territorios sin encontrar jamás nada.



Mapa de los hermanos Zeno, publicado en 1558.

Henrich Peter von Eggers en el libro de 1793, *Priisskrift om Grønlands Østerbygds sande Beliggenhed*.

Toda la exploración de los mares del norte se vio afectada por la patraña inventada por los hermanos Zeno, que, para aportar más credibilidad a aquel *fake* del Cinquecento, contaron también con la ayuda de un editor italiano de renombre: Marcoloni. Aquello confundió aún más, y usando esta pequeña falacia de autoridad consiguieron que los errores incluidos en el mapa perduraran, con algunas variaciones, hasta casi el siglo XIX.

¿Por qué urdieron esta farsa los hermanos Zeno? La explicación es bastante sencilla si se considera su fecha de publicación, 1558. En las décadas previas, Colón había llegado a América reclamando su dominio para los españoles; Cabot, por su parte, había desembarcado en Terranova y demandado aquellas tierras para el rey de Inglaterra. Y los Zeno, simplemente, se inventaron una historia en la que afirmaban que un familiar suyo había llegado antes que nadie, buscando así el derecho de reclamar territorios para su ciudad, el estado de Venecia.

Hoy sabemos con exactitud que tanto el mapa como el relato de viajes de los hermanos Zeno fueron un truco, y además conocemos bastante bien cómo lo hicieron. Se limitaron a manipular otros mapas existentes, como los trazados por cartógrafos menos conocidos, como Olaus Magnus



y Zamoyski, que curiosamente habían publicado trabajos anteriores a los Zeno y mucho más exactos. Cogieron aquellos mapas previos, les añadieron algunas tierras desconocidas y lo aderezaron con un relato asombroso para llamar la atención; el resultado fue el mapa perfecto para desconcertar a todo el mundo y, de paso, colar las reclamaciones territoriales de Venecia.

El falso mapa de los hermanos Zeno también tuvo consecuencias directas sobre la exploración de los pasos polares hacia Oriente. En lo que representa la entrada al paso del Nordeste —en el margen superior derecho del plano, entre Noruega y Groenlandia, dibujada como península—, se lee claramente una leyenda que dice: *Mare et terre incognite*, es decir, «mares y tierras desconocidas». Estas palabras impresas representaban una evidente y poderosa llamada de atención para cualquier descubridor o aventurero que se precie. De los dos pasos polares hacia las Indias —el paso del Noroeste y el del Nordeste—, es lógico que, tras ver aquel mapa, los primeros intentos se realizaran precisamente por el este, a través de aquellos mares y tierras desconocidas. La noticia de que la Tierra era redonda ya no era una sorpresa. Algunos lo sabían gracias a la publicación del famosísimo mapamundi de Ptolomeo en 1462, un mapa que presenta el mundo conocido con un aspecto claramente abombado, pero los descubrimientos de Colón y de Cabot despejaban ya todas las dudas. Los primeros aventureros, tentados por el extendido mapa de los Zeno, empezarían buscando un paso a las Indias en aquellos mares y tierras desconocidos situados al este. El paso de Noroeste tendría que esperar un poco más.

Poseer un mapa certero o conocer una travesía segura hacia tierras desconocidas representaba una gran ventaja para cualquier país, siempre que supiera mantenerlo en secreto y a salvo de confidentes extranjeros. En el Archivo General de Simancas se conserva una carta escrita por un diplomático español que hacía tareas de espía en Inglaterra y que se llamaba Pedro de Ayala. En ese documento, remitido desde Londres, ya en 1498, se informaba a los Reyes Católicos de los viajes de John Cabot y sus descubrimientos en Norteamérica. Era una carta cifrada, para que si alguien la interceptaba no pudiera leer su contenido, y ponía al corriente de lo que estaba haciendo Inglaterra en aquellas nuevas tierras. Cincuenta años después, en pleno siglo XVI, cuando ya todos sabían que América no era las Indias y que el paso hacia Oriente aún estaba por descubrir... empezaba la verdadera carrera por los pasos del Norte.

## UN BELLO NOMBRE PARA UNA COMPAÑÍA DE AVENTURAS

La primera nación en hacerse a la mar, buscando el paso que sorteara ese nuevo continente y la llevara a las Indias, fue Inglaterra. Y es lógico que fuera así. Los españoles y los portugueses andaban muy ocupados con América, y los ingleses sentían que solo les quedaban migajas, tenían que buscar como fuese una nueva ruta.

En 1541, un noble inglés llamado Robert Thorne hablaba así de la encrucijada en la que se encontraba su país:

España navega libremente por las Indias y los mares occidentales. Portugal manda sus naves por los orientales. Consecuentemente, entre el camino de Occidente y el de Oriente, estos dos países tienen acaparado el mundo para ellos solos. Además, por la ruta del meridiano hay una gran zona descubierta por los españoles. No queda nada más por descubrir salvo que tomemos el camino del norte.

No estamos ante ese impulso romántico por el descubrimiento de los exploradores decimonónicos. En el siglo XVI la carrera polar se movió por poderosas razones económicas, sociales e incluso territoriales para extender dominios, control y comercio. Otro gran viajero inglés, de este siglo XVI, Richard Chancellor, explica con claridad en sus memorias las razones que impulsaron a los ingleses a navegar hacia el norte:

En otros tiempos nuestras mercancías llegaban a los pueblos con quienes comerciábamos pocos días después de haber sido solicitadas. Sin embargo, nuestros artículos, buscados ansiosamente desde muchos años atrás por esos clientes, han sido sustituidos por otros, con la consiguiente bajada en los precios. Y pese a encargarnos de su transporte, han subido los gastos relativos a objetos de procedencia extranjera. Esta situación, dio lugar a que importantes ciudadanos de Londres y hombres de gran sabiduría, preocupados por el bien de su patria, comenzaran a reflexionar sobre los métodos más convenientes a emplear para poner remedio a dichos males. Observando las riquezas de que disfrutaban españoles y portugueses, frutos de sus descubrimientos, los cuales habían ampliado enormemente el área de sus actividades comerciales, se dijeron que ellos alcanzarían idénticos resultados enviando a sus marinos por nuevos mares y océanos.

Estos son los motivos y son económicos. Precios, comercio, mercancías...; no es de extrañar que justo en estos años se fundara la primera sociedad anónima de la historia, concretamente en Londres, en 1551. Una empresa formada por tratantes y marineros destinada a conseguir nuevas rutas de comercio. Para estos comerciantes y contratistas ingleses estaba claro que, si querían subir al carro de los nuevos tiempos, debían unirse todos, hacer piña y fundar una gran compañía que pudiera hacer frente a la expansión comercial de España y Portugal. Una gran empresa que planificara y financiara expediciones, barcos y tripulación para encontrar ese ansiado paso del Norte. El emprendedor rey Enrique VIII había muerto, y aunque su sucesor, Eduardo VI, aún era joven, todo el mundo sabía que era un monarca enfermo y en decadencia. En 1550, el joven rey Eduardo estaba ya dando sus últimos coletazos (moriría solo dos años después) así que los comerciantes eran conscientes de que no podían contar con mucha ayuda por parte de la monarquía. Ante aquella desesperada situación, los muelles y puertos de Inglaterra eran un hervidero de reuniones, comentarios y planes. Y por fin, en 1551, formada por más de 220

comerciantes y marineros de toda Inglaterra, se fundaba la primera sociedad anónima, y lo hacía con uno de los nombres comerciales más bellos que ninguna empresa haya tenido nunca: «Compañía de aventureros mercantes para el descubrimiento de regiones, dominios, islas y lugares desconocidos». Unos años después, en 1555, este característico nombre desaparecería y la sociedad cambiaría su denominación, pasando a conocerse como la Muscovy Company, o la Compañía de Moscovia. La empresa más longeva de la historia, con una trayectoria apasionante y que aún se mantiene activa en nuestros días.

Pero con su fundación también llegaba la pregunta que todo el mundo se hacía: ¿a quién ponemos a cargo de esta compañía de aventureros para el descubrimiento de lugares desconocidos? La respuesta era bastante obvia, y el nombre nos es conocido: Sebastián Cabot, el marino más célebre de aquella época, hijo del gran héroe inglés John Cabot, la designación más lógica y natural. Sebastián era el más adecuado, de joven había viajado a los territorios de Norteamérica acompañando a su padre, se había convertido en un magnífico cartógrafo e incluso en España lo habían nombrado piloto mayor del reino. Pero además había participado en otra gran expedición española que había llegado hasta el sur de América. A mediados de siglo había dejado España y estaba de vuelta en Inglaterra: el cargo de presidente de la Compañía de aventureros mercantes ya tenía nombre, Sebastián Cabot.

Sin embargo, en 1551 Cabot contaba ya con más de sesenta años y no estaba para muchos viajes, así que su trabajo fue el de organizar y preparar las expediciones... lo que hoy podríamos denominar el «jefe de planificación». Por supuesto, necesitaría marinos para comandar aquel primer gran viaje en busca del paso del Norte. Los cargos más importantes se distribuyeron de la siguiente manera: siguiendo las buenas costumbres inglesas, el puesto principal de la expedición lo ocuparía un noble, sir Hugh Willoughby, un hombre de buena cuna, un gran soldado y militar, pero que apenas sabía nada de navegación. Esta combinación se ha dado en numerosas ocasiones durante la historia polar y casi siempre con nefastos resultados. Para compensar la falta de experiencia marina de Willoughby, la compañía nombró a Richard Chancellor, un capitán experimentado, un comerciante bregado en muchos mares y alguien que se había convertido en una de las voces que más empujó para que Inglaterra buscara nuevas rutas comerciales.

Cabot iba a planificar la expedición y a dictar las reglas de la marinería en aquel gran viaje. Uno de los aspectos que más le preocupaban era la disciplina de los marineros. Viajando con su padre tuvo que enfrentarse a numerosas revueltas, así que se tomó muy en serio este apartado y dictó un férreo código de conducta que debería aplicarse de manera estricta. Se han conservado muchas de aquellas normas que Cabot impuso, entre las que se incluía la prohibición de blasfemar y jurar, las conversaciones obscenas, las apuestas a los dados, las cartas y cualquier otro juego, puesto que «ocasionaban la ruina de los que se entregaban a ellos, aparte de dar lugar a riñas que desembocaban a menudo en el crimen». Además, antes de embarcar, cada marinero debía hacer un juramento ante el jefe de la expedición, y estas reglas eran leídas en voz alta a todos los marineros una vez por semana. Y no solo en alta mar, Cabot redactó cláusulas para el comportamiento de los marinos en cualquier tierra que pisaran: el uso de la fuerza quedaba prohibido, salvo último recurso; a las mujeres que encontrasen debían respetarlas a toda costa; y en general, la cortesía y la precaución debían regir todos los movimientos de aquellos expedicionarios. Al fin y al cabo,

eran marineros ingleses. Estamos asistiendo a los inicios de lo que más adelante se convertiría en la Marina más legendaria de la historia y una profesión que sería el orgullo de todo un país durante siglos.

Llegó así la gran expedición. El 10 de mayo de 1553, tres magníficos barcos anclados en el puerto de Deptford inician su travesía hacia mares y tierras desconocidos en busca del paso hacia las Indias por el nordeste. Al mando de la expedición, sir Hugh Willoghby, a bordo del navío Bona Esperanza. Inmediatamente detrás, el gran navegante Richard Chancellor, comandando el navío Edward Bonaventure, y cerrando la comitiva, el tercer barco, el Bona Confidentia, al mando de otro gran marino de origen holandés, Cornelias Durfoorth.

Un pasaje, extraído del libro de Laurence Patrick Kirwan, que además contiene citas literales de la época, nos ofrece una visión muy certera de lo que significó la partida de esta expedición de Willoghby, Chancellor y Durfoorth:

La corte se encontraba en aquella época del año en Greenwich y cuando las embarcaciones fueron avistadas se produjo una gran excitación entre el público. Los cortesanos —relata un espectador—corrían de un lado para otro, mezclándose con la gente del pueblo en la costa. Los miembros que componían el consejo privado se hallaban asomados a las ventanas de palacio. Algunos subieron hasta lo alto de las torres. Los buques, para corresponder a aquellas aclamaciones, saludaron a todos con una salva de artillería, cuyo estruendo pareció rebotar en las elevaciones de la ciudad, repitiéndose interminablemente como un eco, y los marineros gritaron de tal manera que el aire se pobló de nuevo de ruidos, como minutos antes. Unos se subían a los castillos, haciendo gestos de adiós dirigidos a sus amigos, otros se movían sin cesar por las cubiertas o trepaban por las jarcias o se encaramaban a lo alto de los palos. Varias damas y caballeros subieron a bordo de las naves, bebiendo a la salud de los buques y sus tripulaciones.

Era un día de gloria para Inglaterra, el inicio de una increíble expedición que dejaría triunfos y derrotas repartidos por el camino.

Empecemos echando un vistazo a aquellos tres barcos y a sus tripulaciones. Comandando el barco principal, el Bona Esperanza, y a pesar de su nula experiencia en navegación, estaba Willoghby. Su puesto al mando de la expedición se basaba más en su liderazgo. Buscaban un caballero inglés que supiera llevar bien la disciplina y para eso Willoghby era el indicado. Había sido soldado en las guerras contra Escocia y el mismísimo rey Enrique VIII lo había nombrado caballero. No obstante, comandar marineros en un barco, en medio de unas aguas desconocidas, no es lo mismo que dirigir un regimiento, por lo que necesitaba un buen piloto a su lado, y ese navegante era William Gefferson, un tipo experimentado que complementaría la inexperiencia de Willoghby en el Bona Esperanza.

Por otro lado, tenemos a Richard Chancellor, al mando del navío Edward Bonaventure. Él sí era un marino curtido en mil mares, un comerciante de éxito pero, además, para asegurar la expedición, iba acompañado de uno de los personajes más apasionantes de estas primeras misiones al norte, Steven Borough. Un hombre que se embarcó hasta en tres expediciones árticas. Él y su hermano William Borough, a pesar de sufrir lo indecible en todos y cada uno de estos viajes, se volvían a enrollar una y otra vez, fueron los primeros «enganchados» al Ártico y terminaron convertidos en protagonistas de algunas de las peripecias polares más extraordinarias de este siglo XVI.

Para completar la comitiva, un fichaje estrella. La Compañía de aventureros quería entre sus

filas a los mejores marineros, y después de conseguir a Cabot, trajeron desde Holanda a otro gran piloto, Cornelias Durfoorth, el hombre que comandaría el tercer barco, el Bona Confidentia.

Era una mañana radiante de mayo de 1553, los navíos descendían majestuosos por el Támesis, aclamados y vitoreados por una multitud que se agolpaba en Londres para verlos partir. Los mejores barcos jamás construidos por Inglaterra, los mejores comandantes y los marineros más disciplinados de la época. En un principio, todo parecía apuntar hacia otro gran éxito de la marinería británica. Asegurar que eran los mejores barcos de Inglaterra no es ninguna exageración. El Matthew, el navío con el que John Cabot había conseguido su gesta de atravesar el Atlántico y llegar al Ártico canadiense, era un cascarón de juguete de apenas cincuenta toneladas comparado con estos nuevos buques. La experiencia adquirida durante las últimas décadas en las aguas heladas del norte había enseñado a los ingleses que aquellos mares no se andaban con chiquitas y que había que viajar preparado. El Bona Esperanza pesaba 120 toneladas; el Edward Bonaventure, 160 toneladas, y el más pequeño y ágil, el Bona Confidentia, 90 toneladas. Pero además eran los primeros barcos de Inglaterra que llevaban la cubierta forrada de metal. Los cascos de los tres buques se forraron de plomo para soportar las más que seguras investidas del hielo en aquellos mares, y también porque, cuando llegasen a las Indias, el clima sería cálido y muchos afirmaban que aparecerían gusanos que destruirían el casco de madera.

En resumen, tres magníficas embarcaciones, un estupendo ideólogo como Sebastián Cabot planificando la expedición y un buen puñado de marinos y comandantes dirigiendo desde el timón la primera gran búsqueda de un paso por el norte hacia las ansiadas Indias. De todo ese monumental esfuerzo, de toda aquella gran expedición, tan solo sobrevivió un barco, un solo buque regresó a salvo a Inglaterra. El resto de aquellos hombres pereció, naufragó o simplemente desapareció.

Sir John Barrow, el principal impulsor de la exploración polar del siglo XIX, dejaba en su crónica histórica de los viajes al Ártico el siguiente pasaje sobre esta expedición:

De los tres barcos que salieron, solo sobrevivió el Edward Bonaventure, con Chancellor y Borough. Los otros dos, junto con sus oficiales y tripulantes en número de unos setenta, perecieron miserablemente bajo los efectos del frío, del hambre, o de ambos, en alguna parte inhóspita y desierta de la costa oriental de Laponia.

Jean Mirsky, en su ruta al Ártico, añade:

Las naves y los cadáveres fueron encontrados al año siguiente por pescadores rusos. Los varados cascos, supuestamente protegidos con el mejor de los plomos, sucumbieron frente a las aguas del norte y debieron parecer una burla a aquellos hombres condenados a morir lentamente en aquella tierra de desolación, expuesta a los horrores jamás soñados del invierno ártico. No habían llegado a Catay, habían sido devorados por la Rusia ártica.

La fortuna quiso que fuera precisamente el Bonaventure de Richard Chancellor el único navío en sobrevivir a las dificultades de aquellos mares. Como un guiño del destino, el buque hizo honor a su nombre y tuvo, precisamente eso, «buena ventura». Ocurrirá a menudo en la historia de la exploración polar, los barcos de una expedición se separan y la suerte decide su destino: la deriva hacia un lado de la costa o hacia la rivera contraria representa en muchas ocasiones la vida o la muerte. La caprichosa fortuna, como una moneda lanzada al aire, puede empujar a toda una

tripulación hacia un terreno infernal y solitario, o posarla cerca de algún poblado inuit donde conseguir ayuda y salvar el pellejo. Estar preparado es fundamental, pero tener un poco de suerte nunca viene mal.

Definitivamente, la fortuna no fue nada benévola con esta primera gran expedición. Tras aquella salida triunfante a través del Támesis, los tres barcos se hacen al océano y enfilan rumbo a los mares de Noruega. Las mismas aguas que pusieron en aprietos a los vikingos se conjuraban entonces contra los ingleses, y solo unos meses después de partir, empezó a fraguarse la tragedia. En septiembre de 1553 los tres barcos navegaban frente a las costas del archipiélago de las islas Lofoten cuando una fuerte tormenta los separó. Las cartas hablan de un «terrible torbellino, o un terrible tornado» que desarma la expedición y envía a los barcos en direcciones diferentes. Chancellor, en el Bonaventure, es empujado hacia un lado, y el resto de los barcos terminan despedidos hacia otro. Su suerte final se decidió ese mismo día de septiembre, durante aquella tormenta en los mares de Noruega.

## LOS DIARIOS

Otro de los elementos pioneros en esta expedición británica es que los capitanes tenían la obligación de documentar cada día todo lo que ocurriera en el viaje. Muchos de los protagonistas y aventuras anteriores se han perdido o se han olvidado precisamente porque no se conservan documentos de sus peripecias. La gran expedición de Willoghby y Chancellor llevó a rajatabla la obligación de escribir un diario, relatando todo lo que acontecía durante el viaje. Y lo escribían todos los días, sin importar las condiciones en las que se encontraran. Esta disciplina será fundamental en las exploraciones polares en el futuro: hombres que, a pesar de estar muriendo literalmente de hambre o de frío, llevan un registro diario de observaciones, descubrimientos y anotan todo lo que sucede, sin importar el estado en el que se encuentren o las penurias por las que estén pasando. Será una constante a partir de esta expedición, y mucho más en las misiones inglesas.

El diario de Chancellor es el documento que mejor se ha conservado. La tormenta dividió la expedición y el barco de Chancellor y Borough terminó en las aguas del mar Blanco, un golfo en el mar de Barents, en pleno océano Glacial Ártico. Las descripciones de Chancellor en su diario son espectaculares: «Nos encontrábamos en un lugar donde no había noche, sino luz continua sobre el mar inmenso y poderoso».

Más que navegar, vagaron por aquellas aguas durante días, hasta que el majestuoso navío Edward Bonaventure consiguió llegar a un puerto ruso, al que llamaban Jolmogory y que unos años más tarde sería designado como Novojolmogory. Hoy lo conocemos como Arcángel, uno de los puertos más importantes de Rusia en la desembocadura del río Dviná Septentrional en el mar Blanco.

Las caras de los ingleses debieron de iluminarse al atracar en aquel puerto de la Rusia ártica y descubrir que habían llegado a un país gobernado por un emperador llamado Iván Vasílievich. Su sorpresa solo iría en aumento, puesto que días más tarde, unos emisarios les comunicarían que su señor quería conocerlos en persona. Vasílievich, al que hoy todos conocemos como el zar Iván IV de Rusia, el mismísimo Iván el Terrible, los invita a su palacio y la expedición inglesa se dispone a descubrir la inmensidad de las distancias en ese país. Desde el puerto donde habían atracado hasta Moscú los separaban más de mil kilómetros. Chancellor, acompañado de un grupo de sus marineros, estaban a punto de experimentar todas las delicias (e incomodidades) de un extraordinario viaje en trineo, algo inédito para ellos. Durante las semanas siguientes, en los trayectos de ida y vuelta, los marineros de Chancellor terminarían recorriendo en trineo más de 1.200 millas inglesas, esto es, unos 1.900 kilómetros para alcanzar la capital, encontrarse con el gran zar y descubrir que, en el fondo, Iván el Terrible no era tan terrible, al menos con aquellos ingleses. Las joyas, el oro y los espléndidos ropajes del mandatario impresionaron a los marineros, que se quedaron encantados con el trato recibido. En el diario de Chancellor podemos leer que «el Zar los recibió a su mesa para ofrecer a cada uno, y con su propia mano, una copa de bebida». Por fin, Chancellor tenía lo que tanto buscaba: un país rico y pujante con el que abrir

mercado. El comercio con Rusia nació allí mismo, y se cimentó gracias a aquellos días con el propio zar.

Chancellor volvió encantado a Inglaterra, contando las maravillas de aquella Moscovia que había visitado y trayendo cartas del zar invitando a otros comerciantes. La Compañía de los mercaderes aventureros ya tenía una nueva ruta y la ventana al comercio que tanto anhelaban. A partir de 1555, la sociedad de mercaderes y aventureros pasaría a llamarse Compañía de Moscovia, y así la conoceremos hasta nuestros días.

Esta fue la mejor parte de la expedición, la que sobrevivió, pero quedan pendientes las desventuras de los otros dos barcos, el Bona Esperanza y el Bona Confidentia... En este caso, sus nombres no ayudaron mucho al destino de sus tripulantes. Durante aquella tormenta de septiembre de 1553 que los separó, los barcos de Willoughby y Durfoorth fueron empujados hasta el cabo Norte, en los límites de Noruega. El Bona Esperanza, tras semanas de navegar de un lado a otro, se adentró en el mar de Barents, por la costa norte de la actual península de Kola, y terminó recalando en algún punto indeterminado del óblast ruso de Múrmansk. El barco estaba maltrecho y los hombres de Willoughby no tuvieron otra opción que refugiarse como pudieron y pasar allí el invierno. En aquellos parajes desiertos y solitarios, todos fueron muriendo, uno por uno, ya fuera por hambre, congelados o por escorbuto, la enfermedad que más marinos se ha llevado en toda la historia y que se convirtió en una verdadera guadaña en casi todas las expediciones polares hasta bien entrado el siglo xx. Los cuerpos de aquellos marineros fueron encontrados al año siguiente, en 1554, por pescadores rusos. No sobrevivió nadie.

De Willoughby se encontraron diversas anotaciones, escritas de su puño y letra, donde contaba cómo se habían intentado alimentar de focas, venados, osos y hasta zorros, de cómo tuvieron que soportar enormes tormentas de nieve y granizo, de vientos casi constantes que apenas les permitían ver nada y de cómo terminaron perdidos y deambulando en todas direcciones por aquellos parajes, durante semanas, sin llegar a contactar con ningún ser humano. Día tras día, Willoughby escribió en su diario todas sus penalidades, anotando cómo sus hombres iban cayendo por el camino, hasta que finalmente murieron todos.

El resultado final de esta expedición es bastante agri dulce. Por un lado, la apertura comercial que Chancellor trajo desde Rusia y, por otro, la muerte y desaparición de dos barcos con sus tripulaciones al completo. Pero así eran las cosas en estos siglos, unos lloraban por los fallecidos mientras que otros ya estaban embarcados y listos para volver a la carga con una nueva expedición. En 1555, el victorioso Chancellor asumió el mando del nuevo viaje. Una nueva expedición hacia Moscovia que terminaría de manera rocambolesca con el propio Chancellor ahogándose para salvar a un embajador ruso que venía con él en el viaje de vuelta.

Esta segunda expedición de la Compañía de Moscovia sería realmente peculiar. Chancellor vuelve a salir de Londres con su barco de la suerte, el Edward Bonaventure, al que acompaña otro navío fletado para la ocasión llamado Philip and Mary. Ya en camino hacia Rusia, reciben las noticias de la muerte de Willoughby, por lo que Chancellor decide desviarse del rumbo marcado para llegar al punto donde este había desembarcado. No divisan ningún cuerpo, pero Chancellor se encuentra con los dos barcos perdidos de la expedición, recoge las anotaciones de Willoughby y recupera esos dos navíos. Una sorpresa inesperada, el Bona Esperanza y el Bona Confidentia,



tras algunas reparaciones de emergencia, vuelven a hacerse a la mar y se incorporan a la nueva expedición de Chancellor.

El inglés retoma nuevamente el rumbo a Rusia con una imprevista comitiva compuesta ahora de cuatro flamantes barcos. No obstante, el desvío tomado por Chancellor para recuperar los navíos y los documentos de la anterior expedición los hizo adentrarse en las costas orientales de Noruega y aquello retrasó el viaje. Aun así, el inglés consigue remontar toda la costa noruega y vuelve a salir airoso de la situación. Llega nuevamente al puerto ruso con sus cuatro barcos y consigue establecer el primer intercambio de mercancías a través de la nueva ruta. Tejidos y sobre todo lanas inglesas fueron el principal objeto de mercado. Parecía que el comercio con Moscovia empezaba a dar sus frutos. Animados por estos tratos comerciales, los rusos envían un emisario, el primer diplomático ruso que iba a visitar Inglaterra. Se llamaba Osep Nepeja y se embarcó junto con Chancellor en el viaje de retorno.

Sin embargo, la vuelta no iba a ser tan fácil. El invierno se les echó encima y no tuvieron otra opción que resguardarse en lo que hoy conocemos como el fiordo de Trondheim. Definitivamente, no estaban preparados para aquello. Una nueva tormenta les pilló desprevenidos y el Bona Esperanza terminó hundiéndose en el fondo de aquellas aguas. Por su parte, el Bona Confidentia se perdió de vista y jamás volvieron a tener noticias de él. Los dos barcos recuperados se habían vuelto a esfumar y Chancellor se había quedado como al principio: con su Edward Bonaventure y el Philip and Mary.

Con la expedición nuevamente en desbandada, con dos barcos hundidos, Chancellor decide apretar los puños y seguir adelante. Logra reponerse y parece que lo va a conseguir cuando, justo en las costas de Escocia, el navío sufre un ataque. El inglés intenta poner a salvo al embajador ruso como puede, pero no lo consigue. El querido capitán Chancellor muere ahogado y al emisario del zar lo secuestran los escoceses. Curiosamente, unos meses más tarde, el embajador ruso consigue escapar de sus captores escoceses y logra arribar sano y salvo a Londres. Así finaliza la segunda gran tentativa de la Compañía de aventureros, la Compañía de Moscovia, con Willoughby y Chancellor muertos. ¿Quién queda? De aquella gran expedición original, y tan solo unos años más tarde, aún sigue en pie el gran piloto de Chancellor, el segundo a bordo del Bonaventure, Stephen Borough.

Primavera de 1556. Nos encontramos con Stephen Borough y su hermano William en una hostería de Gravesend, en la rivera sur del Támesis. La Compañía de Moscovia celebra un gran banquete en su honor, con cerveza, música, baile, y con el mismísimo Sebastián Cabot, ya bastante anciano, presente y homenajeando a Borough, el héroe del momento, superviviente de los dos viajes anteriores que, como era previsible, está listo para su propia expedición.

A la mañana siguiente, Borough se hace a la mar en un pequeño barco llamado Searchthrift, con unas dimensiones mucho más reducidas y con apenas cincuenta toneladas de peso, en una expedición que busca un nuevo paso a través del peligroso mar de Kara, al norte de Siberia. El objetivo sigue siendo encontrar una ruta hacia el este, y en este empeño, Borough consigue llegar las islas de Nueva Zembla, un enorme archipiélago helado de más de noventa mil kilómetros de extensión que será un escenario fundamental de las siguientes expediciones por el nordeste.

Borough sobrevivirá a lo que está por llegar, pero su misión será una de las más duras a las

que se ha enfrentado hasta el momento. El poderoso Ártico, en toda su inmensidad iba a dejar huella en aquellos marinos nada más alcanzar las aguas más al sur de Nueva Zembla. El pequeño barco de Borough comprobó de qué es capaz la naturaleza en aquellas latitudes.

Del viaje de Borough también se han conservado documentos, y con ellos podemos seguir los pasos de su periplo. Al llegar a la península de Kola, la expedición se encontró con varias embarcaciones de pescadores rusos que les echaron una mano guiándoles y señalándoles el camino más seguro hacia el mar Blanco. Una vez allí, estarían a su suerte. Tras navegar varios días tuvieron un encuentro que les dejó una impresión bastante notable. En el diario de Borough se puede leer:

¡Una ballena!, había una monstruosa ballena a babor, tan cerca de nuestro costado que podríamos haberle clavado una espada, cosa que no nos atrevimos a hacer por miedo a que volcara nuestro pequeño barco, todos gritamos y al estrépito de nuestras voces la bestia se alejó de nosotros.

Tras el encuentro con la gran ballena, la expedición de Borough siguió hacia el este, atravesó el estrecho de Nueva Zembla y continuó el viaje hacia el mar de Kara. El descenso de temperaturas dejó la cubierta helada. Los marineros, con la precaria ropa de abrigo de aquel siglo, en 1556, se agrupaban durante las noches, apiñados en la bodega. La historiadora J. Mirsky describe el panorama de esta forma:

En el mar de Kara se enfrentaron con toda la intensidad de los hielos, las nieblas y las gélidas tormentas. Hasta la sangre se les helaba en las venas, durante semanas navegaron deambulando por aquellas aguas hasta que se encontraron con lo increíble.

Una gigantesca barrera congelada les impedía el paso. El barco, zarandeado por los vientos, llegó hasta las proximidades de una increíble pared de hielo de docenas de metros de alto. Desde la cubierta, los marineros levantaron sus cabezas hacia aquel muro blanco y decidieron que ya no podían más. Borough miró a su tripulación. Enfermos, congelados, apiñados en un barco diminuto que era un juguete a merced de los vientos y, frente a ellos, una pared de hielo que se extendía hasta donde la vista podía abarcar. No había forma de seguir adelante, debían volver a Inglaterra para avisar de lo que había en aquellas latitudes.

Este abrupto parón tuvo importantes consecuencias. El relato aterrador que Borough contó a su regreso a Inglaterra hizo que durante los siguientes veinticinco años nadie se atreviera a navegar por aquellas aguas. La búsqueda del paso del Nordeste se iba a estancar durante varias décadas y la compañía decidió continuar y fortalecer el comercio con Rusia mediante las rutas que ya habían abierto y que eran mucho más seguras. Para empeorar aún más las cosas, el único viaje al nordeste por Nueva Zembla y el mar de Kara que se organizó en aquellas fechas se perdió y nunca volvió. Estaba compuesto por dos barcos menores, el George, al mando de Arthur Pet, y el pequeño navío William, al mando de Charles Jackman. Los barcos eran frágiles, el George, de cuarenta toneladas, y el William, de veinte, por lo que resultaron poco útiles en aquellas aguas bravas y peligrosas. Jackman nunca regresó a Inglaterra y los marinos que consiguieron volver vivos contaron los mismos horrores que Borough.

La Compañía de Moscovia suspendió las exploraciones y abandonó el objetivo de alcanzar

las Indias a través de aquel supuesto paso helado por el nordeste. Los años pasaron, el comercio con Rusia y la compañía de mercaderes ingleses prosperó y para ellos, al menos por el momento, eso sería suficiente. Habrá que esperar varias décadas hasta encontrar un nuevo empujón en las exploraciones. Francia no se iba a quedar quieta viendo como España, Portugal y ahora Inglaterra se hacían con las mejores rutas. Holanda, una potencia que empezaba a despuntar y que contaba con increíbles marineros, tampoco permanecería con los brazos cruzados. Los ingleses habían iniciado una carrera a la que, muy pronto, se unirían otras naciones.

## Pioneros

Hace unos años se me presentó la oportunidad de subir a un barco que realiza tareas de investigación biológica en aguas de Canarias. Al mando se encontraba Natacha Aguilar, científica experta en cetáceos de la Universidad de La Laguna, y en aquella ocasión fuimos testigos de algo realmente único en la vida. Nos trasladamos a las profundas aguas entre las islas de Tenerife y la Gomera, buscando grupos de ballenas. Es una tarea complicada que requiere buena vista, algo de suerte y sobre todo paciencia, pero después de unas cuantas horas oteando el mar sin descanso, por fin empezamos a conseguir los primeros avistamientos. Nos aproximamos con sigilo a un nutrido grupo que emergió a babor y entonces ocurrió algo maravilloso: un puñado de zifios se acercó al barco, y permaneció tranquilamente junto a nosotros durante casi quince minutos, curioseando, asomándose y jugando a apenas unos metros de nuestra cubierta.

Las ballenas tuvieron un importante papel en estas tempranas etapas de exploración polar. Hasta ahora nos hemos centrado en los marinos y mercaderes pero apenas han aparecido las travesías que, durante siglos, realizaron otro tipo de aventureros: los pescadores, los balleneros, los buscadores de bancos de bacalao. El propio nombre de «ballenas francas» remonta su etimología a estos siglos. Los pescadores denominaban a este tipo de ballena *right whale*, un término que aún se utiliza en inglés y que se acabó traduciendo como ballena franca. *Right whale*, la ballena correcta, la ballena adecuada. Son ballenas tranquilas, y al igual que en el barco de Natacha, estos pacíficos gigantes se acercaban plácidamente a los navíos, lo cual hacía que su captura fuera una tarea sencilla. El propio Borough describió su encuentro con una de ellas y exclamaba que el animal se había aproximado tanto al barco que podrían haberle clavado sus espadas en el lomo. Así se convirtieron en las preferidas de los pescadores: las ballenas francas eran las más fáciles de cazar, se acercaban con poca cautela, eran curiosas y tranquilas... todo un filón para cualquier ballenero. Además, una vez muertas, flotan, no se hunden, lo que facilita enormemente su captura y recogida. Eran, en definitiva, las ballenas correctas, las *right whales*.

Empezar con balleneros este tercer capítulo no es casual. Las expediciones de pesca que se acercaron a regiones polares fueron muy comunes durante esos años, lo que ocurre es que no

llevaban diarios de sus conquistas, ni escribían libros como la mayoría de los exploradores que estamos conociendo. Ellos iban a pescar, a cazar ballenas, y a buscar grandes bancos de peces, no se preocupaban de la fama o la gloria de los descubridores. Por eso no resulta descabellado afirmar que, con total seguridad, estos balleneros y pescadores de los siglos XIII, XIV, XV, XVI y XVII alcanzaron muchas regiones árticas adelantándose a los exploradores. No escribían sus hazañas y por eso no han pasado a la historia, como Chancellor, Frobisher, Buffin o Hudson.

Pero que sea difícil encontrar documentación de estos pescadores exploradores no significa que sea imposible. Mención especial merecen algunos párrafos de un documento que relata *Una expedición española a la Tierra de los Bacallaos en 1541*, textos que fueron descubiertos a finales del siglo XIX por el historiador José Toribio de Medina, que los editó y publicó en una obra del año 1896. En sus páginas se puede leer:

Examinando en el Archivo de Indias de Sevilla algunos papeles sin clasificar, encontramos un expediente con muy mala letra en el que aparecían consignadas las diligencias obradas en Bayona en 1541 para el despacho de una carabela a la tierra de los Bacallaos. Pudimos luego persuadirnos con su vista que se trataba en él de un hecho poco menos que ignorado y cuyo conocimiento podía interesar al estudio de las primeras exploraciones geográficas del Nuevo Continente. Procedemos a hacerlo copiar y en las páginas siguientes el lector podrá verlo en letras de molde.

Tierra de los Bacallaos fue una de las denominaciones por las que se conocían durante aquellos años las zonas de Terranova, el Labrador... Mucho más silenciosos que los exploradores, pero igual de arriesgados, los pescadores y balleneros, especialmente los aguerridos vascos, ya merodeaban por el Ártico canadiense en estas tempranas fechas. Si seguimos indagando en el libro escrito por Toribio de Medina, leemos: «En el verano de 1541, Carlos V envió a los Bacallaos una carabela mandada por un tal Ares de Sea, a comprobar lo que había hecho en aquellas tierras un capitán francés que se dice Jacques Cartier». Volvemos a los espías, a las intrigas y comprobamos que nuestro rey y emperador mostraba un especial interés por lo que hacían en aquellas latitudes otros países como Francia o Inglaterra. El texto continúa y menciona expresamente «las expediciones anteriores al descubrimiento de América verificadas por los vascongados a las costas de Escocia e Irlanda, en busca del *gadus morhua* (es decir, en busca de bacalao), y anteriores al descubrimiento de Terranova, hecho que los pescadores vascongados atribuían a Echaide».

La historia de los balleneros vascos resulta asombrosa. Más de mil años cazando ballenas. Más de doce siglos. Existen pruebas documentales de la presencia de pescadores vascos en las islas Feroe, en el año 875, lo que significa un viaje de más de dos mil kilómetros, en el siglo IX, solo para pescar bacalao y ballenas. Pero además contamos con evidencias escritas de la existencia de una flota de veinte barcos vascos que llegó a Islandia, en 1412. Se situaban a un tiro de piedra de Terranova, Labrador, a un pequeño salto de América del Norte, ochenta años antes del histórico descubrimiento de Colón. Por supuesto, en rigor y con los datos disponibles, no es posible afirmar que los vascos llegaran a América antes que Colón, pero lo cierto es que existió una miríada de embarcaciones pesqueras navegando en las cercanías de Terranova en fechas muy interesantes. Marinos y pescadores como el ínclito guipuzcoano Juan de Echaide que, según los registros que han llegado hasta nosotros, se hizo a la mar al frente de una expedición compuesta

por dos barcos. El otro capitán que lo acompañaba se llamaba Matías de Echeveste, y con él consiguió llegar a Terranova, al parecer, un año antes que John Cabot. Las crónicas que se conservan son escasas y, apenas nos cuentan nada de aquella expedición de Echaide, por lo que, continuando con la cautela histórica y mientras no aparezcan nuevas pruebas documentales que indiquen lo contrario de manera clara, seguiremos considerando a Cabot como el descubridor oficial de Terranova. No obstante, su mérito es innegable: ahí estaban los vascos, buscando las mejores aguas para pescar bacalao y ballenas, esas ballenas francas y adecuadas, llegando a latitudes asombrosas para la época, pero desafortunadamente sin dejar suficientes registros ni documentos que prueben con total seguridad que ellos en realidad fueron los primeros.

## FROBISHER

Quienes sí dejaban registros, anotaban todo por escrito y llevaban obligatoriamente un diario de a bordo eran, por supuesto, los ingleses, con la gran Compañía de Moscovia al frente. Los primeros intentos de esta compañía habían dejado una mezcla agrí dulce de buenas y malas noticias con aquellos incipientes pioneros como Willoughby, Chancellor o Borough. En los siguientes años, el trasiego de barcos y expediciones no pararía, se unirían nuevos países como Holanda o Francia y llegaría el momento de una segunda hornada de marinos. Una nueva generación de exploradores que, a pesar de las durezas que relataban sus antecesores, se mostró dispuesta a casi todo por conseguir el descubrimiento de sus vidas: el ansiado paso al Norte. Entra además en escena Martin Frobisher, un marino de Yorkshire al que si tuviéramos que calificar de alguna manera sería de «perseverante», quizá una de las personas más insistentes que ha existido en toda la historia. Un aguerrido inglés tan empeñado en hacer su viaje que dedicó quince años a llamar de puerta en puerta, solo para encontrar financiación para realizarlo. Quince años, desde que prepara la idea hasta que por fin consigue el dinero y los medios necesarios para partir en busca del paso del Noroeste.

En la historia de la exploración polar, la financiación ha sido siempre un quebradero de cabeza para todos aquellos que han querido montar una expedición. Desde Shackleton, hasta Scott, pasando por Franklin, Amundsen o Nansen, el primer paso que tuvieron que dar en cada una de sus expediciones fue siempre buscar el dinero y los recursos financieros para pagar barcos, marineros, provisiones... Algunos de ellos lo pasaron peor buscando apoyos económicos que atrapados en el invierno polar. Martin Frobisher fue el más claro ejemplo de lo complicado de esta tarea, pues empleó década y media de su vida hasta encontrar un mecenas para su proyecto. En 1560, el inglés ya estaba totalmente convencido de que, igual que Magallanes y Elcano habían hallado un paso bordeando América del Sur, tenía que existir otro similar en América del Norte. Además, las andanzas de otro explorador francés llamado Jacques Cartier, que había recorrido unas décadas antes las costas del norte de Canadá durante tres viajes, lo convencieron aún más de que en aquellas latitudes debía de encontrarse una ruta directa hacia las Indias.

¿Dónde buscaría un inglés de mediados del siglo XVI el dinero necesario para montar una expedición? La respuesta es, efectivamente, en la Compañía de Moscovia. Frobisher finalmente logró que la sociedad de mercaderes le subvencionara una tripulación y dos pequeños barcos, junto con una pequeña pinaza de apoyo. En el año 1576, inició la ya tradicional partida desde el Támesis, en un día primaveral en el que hasta la reina de Inglaterra se asomó a las ventanas de palacio para despedirlos.

Las penalidades que Borough había sufrido durante su última travesía hacia el nordeste, y la pérdida de varios barcos en las frías aguas del Ártico ruso, hicieron que los siguientes intentos de la compañía se dirigieran hacia occidente. El plan general que los ingleses habían trazado para estos años quedaba claro: mantener el comercio con Rusia, utilizando las rutas abiertas y seguras, y dirigir las nuevas expediciones de exploración hacia el oeste, hacia el Ártico canadiense. De

esta manera, y durante los años 1576, 1577 y 1578, Frobisher realizaría tres viajes a cargo de la Compañía de Moscovia, una tragicomedia en tres actos, que reúne todos los elementos para hacer un guion de película, con engaños, confusiones, penalidades, descubrimientos, una historia *in crescendo* que se iniciaría con dos pequeños barcos, el Gabriel y el Michael, partiendo de Londres entre brindis, vítores y aplausos.

El primer viaje resultó bastante descafeinado. Solamente dos hechos fortuitos iban a ofrecer algo de interés a una expedición que apenas consiguió llegar a la región más meridional de la isla de Baffin, vislumbrando una parte de lo que hoy conocemos, evidentemente, como bahía de Frobisher.

Tras salir de Inglaterra, tomaron rumbo norte. Llevaban a bordo varios mapas de aquellas aguas, muy rudimentarios aún, y por supuesto contaban con el infausto mapa de los hermanos Zenó, así que, cuando avistaron la punta más al sur de Groenlandia, se confundieron y creyeron que estaban ante la isla de Frisia, de la que hablaban los tramposos venecianos. A partir de esta primera confusión, todo lo que estaba por llegar iba a ser bastante rocambolesco.

Mientras se aproximaban a las tierras del Ártico canadiense, mucho más al norte ya de las latitudes de Labrador y Terranova donde desembarcó Cabot, avistaron un estrecho en el que refugiarse de los terribles vientos y galernas que les estaban azotando. No llegarían más allá de este estrecho en la bahía de Frobisher, ya que se iba a producir un contacto histórico de consecuencias imprevistas. Allí, en aquel desierto blanco de hielo y viento, Frobisher se encuentra por primera vez con un grupo de inuits, remando tranquilos en sus canoas. Era la primera vez que un inglés se topaba con un esquimal. Habían escuchado algunas historias del francés Cartier, que durante sus viajes había encontrado habitantes en aquellas tierras e incluso había podido intercambiar algunas provisiones con ellos. Sin embargo, para Frobisher aquella situación era totalmente nueva. Por otra parte, Sebastián Cabot había impuesto un código bastante rígido de conducta a los marineros y exploradores de la compañía, así que Frobisher, con sus mejores modales, se dispuso a entablar un encuentro amistoso, el primer contacto documentado entre un inglés y un esquimal, en las costas de la isla de Baffin.

Frobisher envió en un bote a cinco mensajeros, que en un abrir y cerrar de ojos, terminaron muertos a manos de los esquimales. Un tajante resultado que permite afirmar, sin ninguna duda, que aquel primer contacto no salió nada bien. El capitán inglés, ante el efectivo golpe de aquellos esquimales, se dispuso a contraatacar, con poco éxito, puesto que lo único que consiguió en aquella escaramuza fue capturar a uno de los esquimales y salir corriendo de allí, de regreso a Inglaterra, con el rabo entre las piernas.

Los resultados de aquel primer viaje fueron bastante pobres, pero Frobisher estaba convencido de que todo el mundo quedaría admirado cuando mostrara a aquel extraño indígena en el Viejo Mundo. Además, los rasgos casi orientales de aquel esquimal le impulsaban a creer que las tierras de Catay y Cipango no debían de estar muy lejos. Al llegar a Inglaterra, efectivamente, el esquimal causó sensación, era el primero que pisaba Europa y todo aquel que lo vio quedó fascinado. Pero la suerte de Frobisher iba a cambiar rápidamente puesto que, solo unos días después de llegar, el célebre invitado fallecería víctima de un resfriado. El primer esquimal de la historia en Europa moría de una gripe... Frobisher acaba de desembarcar en Inglaterra y ya no le



quedaba nada que mostrar de su ansiado viaje hacia el norte.

La súbita muerte del inuit dejaba bastante malparado a Frobisher ante los empresarios que habían pagado por su viaje, y el futuro no pintaba bien para el marino. Sin embargo, mientras descargaban los barcos, entre las cosas que habían podido recoger en la isla de Baffin, apareció una piedra que, citando literalmente de la crónica de sus viajes, «brillaba como una refulgente marcasita de oro». El rumor comenzó a extenderse, y la gente empezó a extender la idea de que Frobisher había encontrado oro. La Compañía de Moscovia no tenía aún su paso hacia las Indias, pero ¿quién lo quería si habían encontrado una tierra llena de oro?

Los murmullos e historias llegaron a la propia reina Isabel, que bautiza a aquellas tierras de Frobisher como Meta Incognita, es decir, «valor desconocido». Alrededor de aquel rumor empezó a generarse una bola de nieve que iba a traer importantes y rápidas consecuencias en los próximos años. Varios sabios y expertos analizan la piedra, y lo cierto es que de todos solamente uno, un italiano, afirmó que de ella se podía extraer oro. Pero ya daba igual: alrededor de ese rumor, y bajo el beneplácito de la reina que incluso compró acciones, se fundó una nueva compañía, una sociedad de explotación de minas que no se preocuparía por encontrar un paso hacia las Indias, sino que tendría como objetivo volver a esas tierras de Meta Incognita y encontrar más oro.

La nueva expedición se organizó a toda velocidad. Más grande, con más recursos, con más barcos, y en esta ocasión la reina Isabel no se iba a quedar en su ventana saludando... para este viaje, la mismísima cabeza coronada de Inglaterra se dignó incluso a presentarse en la salida y permitió que Martin Frobisher le besara la mano. Inglaterra ponía así todas las bendiciones y recursos a disposición del marino que partía nuevamente en 1577 hacia las tierras de aquel estrecho.

Segundo viaje, mismo destino. Además de cuidarse de aprovisionar bien los barcos, ahora contaba con tres: el Gabriel y el Michael de la anterior expedición, y una nueva embarcación llamada Ayde, en la que pensaban transportar todo el oro que pudieran. Llevaron a bordo trabajadores, mineros, incluso una compañía de soldados al mando de todo un general, por si acaso se encontraban de nuevo con los feroces nativos. A pesar de todos estos cuidados y preparativos, el segundo viaje resultaría casi un calco del primero. Llegaron a las tierras de Meta Incognita y los mineros se pusieron a hacer su trabajo. Les costó bastante porque según las crónicas «no lograron dar con otro trozo de piedra mayor que una nuez». Estuvieron varias semanas por los alrededores, hasta que por fin encontraron una zona donde las piedras y rocas «centelleaban de tal modo y tenían una marcasita tan brillante, que parecían de oro puro». Comenzaron con las labores de minería, cargando todo el material en el Ayde, y fue entonces cuando aparecieron los esquimales. En días anteriores habían encontrado grupos sueltos de nativos que Frobisher conseguía calmar apañando algunos trueques con ellos. Pero ahora tenían un buen puñado de inuits delante, y parecían tan fieros y enfadados que el general y los soldados tomaron las riendas de aquel encuentro. Durante la reunión, y como no tenían mucho con lo que comerciar, uno de los esquimales arrancó un trozo de la chaqueta de gala del general, donde tenía botones brillantes, y esto desencadenó un nuevo embrollo. Otra escaramuza, en la que los soldados se vieron obligados a retroceder; en esa huida, un certero proyectil alcanzó al general en plenas nalgas. Con flechas hasta en el culo, recogieron a toda velocidad lo que pudieron y salieron

pitando de allí, de vuelta a casa.

El regreso de Frobisher a Inglaterra ahora sí que iba a ser sonado porque, aunque habían tenido que volver precipitadamente, en esta ocasión traían las bodegas del Ayde repletas de aquel famoso mineral oscuro y brillante, del que se decía que se podía extraer oro. Doscientas toneladas de roca, que hicieron las delicias de la recién estrenada Compañía Minera de Catay. Y lo más increíble, antes incluso de estudiarlas correctamente o analizarlas con detalle, ya estaban preparando el tercer viaje de Frobisher, una expedición que se iba a convertir en casi una armada. Una gran comitiva de quince barcos, con colonos, soldados y mineros. No era ya un viaje de exploración, la nueva empresa era todo intento de colonización. Llevaban materiales para establecer un centro minero, para construir un fuerte y todo estaba previsto para zarpar al año siguiente, en 1578. Frobisher fue nombrado almirante, y la reina Isabel volvió a bajar para despedirlo. En esta ocasión lo condecoró con una cadena de oro, lo llamó «mi querido amigo Martin Frobisher» y permitió que los capitanes de los quince barcos le besaran la mano.

Pero este tercer viaje se iba a torcer más de lo habitual. Nada más acercarse a Groenlandia el mar empeoró súbitamente, los vientos arreciaron, y empezaron a encontrarse con grandes icebergs. Después de muchas penalidades, los barcos llegaron a las proximidades de la bahía de Frobisher y se encontraron con algo imposible: el océano se había congelado y la banquisa de hielo no les permitía entrar. Aun así intentaron hacerse paso entre los hielos y el resultado fue desastroso: la barcaza que transportaba los materiales para construir las casas y el fuerte quedó aprisionada por grandes bloques de hielo que la estrujaron hasta hundirla. El resto de los barcos soportó como pudo las grandes tormentas y varios de ellos fueron empujados hacia la banquisa, perdiéndose entre el viento y la niebla. Después de trece horas de desconcierto y confusión, aquella fuerte tormenta por fin se calmó y los que quedaban a flote se dieron cuenta de que habían sido arrastrados hacia otro estrecho en las inmediaciones de lo que posteriormente se conocería como la entrada a la bahía de Hudson. Allí no había nada de lo que necesitaban, ni rastro del mineral que andaban buscando y, cuando hicieron recuento de lo que les quedaba, comprobaron desolados que la mayor parte de los materiales con los que iban a construir el fuerte y la colonia se habían perdido. Contaron los supervivientes, repasaron sus suministros de combustible, comida y agua, y llegaron a la triste conclusión de que o volvían a Inglaterra, o no tendrían suficiente para sobrevivir allí.

Hubo discusiones, amotinamientos, peleas. Una expedición con tantos barcos, tantos capitanes, tantos colonos, y sometida a unas condiciones tan duras, no es extraño que acabara como el rosario de la aurora. Se intentaron reorganizar, cargaron las bodegas hasta arriba con los minerales que encontraron por aquellas nuevas tierras y volvieron a casa. Sin embargo, y a pesar de todas las calamidades por las que pasaron en este tercer viaje, la peor de todas las noticias aún estaba por llegar. Cuando arribaron a Inglaterra, nada más poner un pie en el puerto, Frobisher fue informado de que, durante su ausencia, habían estudiado con más profundidad aquel mineral maravilloso y la verdad es que no tenía ningún valor. Todo había sido en vano.

Frobisher, desencantado con el resultado final de sus viajes, abandonó las expediciones al Ártico y se centró en su carrera como marino en la Armada británica. Pero incluso después de sus viajes polares, llevó una vida apasionante. Retomó sus labores militares, volvió a la carga en la

guerra contra los españoles e incluso compartió expediciones corsarias junto al célebre pirata Francis Drake. Frobisher atacó las costas españolas en varias ocasiones, asedió infinidad de barcos, tomó grandes botines y, finalmente, murió por la gangrena ocasionada por un disparo de bala recibido en batalla. Una vida repleta de aventuras, aunque si nos centramos en sus viajes al Ártico quizá resulte algo decepcionante. Hoy sabemos que aquellas rocas auríferas de Frobisher eran minerales muy comunes compuestos de óxido de hierro, aluminio, cinc y níquel, sin ninguna posibilidad de extraer oro. Como anécdota histórica, esta fiebre por las rocas encontradas en Meta Incognita significó una de las primeras bancarrotas de la historia porque, como era de suponer, la recién fundada Compañía Minera de Catay quebró inmediatamente dejando a todos sus accionistas sin blanca, incluyendo a la propia reina, que sufrió pérdidas importantes. Esta quiebra representó un importante toque de atención para las acciones posteriores. La Compañía de Moscovia abandonaría inmediatamente sus sueños dorados de minería y volvería a centrarse en lo que debía ser su cometido: encontrar nuevas rutas de comercio, olvidando su breve fiebre por el oro y las piedras auríferas, y buscar un paso por el norte. Porque, mientras Frobisher se encontraba de minería y luchando contra los esquimales en las proximidades de la isla de Baffin, su amigo Francis Drake había partido en 1577 y, después de tres años de viaje, había conseguido dar la vuelta al mundo. Los ingleses hablaban de que Drake había logrado beneficios de un diez mil por ciento y daba testimonio de las inmensas riquezas que el comercio podía traer, si se encontraban las rutas adecuadas. Frobisher no había traído riquezas, pero había estado en aguas que se abrían hacia oriente y allí, en el noroeste, podía haber un paso aún por descubrir.

## UN NATURALISTA EN EL SIGLO XVI

Los mercaderes, empresarios y marinos ingleses centraron su atención en la búsqueda de aquel paso al noroeste, y en 1584 se fundó una nueva compañía dedicada a ese objetivo: la North West Company. En el mismo año de su fundación, solicitó licencia real para la exploración de esos territorios, y al año siguiente, en 1585, la nueva sociedad ya tuvo lista su primera expedición. El marino que la iba a comandar, dejando una huella importante en la historia polar, se llamaba John Davis.

Davis es un personaje realmente completo. Marino, explorador, incipiente científico e inventor, ingeniero, estudioso de la navegación... Además de sus viajes y descubrimientos en aquellos mares polares, también se dedicó a mejorar y perfeccionar muchos de los instrumentos de observación y navegación de la época. John Davis recuperó de nuevo la búsqueda del paso del Noroeste y dejó grandes momentos en sus viajes. Al igual que su vida, sus barcos también tuvieron un toque poético. Se llamaban Sunshine of London (Luz del Sol de Londres) y Moonshine of Dartmouth (Luz de Luna de Dartmouth), dos pequeñas embarcaciones que no pasaban de las 50 y 35 toneladas, respectivamente, y que desarrollarían sus peripecias con una tripulación muy reducida. La recién creada North West Company no podía permitirse grandes gastos todavía y, después del fracaso que supuso para toda Inglaterra la gigantesca empresa de Frobisher con quince barcos, la financiación de grandes expediciones se miraba con más cautela.

Una magnífica fuente de información de todas estas expediciones la encontramos en algo que hoy consideraríamos una verdadera enciclopedia. En 1599, el historiador inglés Richard Hakluyt publicó una amplia obra titulada *The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation*, es decir, «Las principales navegaciones, viajes, tráfico y descubrimientos de la nación inglesa». Un trabajo inmenso, y más para aquella época, que recoge casi todos los diarios de a bordo que se redactaron en docenas de expediciones. En los registros de los viajes de John Davis recogidos en esa titánica obra de Hakluyt encontramos una descripción detallada de todo lo que iba ocurriendo en las expediciones, recopilado día a día. Así podemos saber que la nave Sunshine, capitaneada por Davis, transportaba una tripulación de veintitrés personas, mientras que en la Moonshine viajaban diecinueve, incluyendo a su propio capitán, William Bruton. Contamos también con el nombre y la ocupación de todos ellos: Henry Davie el cañonero, Robert Wats el carpintero, William Crosse el contraestre, así como cuatro tripulantes con una tarea muy singular, los músicos James Cole, Francis Ridley, John Russell y Robert Cornish.

¿Por qué llevar músicos a una expedición ártica? En largas travesías en alta mar o durante los largos meses atrapados en el hielo, no parece mala idea llevar a bordo algún tipo de pasatiempo, pero la solución a este pequeño misterio de los músicos embarcados en el Sunshine la encontraremos un poco más adelante. Mientras tanto, Davis partió de Inglaterra el 7 de junio de 1585, con bastante menos pompa y boato que Frobisher, y ya desde los primeros días tiene que enfrentarse con fuertes vientos contrarios en el Atlántico Norte. Cuando los vientos se calman un poco, la expedición se ve envuelta en una niebla intensa, cerca de las costas de Groenlandia, que

impide ver nada. A los navíos tan solo llega, entre la bruma, el siniestro sonido de las embestidas de las islas de hielo al chocar entre sí.

El marino anota diariamente lo que va ocurriendo en la expedición: «Día 6 de julio, avistamos una gran ballena. Durante todo el viaje las veríamos continuamente [...]. Día 20 julio, la niebla se despeja y finalmente podemos divisar una tierra con las montañas más escarpadas que jamás hemos visto». Jornada tras jornada, tendremos una anotación detallada y precisa, que nos ayudará a conocer de primera mano dónde estaban, qué hacían, pero también qué sentían, cómo se encontraban anímicamente o a qué peligros se enfrentaban. Los días que pasaron circunnavegando Groenlandia no les dejaron una buena impresión. Una tierra árida, grandes bloques de hielo que suponían un peligro para aquellas dos pequeñas naves, vientos, lluvia, una espesa niebla. Davis bautizó a aquella zona en el extremo sur de Groenlandia como Tierra de Desolación, una región triste e inhóspita que el inglés deseaba abandonar cuanto antes. Los barcos continuaron bordeando la costa y subiendo hacia el norte hasta encontrar una pequeña bahía libre de hielos, donde decidieron desembarcar. El lugar, que se llamó Gilbert Sound, se encontraba donde hoy se levanta Nuuk (Godthåb, en danés), la ciudad más grande de Groenlandia en nuestros días.

Allí volveríamos a ser testigos de un encuentro intercultural entre ingleses y esquimales. Por supuesto, Davis había escuchado los horrores que Frobisher contaba de este pueblo, conocía las refriegas que había mantenido con ellos en todos sus viajes, o que incluso había tenido que echar mano de soldados, caballeros y un general para hacerles frente. Davis sabía que aquellas latitudes estaban dominadas por esos esquimales a los que Frobisher calificaba de salvajes pero, en lugar de llevar consigo soldados y armas, optó por una solución mucho más ingeniosa. La música amansa a las fieras. Aparecen entonces los músicos, que desembarcan y, frente a los sorprendidos inuits, comienzan a tocar una bella melodía inglesa. El resultado fue espectacular: los marineros también se unieron a la música, bailaron y tocaron palmas, y los esquimales quedaron encantados con aquellas tonadas. Davis escribió en su diario que aquellos esquimales «eran gente muy tratable, exentos de astucia y de mala fe, y fáciles de llevar a la urbanidad y al buen orden». Permanecieron varios días en su compañía, sin tener ningún altercado, y Davis aprovechó para desplegar sus incipientes dotes de científico y naturalista, catalogando la flora y fauna que encontraba por allí, anotando todas las circunstancias que le parecieron importantes del clima, de la geografía y de las costumbres de aquellos pueblos. Tras aquel breve pero amistoso encuentro, el explorador, con sus apuntes, decidió regresar a Inglaterra dispuesto a prepararse mejor para un segundo viaje.

Este primer periplo fue un aperitivo dentro de un proyecto más amplio, esbozado a largo plazo en la mente de aquel marino paciente. Aunque no traía grandes descubrimientos, esta primera expedición de Davis fue acogida positivamente a su regreso a Inglaterra. No ofrecía misteriosas piedras de oro, no había llegado muy lejos, pero el viaje había sido tranquilo y traía noticias de que aquellos temibles esquimales no eran tan salvajes como se pensaba, incluso que se podría establecer algún tipo de colaboración mercantil con ellos. Muchos comerciantes y empresarios ingleses, cansados de los sobresaltos y decepciones de expediciones anteriores, vieron con buenos ojos las ideas bien organizadas y pacíficas de John Davis y pronto se animaron a financiar una segunda aventura.

A los dos barcos que ya formaron la primera expedición, el Sunshine y el Moonshine, se añadieron dos nuevas embarcaciones, el Mermaid y una pequeña pinaza llamada North Star. Con estos cuatro navíos, Davis organizó un plan ambicioso que incluía dividirse en diferentes direcciones, dos barcos por un lado y otros dos por otro, para explorar la mayor cantidad de terreno posible. Zarparon en 1586 pero, como ya hemos comprobado en anteriores expediciones, una cosa son los propósitos y otra muy distinta la realidad final. Davis había organizado sus barcos de la siguiente manera: por una parte, al Sunshine y el North Star les encomendó la tarea de explorar la costa oriental de Groenlandia y con orden expresa de hacer todo lo posible para alcanzar el paralelo 80° Norte. Por otra parte, Davis iría al frente del Moonshine y del Mermaid, que se encargarían de explorar la costa occidental.

Los planes se desbarataron muy pronto porque los vientos y los grandes bloques de hielo a la altura de Islandia hicieron que el Sunshine y el North Star no pudieran avanzar hacia el norte. Se vieron obligados a buscar refugio en Gilbert Sound, el mismo lugar donde desembarcaron en su primera salida y en el que conocieron a los esquimales. Tras unas semanas allí, decidieron volver a Inglaterra, con lo que, para regresar a casa, la mitad de los barcos de esta segunda expedición de Davis terminó haciendo el mismo camino que en el primer viaje.

Quedó activa la otra mitad de la expedición: Davis al mando del Moonshine y del Mermaid. Tampoco lo iba a tener nada fácil, las tormentas y los vientos le impidieron desembarcar en la costa sur de Groenlandia y como no conseguía acercarse a tierra, decidió seguir un poco más al norte, de vuelta también a Gilbert Sound, donde fue recibido con los brazos abiertos por los esquimales que conoció en su primera visita. Aquel año los hielos impedían cualquier avance hacia el norte, una cantidad inmensa de banquisa les prohibía el paso, así que desde su base en Gilbert Sound, y al abrigo de sus amigos inuits, el paciente Davis decidió esperar a que las condiciones mejoraran. El curioso inglés volvió a dedicarse a sus labores naturalistas, paseando por los fiordos, conviviendo con los esquimales, anotando sus costumbres, conociendo su cultura, cartografiando la zona y haciendo algunas expediciones por el interior. El trabajo de Davis no era el de un simple explorador: nos encontramos ante una mente curiosa, que observa y anota lo que ve, que se relaciona con otras culturas y aprende de ellas, algo muy parecido a lo que llamaremos «expediciones naturalistas» en el siglo XVII y XVIII, solo que Davis ya lo hacía en estos viajes de 1585.

Sin embargo, la estancia en Gilbert Sound no fue tan fácil como parece. Los suministros se agotaron y la tripulación se impacientó, ya que ni la climatología ni las condiciones del mar parecían mejorar. Las rutas hacia el norte seguían bloqueadas por el hielo y muchos de los marineros de Davis empezaron a pedirle, cada vez con más insistencia, que regresaran a Inglaterra. De hecho, citando textualmente, le pidieron volver «para que no le maldijeran sus viudas y sus hijos huérfanos». El ambiente se fue caldeando, y parecía que la insurrección era inevitable. Los motines iban a ser el pan de cada día en muchas de estas expediciones polares. Pero Davis sacaría de nuevo su ingenio, su inteligencia, para solucionar el problema de manera brillante. Se levantó y se dirigió a sus marineros con el siguiente razonamiento: tenemos dos barcos, así pues no hay problema, el Moonshine seguirá adelante con una tripulación de voluntarios y el Mermaid regresará a Inglaterra con los marinos descontentos en cuanto mejore el

tiempo. Se acabó el conato de motín. Asunto resuelto.

De los cuatro navíos con los que comenzó la expedición, Davis tan solo contaba ya con el Moonshine, su barco favorito. Con los voluntarios que decidieron acompañarle volvió a hacerse a la mar en un resquicio entre el mal tiempo dominante. Intentó subir más al norte, pero le fue imposible: los hielos le volvían a cerrar el paso, así que decidió seguir hacia el oeste hasta alcanzar la gran isla de Baffin. Haciendo navegación de cabotaje, bordeó la costa de la isla de Baffin, encontró varios estrechos que parecían posibles pasos hacia oriente y terminó llegando a Terranova y Labrador, donde quedó fascinado por la riqueza de esas aguas, con los bancos de bacalao, de ballenas. En aquellas regiones Davis llegó a la conclusión de que en el futuro la exploración podría ser mucho más barata, e incluso beneficiosa, si las expediciones se realizaran con barcos pesqueros capaces de explorar las costas, buscar nuevos pasos y, finalmente, regresar a casa cargados de carne de ballena y capturas de bacalao.

Al llegar a latitudes más tranquilas, tras bordear durante varias semanas aquellas costas canadienses, y teniendo en cuenta que el barco había sufrido mucho con los hielos en su salida de Gilbert Sound, Davis se dio por satisfecho y decidió regresar a Inglaterra. El último barco de la expedición volvía a casa y, aunque el marino llegaba con el Moonshine bastante destartado, traía las bodegas bien aprovisionadas con pieles de foca que había conseguido en un incipiente comercio con sus amables esquimales, así como un montón de anotaciones útiles de aquellas tierras. Además, regresaba nuevamente con todos los marineros a salvo. Llevaba dos viajes a esas regiones peligrosas, se había quedado atrapado durante meses, había contactado con aquellos salvajes peligrosos de los que hablaba Frobisher y, sin embargo, Davis de nuevo conseguía regresar de sus aventuras con todos los barcos y todos los marineros vivos. La fama de marino fiable se extendió, por lo que no le costó demasiado trabajo encontrar financiación para un tercer viaje.

Al año siguiente, en 1587, y esta vez sin su barco favorito, el Moonshine, vuelve a hacerse a la mar rumbo al norte. El hombre tranquilo, el pionero, el científico, el naturalista, John Davis vuelve a intentarlo. Tres barcos son los que componen esta tercera expedición de Davis. Nuevamente el Sunshine, que no se ha perdido ningún viaje, y dos nuevas embarcaciones que se unen a la expedición: el Elizabeth y una pequeña pinaza, de apenas veinte toneladas, llamada Ellen.

Su tercer trayecto lo lleva nuevamente de visita a Gilbert Sound, junto a sus buenos esquimales, y en esta ocasión el inglés decide poner en marcha su idea de financiar la expedición pescando en las ricas aguas del Ártico mientras hace las exploraciones. Los resultados fueron excelentes. Mientras Davis salía a explorar con el barco más pequeño, los otros dos navíos, los más grandes, el Sunshine y el Elizabeth, se desplazaron hasta Terranova para cargar sus bodegas con pescado. Empezamos buscando ballenas y con ellas se cierra el círculo de este capítulo. La pesca y la búsqueda de los grandes bancos de bacalao continuaron siendo clave en la exploración del Ártico. Los puestos balleneros fueron durante siglos los puntos más al norte donde se podía encontrar algo parecido a la civilización; los barcos de pesca ayudaron en infinidad de ocasiones a exploradores perdidos; los balleneros recogieron y salvaron a cientos de naufragos, e incluso en momentos duros se unieron a las labores de búsqueda de expediciones perdidas. La conquista del

Ártico también ha sido la conquista de sus aguas, de sus bancos, y de la batalla por conseguir las mejores zonas pesqueras. Y Davis era un hombre práctico. Él iría a explorar con el pequeño Ellen, no necesitaba mucho más, mientras los navíos más grandes de la expedición se dedicaban a faenar por Terranova y Labrador. Además, por fin el buen tiempo los acompañaba. Ese año, 1587, los hielos daban un respiro al explorador, que pudo dejar su base en Gilbert Sound y ascender hacia el norte bordeando la costa de Groenlandia.

Pero en el Ártico pocas veces sale todo a la perfección. Ahora que tenía el camino libre, a los pocos días de salir rumbo norte, se abrió una enorme vía de agua en el Ellen. Davis puso a todos los marineros a trabajar para achicar agua y cerrar aquel boquete en el casco, pero la situación se volvió demasiado peligrosa. El capitán tuvo que tomar una decisión. No iba a encontrar otra ocasión como aquella: buen tiempo, millas y millas sin hielo a la vista, viento favorable y, sin embargo, la embarcación hacía agua. Mientras seguían con las reparaciones, Davis habló con sus hombres y les dijo que prefería «seguir y morir con la gloria, antes que volver y vivir largos años en seguridad y vergüenza». Los marineros se miraron entre sí, y tras unos minutos, se reunieron junto con su capitán para confirmarle que seguirían con él hasta donde ordenara. Davis y su pequeña tripulación a bordo del Ellen estaban a punto de conseguir un récord de latitud que nadie había alcanzado jamás, 72° 92' N. Con el barco en malas condiciones y teniendo en cuenta que aún nos encontramos en el año 1587, aquella hazaña se convirtió en una marca muy notable.

Desde esas aguas, Davis anotó en el diario que vieron «mar abierto hacia el oeste», el paso hacia las Indias podría estar en aquella dirección. Navegar en esas latitudes con un barco que no llegaba a las veinte toneladas era un verdadero logro, pero a esas alturas los grandes bloques de hielo se convertirían en un riesgo demasiado elevado para una embarcación tan pequeña, por lo que Davis decidió cruzar la entrada de lo que algo más tarde se denominaría bahía de Baffin, y alcanzar la isla de Baffin para recorrerla en su descenso. Pronto conoceremos a William Baffin, el explorador que da nombre a estos lugares, pero como vemos —paradojas de la historia— tampoco fue el primero en llegar a las regiones que terminó bautizando.

No se adentraron más en aquella bahía porque se encontraban frente a una gran banquisa helada, de dos metros y medio de espesor, que se prolongaba más de doscientas millas y «hasta donde la vista alcanzaba». Descendieron siguiendo los recovecos de la isla de Baffin, llegaron a la célebre Meta Incognita de Frobisher y desde allí regresaron a su poblado esquimal de Gilbert Sound para preparar la vuelta a Inglaterra, junto con las otras dos naves cargadas de pescado. Lo había vuelto a conseguir. Otro viaje, el tercero en tres años consecutivos, sin perder ni un solo barco, ni un solo marino, batiendo récord de latitud y encima llegando a puerto con las bodegas cargadas de capturas de pescado.

Una proeza de este calibre merecía un gran recibimiento en Inglaterra a su regreso, sin embargo apenas encontraron interés a su llegada, en 1588. Davis recibió una fría acogida y sus logros apenas recibieron atención por parte de nadie. La conquista polar también tiene estos sinsabores y depende en gran medida de la situación de cada país en cada momento. A lo largo de estos cinco siglos, incontables elementos externos han influido en la exploración: factores políticos, económicos, sociales, bélicos. En ese año del regreso de Davis a Inglaterra, la nación se encontraba muy ocupada en otros menesteres. En 1588, Felipe II de España tiene lista su



armada, aquella que a la que él llamó Gran Empresa y que las malas lenguas terminaron bautizando como Armada Invencible, y está a punto de invadir Inglaterra, o al menos intentarlo. Todo el país, y por supuesto su reina Isabel I, se encontraban demasiado atareados con la amenaza española como para fijarse en los viajes de exploración. El tercer periplo de John Davis y su silencioso regreso significarían la paralización total de cualquier expedición. En aquel momento, Inglaterra necesitaba a todos sus marineros y a todos sus barcos para detener el avance de Felipe II. Hasta bien entrado el siglo XVII, el país no volvería a enviar ni una sola expedición polar.

Pero que los ingleses detuvieran las exploraciones, no significa que otros también lo hicieran. Al contrario, viendo que Inglaterra andaba ocupada en otros menesteres, nuevos comerciantes y aventureros intentarían sacar provecho de la situación. Holanda era tierra de marinos, poseía un comercio en crecimiento y unos gobernantes deseosos de expandir sus dominios. En 1581 se habían liberado ya de gran parte de la soberanía española, anulando lo que se conocía como Estados Generales, y gracias al Acta de Abjuración de 26 de julio de 1581 habían conseguido su independencia. Era un nuevo país y necesitaba rutas de comercio para prosperar. Además, tradicionalmente los Países Bajos habían sido cuna de marinos, muy buenos marinos. Muchos de los más eficaces pilotos de las compañías de navegantes de Inglaterra eran fichajes holandeses. Y la elección lógica de los neerlandeses, tanto por su situación geográfica como por las noticias que les llegaban de la riqueza del comercio con Rusia, fue la exploración de las rutas del nordeste.

Las compañías inglesas habían abandonado la búsqueda del paso del Nordeste por la Rusia ártica, después del viaje de Borough y sus terribles relatos de la zona de Nueva Zembla. Habían conseguido sus rutas de comercio con el puerto de Arcángel y las mantenían de manera fluida, pero en las últimas décadas habían dedicado sus esfuerzos a buscar el paso por el otro lado, por el noroeste. Holanda va a retomar la búsqueda del paso del Nordeste y además va a convertirse en un fuerte rival comercial de la Compañía de Moscovia. Para competir por aquel comercio, los neerlandeses fundan su propia compañía, la llamada Compañía Holandesa de Mercaderes del Mar Blanco, y al frente de ella aparece el primer navegante de renombre, Olivier Brunel.

Brunel era un mercader de Brabante que buscaba comercio donde fuese y sin importar cómo se consiguiera. Quería resultados rápidos y, de hecho, el primer movimiento estratégico que dio la Compañía Holandesa fue hacerse con las rutas que ya tenían los ingleses, quitarles protagonismo y, por supuesto, conseguir para su patria el lucrativo comercio de pieles con los rusos. Brunel se convirtió en un marino-espía, infiltrado en Rusia para intentar que la balanza comercial del país de los zares cayera del lado holandés. Lo detuvieron varias veces, consiguió que lo liberaran de prisión otras tantas, realizó diversos viajes a la capital donde entabló amistad con los Stróganov, e incluso fue el primer europeo que consiguió alcanzar el lejano río Obi: ningún europeo había llegado tan lejos. En 1584, y gracias a la ayuda económica de un rico comerciante de Bélgica llamado Balthazar de Moucheron, Brunel consigue la financiación para su propio viaje. Había desarrollado buenos contactos en Rusia que le permiten zarpar directamente del puerto de Arcángel para dirigirse rumbo al este. Se adentra en lo que ahora conocemos como el mar de Barents, en honor a otro holandés, pero la expedición termina siendo un desastre. Apenas unos días después de salir de Arcángel, Brunel se queda atascado en la desembocadura del río Pechora.

Estaba tan animado y seguro de encontrar el paso hacia las Indias que su barco iba cargado hasta arriba con pieles y cristal de Moscovia. Su optimismo inicial no sirvió de nada en aquel terreno fangoso, mezcla de hielo, aguanieve y barro, y Brunel terminó embarrancando el barco con todas sus mercancías. Todo aquel preciado cargamento se perdió, la expedición fue un fracaso, y se volvió a casa, vivo por los pelos y con las manos vacías.

Brunel se embarcó en otras expediciones, incluso intentó buscar las colonias vikingas perdidas de Groenlandia, pero tampoco tuvo mucha suerte. El lugar que Brunel ocupa en la historia polar es el de ser el primer navegante neerlandés del Ártico y el pionero que abrió la puerta a otros, pero sus viajes no consiguieron mucho más. La búsqueda de los pasos por el norte comienza a llamar a más y más países interesados. El inicio de las expediciones holandesas coincide con los años en que los ingleses están atareados con su batalla contra España, un periodo que no durará para siempre y que pronto se convertirá en una competición con cada vez más participantes.

## 4

# Hudson

Para captar la importancia real de encontrar un paso al norte resulta conveniente entender la diferencia entre la ruta hacia las Indias a través del paso del Nordeste en comparación con la actual ruta por el canal de Suez y el océano Índico. Para ello, pensemos por un momento en un barco, cargado de mercancías, que quisiéramos trasladar desde Róterdam hasta Japón. En la actualidad, la ruta más directa nos llevaría a utilizar el canal de Suez, es decir: salimos de Róterdam, pasamos por el canal de la Mancha, nos adentramos en el Mediterráneo por el estrecho de Gibraltar, llegamos hasta Egipto y cruzamos el canal que nos deja en el mar Rojo. Desde ahí, nos adentramos en el océano Índico, bordeamos la India, atravesamos toda la miríada de islas de Indonesia, ascendemos hasta entrar en el Pacífico y finalmente llegamos a nuestro destino en Japón. En total, habríamos recorrido 12.500 millas náuticas, unos 23.150 kilómetros, y el tiempo total del viaje, con los modernos buques de hoy en día, estaría entorno a los treinta y tres días.

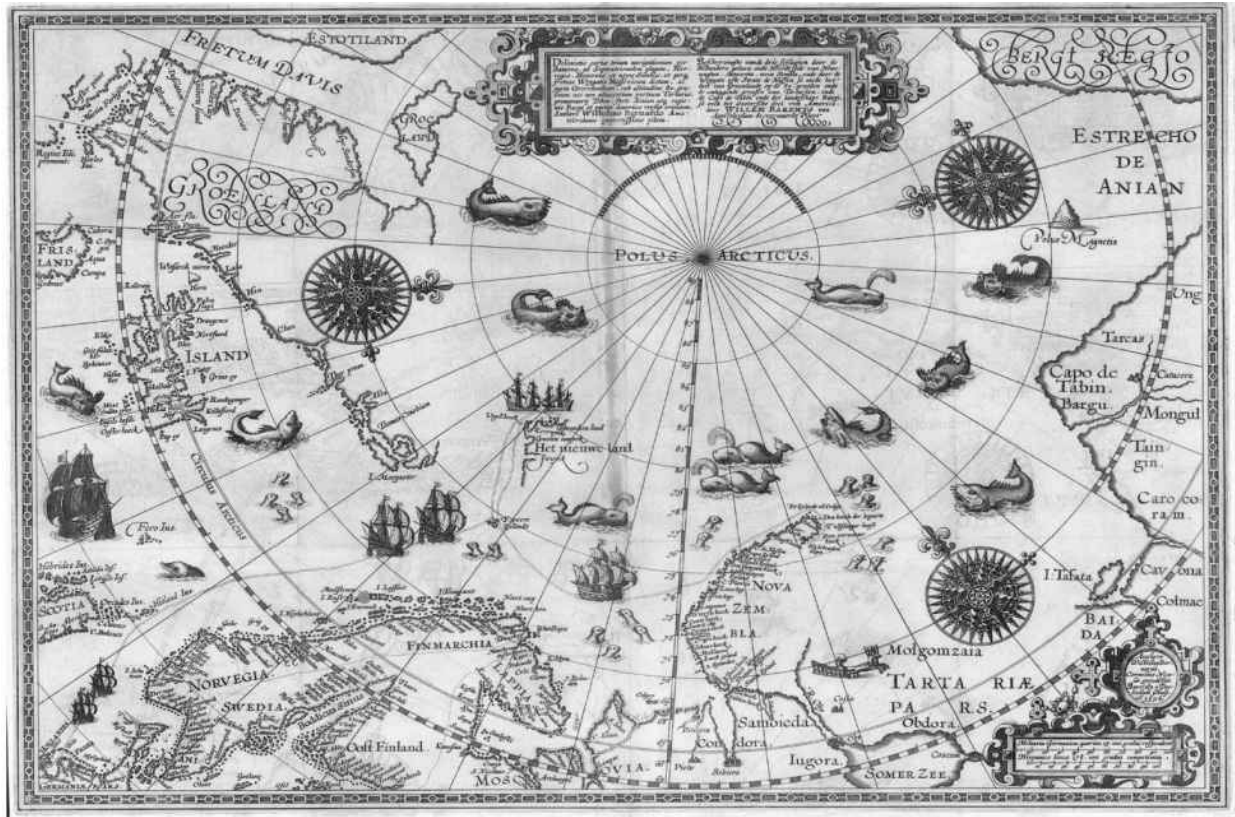
Analicemos ahora la opción norte, el célebre paso del Nordeste, partiendo igualmente del puerto de Róterdam. En este caso subimos por el mar del Norte, bordeando Noruega y adentrándonos en el mar de Barents. Llegamos a las costas rusas y cruzamos Nueva Zembla entrando en el mar de Kara. A partir de aquí, siguiendo toda la costa del Ártico ruso, llegamos al estrecho de Bering, cerca de Alaska, para terminar descendiendo hacia Japón. Nuestro barco ha recorrido solamente 7.300 millas náuticas, unos 13.500 kilómetros, y habremos tardado solo veinte días en alcanzar el puerto de destino.

En resumen, incluso en nuestros días, si pudiéramos aprovechar las ventajas que ofrece el paso del Nordeste, tardaríamos casi la mitad de tiempo en alcanzar nuestro objetivo. Todo ello sin mencionar que el canal de Suez se construyó a mediados del siglo XIX, no existía en la época en la que nos encontramos, por lo que los comerciantes del siglo XVI estaban obligados a bordear toda África, alcanzar el cabo de Buena Esperanza, en Sudáfrica, subir por Madagascar y llegar al océano Índico a partir de ahí. Eso suponía añadir casi el doble del trayecto que hoy nos ahorramos con el canal de Suez, y ofrece una clara idea de la vital importancia que tenía en

aquellos siglos descubrir un paso, ya fuera por el nordeste o por el noroeste, que ahorrara tiempo y dinero a las naciones que buscaban comercio con las tierras de China, la India o Japón. El país que lo descubriera conseguiría la ruta más rápida, económica y directa hacia las Indias, junto con todas sus riquezas y exóticos productos.

La expedición del neerlandés Olivier Brunel para comerciar con pieles a través del nordeste había quedado embarrancada en la desembocadura del río Pechora, perdiendo así todas sus mercancías. No parecía un buen debut para un país incipiente como lo era Holanda a finales del siglo XVI, pero era una tierra de marinos y no se iban a rendir fácilmente. Comenzar este capítulo con un viaje imaginario desde Róterdam tampoco ha sido casualidad. En la actualidad, el Europoort, el puerto de esta ciudad, es el más grande de toda Europa y sus orígenes se remontan a mediados del siglo XVI. En esa época, los Países Bajos estaban en guerra con España, pero en 1581 iban a conseguir su independencia. Este hecho iba a suponer el pistoletazo de salida hacia una verdadera carrera naviera. Mientras Inglaterra seguía ocupada en sus luchas con España, los holandeses seguirían intentándolo, y la siguiente expedición nos devuelve a Balthazar de Moucheron, el mismo comerciante mecenas que había financiado la expedición de Brunel en 1584. A pesar del fracaso de aquel primer intento, Moucheron no se iba a dar por vencido y en estos años ya se encontraba buscando un nuevo marinero al que apadrinar en su búsqueda del comercio hacia las Indias.

La construcción del nuevo y flamante puerto de Róterdam había finalizado en 1586, y la ciudad había doblado su población en apenas unas décadas. Los censos que se conservan nos dicen que en 1573 albergaba unos diez mil habitantes, mientras que a principios de 1600 ya superaba ampliamente los veinte mil. Ámsterdam no se quedaría a la zaga: en apenas unas décadas se iba a convertir en la ciudad más rica de toda Europa: los autores hablan de los siglos XVI y XVII como la edad de oro de Ámsterdam y en 1570 ya era una metrópoli con treinta mil habitantes. Holanda empezaba a despuntar. A su larga tradición de buenos pilotos y comerciantes, se sumaban ahora nuevos puertos, una industria naviera en alza, grandes y modernas ciudades en expansión... Solo necesitaba rutas por las que moverse libremente. Para completar el panorama, Balthazar de Moucheron parecía haber encontrado a un nuevo explorador, un audaz marino experimentado que había recorrido todo el Mediterráneo realizando labores de cartógrafo. Se llamaba Willem Barents y sería protagonista de algunas de las peripecias más increíbles de toda la conquista polar. Además, su experiencia como cartógrafo dejará como legado una serie de mapas realmente bellos. Porque Barents, al igual que los marinos ingleses, constataría por escrito todas sus expediciones, pero además acompañaría sus textos con unos bellos mapas ilustrados. Obras en las que, además de cartografiar costas y mares, el neerlandés añadía dibujos de monstruos marinos y criaturas desconocidas.



Mapa procedente de *Los tres viajes por el Ártico* (1594-1596), de Willem Barents.  
Norges Arktiske Universitet.

En 1594, una década después del fiasco de Brunel, el mecenas Moucheron se ha recuperado económicamente y ya tiene listas las embarcaciones para iniciar una nueva empresa de descubrimiento, que además se dividiría en dos expediciones unidas pero, en cierto modo, independientes. Existen algunas discrepancias en las fuentes sobre el número de barcos que partieron en este primer viaje de Barents. Algunos autores dicen que fueron dos, otros dicen tres, e incluso algunos aseguran que cuatro. El origen de todas estas confusiones se encuentra en el hecho de que dos de aquellos barcos se llamaban igual: Mercury. La verdad es que esta primera expedición de Barents zarpó en 1594 y lo hizo con cuatro barcos. Por una parte, dos embarcaciones financiadas de manera oficial por los Países Bajos: el Swan, comandado por Cornelis Nai, y uno de los Mercury, capitaneado por Brant Tetgales. Los comerciantes de Ámsterdam, entre los que se encuentra Moucheron, financiaron por su parte dos barcos más: el otro Mercury, capitaneado por Willem Barents, y una pequeña goleta de apoyo. La comitiva partió desde Texel, una de las islas frisias de los Países Bajos, en junio de 1594, con un doble objetivo: Nai y Tetgales intentarían abrirse paso a través del estrecho de Pet, mientras que Barents se dirigiría al norte de la isla de Nueva Zembla. A pesar del aforismo «divide y vencerás», ninguna de las dos expediciones iba a conseguir un rotundo éxito, aunque sí logros menores que es justo mencionar.

Salieron juntas bordeando la costa de Noruega y al llegar a las proximidades de la gran isla de

Nueva Zembla se separaron. Barents se dirigió hacia el norte y allí se encontró con ese mar cuajado del que hablaba Piteas, grandes icebergs, fuertes vientos. Su parte de la expedición se vio obligada a pasar veinticinco días enteros navegando en zigzag en busca de aguas despejadas, pero no hubo manera. Casi un mes deambulando de un lugar a otro, recorriendo más de 1.500 millas, sin encontrar la forma de seguir adelante. Los hielos les impedían el paso y los marineros decidieron que ya estaban cansados de dar vueltas. Para evitar problemas mayores, y ante el alivio de la tripulación, Barents dio la orden de regresar y reunirse con la otra mitad de la expedición, con los barcos de Nai y Tetgales, a quienes les había ido un poco mejor.

La expedición de Nai y Tetgales, con los barcos Swan y Mercury, habían bordeado la isla de Nueva Zembla y lograron adentrarse en el mar de Kara. No fueron más allá, pero para ser el primer intento todos los capitanes se dieron por satisfechos, sobre todo porque Cornells Nai y Brant Tetgales llegaron a la conclusión de que, en condiciones más favorables, aquel mar de Kara era la ruta adecuada para llegar a las Indias. Regresaban a Holanda con poco, pero volvían a salvo y con una visión: el paso del Nordeste no había sido tan horrible como contaban los ingleses hacía unas décadas. Una nueva expedición se empezó a organizar y, al año siguiente, en 1595, ya estaban listos para partir de nuevo al ataque.

La experiencia previa advierte que hacer las cosas a lo grande no siempre significa alcanzar mayores objetivos. Las noticias de un posible paso más allá del mar de Kara que traían los marinos de la primera expedición llegaron a oídos del mismísimo estatúder de los Países Bajos, el príncipe Mauricio de Nassau, y a los dirigentes de los Estados Generales. Las más altas esferas neerlandesas iban a financiar una nueva aventura y esta vez lo iban a hacer a lo grande. Siete barcos, siete. Casi todas las grandes ciudades y sus mercaderes aportaron su granito de arena para armar toda una flota compuesta por dos barcos de Ámsterdam, dos de Zelanda, dos de Enkhuizen y uno de Róterdam cargados de mercancías y productos locales para iniciar el comercio con China. Acompañando a Barents, se embarcaba por primera vez otro gran explorador holandés, Jacob van Heemskerck, que también iría con él en su tercer y último viaje. La expedición era toda una apuesta comercial y se puede resumir fácilmente de esta manera: el Mercury de Willem Barents a la cabeza y, detrás de él, una fila de seis barcos mercantes con las bodegas repletas de productos para comerciar.

Sin embargo, esta segunda expedición de Barents finalizaría pronto, puesto que salieron nuevamente en junio, esta vez de 1595, y en octubre de ese mismo año ya estaban de regreso. Apenas habían podido alcanzar el mar de Kara y, nada más llegar a la entrada del estrecho, encontraron que «la mar aparecía erizada de hielos de horrible aspecto». Las condiciones climáticas de aquel año fueron especialmente adversas y los barcos salieron, se toparon con el frondoso y puntiagudo mar de hielo y se volvieron. No llegaron más allá. Atracaron en la isla de Vaigach, a la entrada del estrecho de Kara, y aguardaron durante semanas con la esperanza de que el tiempo y el mar mejorasen, pero se les acababa el verano, empezaba el otoño y la situación no tenía visos de mejorar. Regresaron con las manos vacías y con poco que contar.

La gran apuesta de los Países Bajos había fracasado y los nobles que la habían apoyado empezaron a cuestionarse si era conveniente seguir gastando dinero en estas costosas empresas. Los Estados Generales se olvidaron de la exploración y decidieron que, en lugar de financiar

directamente las expediciones, era mucho más rentable ofrecer una recompensa para el primero que cruzase el paso del Nordeste. Esta práctica será bastante común en toda la exploración polar. En el futuro encontraremos empresas financiadas por diferentes países, expediciones realizadas oficialmente por la armada pero, si el gobierno de turno no está muy por la labor, el camino más sencillo será ofrecer una recompensa y que sean los exploradores los que se busquen la vida encontrando mecenas para pagarse el viaje. Lo que ocurrió era previsible: sin el dinero previo de los Estados Generales o del príncipe, los deseos holandeses de encontrar un paso al nordeste se desvanecieron rápidamente.

Por supuesto, no todos se dieron por vencidos. El irreductible Barents estaba convencido de que en aquellos mares, más allá del mar de Kara, se encontraba un paso navegable. Barents no iba a tirar la toalla y buscó financiación entre los mercaderes y comerciantes de Ámsterdam, con ayuda de otros marineros como Jan Cornelison Rijk y Jacob van Heemskerck, que ya lo habían acompañado en su anterior periplo. Afortunadamente, no tardó mucho en conseguirlo y al año siguiente, en 1596, iba a comenzar una de las aventuras míticas de la exploración polar: el increíble y apasionante tercer viaje de Barents.

La expedición zarpó con dos barcos y ya desde los preparativos se inició un fuerte debate sobre la ruta a seguir. A la cabeza de la expedición estaba Jacob van Heemskerck, que defendía ir hacia el norte pensando que así podrían esquivar los peligros de los hielos en el estrecho de Kara. Barents, por su parte, quería volver al mar de Kara; sin embargo, en este viaje él tan solo era el piloto y Heemskerck estaba al mando, así que los barcos terminaron dirigiéndose hacia Nueva Zembla por la ruta más al norte. Aun así, el plan era bastante arriesgado, puesto que aquellos mares no habían sido explorados ni se tenía constancia de lo que podrían encontrar allí, pero la sed de descubrimientos que podía brindar esa nueva ruta y los malos tragos que habían soportado en el estrecho de Kara en anteriores expediciones finalmente se impusieron a favor de la ruta norte propuesta por Heemskerck. A principios de junio de 1596, los neerlandeses se encontraron con grandes bloques de hielo flotando en el agua. Gerrit de Veer los describía como «blancos cisnes posados sobre la superficie marina». Más al norte empezaron a toparse con bancos de hielo cada vez mayores que, erróneamente, les hicieron pensar que estaban en las proximidades de Groenlandia. El 9 de junio de 1596 fue un día importante. La expedición descubre lo que hoy conocemos como la isla del Oso, en el archipiélago de Svalbard, un nombre que proviene de la dura batalla que tuvieron que librar contra un gran oso polar. Fue un enfrentamiento épico del que los holandeses escaparon como pudieron, atacando con mosquetes, hachas y, finalmente, hasta con cuchillos. Era la primera vez que muchos de ellos veían un oso polar, el mayor depredador terrestre del planeta, y con toda seguridad debió de ser una impresión de las que dejan huella para toda la vida. Pero aquel monstruo no iba a detenerlos, siguieron ascendiendo, alcanzando latitudes más y más al norte, hasta llegar a un nuevo descubrimiento: un grupo de islas blancas que denominaron Spitsbergen. Lograron así un récord absoluto para aquella época: 80° Norte. Nadie jamás había llegado tan lejos. Ese mes de junio de 1596, no solo dejó el hito de la latitud: esta expedición de Heemskerck, Rijk y Barents había descubierto uno de los lugares fundamentales en la historia de la conquista polar: el archipiélago de Svalbard. Su proximidad al Polo Norte convertirá estas islas en el lugar de salida favorito de muchas expediciones en los próximos

siglos.

En Svalbard vuelve a presentarse una disyuntiva. Avanzar hacia el norte resulta cada vez más difícil y en estas latitudes ya casi es imposible. Es un momento decisivo: Heemskerck y Barents optan por descender y tomar rumbo hacia las islas de Nueva Zembla, mientras que Jan Cornelison Rijp decide seguir un camino diferente por su cuenta. Los dos barcos de la expedición se dividen y este hecho dejaría consecuencias, buenas y malas, sobre todo porque en el camino hacia Nueva Zembla se encontraron a merced de unos fieros temporales, con olas enormes que lanzaban contra el casco del barco los incontables bloques de hielo de aquellas aguas. Después de semanas de dura lucha contra los elementos, por fin divisaron la costa. El barco de Heemskerck y Barents logró tocar tierra a mediados de julio de 1596, y alcanzaron la isla más al norte de Nueva Zembla. Muchos pensaron que estaban a salvo, pero se equivocaban por completo porque, ante sus propios ojos, los titánicos bloques de hielo se hacían cada vez mayores, un imparable manto blanco se apoderaba día tras día de todas las salidas y, a pesar de varios intentos de escapar de aquella prisión helada, la banquisa finalmente atrapó el barco. El verano se marchó tan rápido que la tripulación no pudo encontrar un hueco por el que escapar. A principios de septiembre la situación estuvo ya muy clara: los dieciséis tripulantes tendrían que apañárselas como pudieran para pasar allí el invierno, a la espera de que el hielo se fundiera al año siguiente. Lo que está por llegar a partir de este momento representa uno de los relatos más heroicos y sufridos de la historia de la conquista polar y lo conocemos con detalle gracias a que el carpintero de la expedición, Gerrit de Veer, iba a llevar una crónica detallada de todo lo que vivieron.

A mediados de agosto la nave se encuentra atrapada y los marineros finalmente comprenden que no podrán salir de allí. Los días pasan y el 26 de agosto, en el diario de Gerrit de Veer, ya puede leerse: «No queda más remedio que quedarnos aquí todo el invierno, pasando gran frío, pobreza, miseria y aflicción». Llamaron a aquel lugar Ijs Haven (refugio de hielo) y, como era previsible, la primera de todas las desdichas que el Ártico les preparaba fue la desoladora visión de quedarse sin barco. Los hielos atraparon y aprisionaron la embarcación, el empuje de la banquisa comenzó a deformar el casco, hasta que el 11 de septiembre de 1596 el buque «crujió horriblemente». Lo habían intentado todo: cavar una salida en el hielo, fundirlo quemando madera... pero había sido en vano. El barco estaba perdido y a los hombres de Heemskerck y Barents solo les quedó salvar las provisiones y útiles que buenamente pudieron y prepararse para el invierno más horrible que iban a pasar en toda su vida. Los días se sucedieron entre indecisiones pero, al confirmarse sus peores presagios, decidieron reunirse y celebrar un improvisado consejo. La decisión, tal como De Veer la escribió, fue la siguiente:

[...] después de haber debatido la situación sobre la manera de defendernos del frío y de las fieras, decidimos construir un cobertizo donde refugiarnos lo mejor posible, encomendándonos a la providencia de Dios.

Estaban perdidos, atrapados y su destino no auguraba nada bueno. Comenzaron la construcción de aquel pequeño refugio, y el relato que se ha conservado de esos días nos ofrece una idea de lo difícil que resultó esta tarea en unas condiciones tan duras. El diario recoge con gran detalle las penurias que tuvieron que pasar para construir esta casa:



El frío era tan intenso que cuando nos metíamos un clavo en la boca, al sacarlo el hielo estaba adherido a él y nos salía sangre de los labios.

Los osos fueron también un suplicio. Mientras luchaban contra las heladas y el viento en la construcción del refugio, los «monstruos» les acechaban y atacaban constantemente. Una y otra vez tenían que dejar el trabajo y salir corriendo para escapar del ataque de los osos.

Después de todo un mes trabajando en el refugio, por fin estaba listo. Una barraca de algo más de nueve metros de largo por seis de ancho, a la que pudieron añadir una chimenea para intentar calentarse. Metieron dentro todas las pertenencias y enseres que lograron salvar del barco y se organizaron para pasar el invierno allí. La luz la proporcionaba una lámpara de aceite, a la que alimentaban con grasa derretida de los osos que cazaban. Con un tonel de vino improvisaron una pequeña bañera para la lavandería, pero cuentan que

el frío era tal que después de lavar las camisas se quedaban heladas en apenas un momento, y al ponerlas junto al fuego, se descongelaba la parte más cercana al calor, pero la otra seguía rígida.

Y todo esto, mientras aún tenían luz. El invierno, con sus largos meses de oscuridad se acercaba y las condiciones iban a empeorar considerablemente. Pasaban tanto frío en aquella cabaña que intentaron impermeabilizar las paredes. La idea que se les ocurrió estuvo a punto de matarlos a todos: calafatearon las grietas y rendijas en la madera de las paredes y al irse a dormir casi se ahogaron.

Nos echamos a dormir reconfortados por el calor y estuvimos charlando un buen rato, pero al fin nos acometió un vértigo súbito, todos nos sentimos muy mal y empezamos a desmayarnos. Los que se encontraban más fuertes se levantaron del lecho y abrieron primero la chimenea y después la puerta. El que abrió la puerta cayó desvanecido, gimiendo sobre la nieve. Pero al abrir la puerta todos recuperamos la salud gracias al aire frío que entró en la estancia. De esta manera, el frío, que antes había sido un gran enemigo, se convirtió en nuestro único alivio; de otro modo es indudable que todos hubiéramos muerto desmayados.

La ocurrencia de calafatear aquella pequeña estancia podría haber terminado con toda la tripulación muerta por intoxicación de monóxido de carbono. Las condiciones que soportaron en aquella cabaña son difíciles de imaginar, pero cuentan que tenían que ponerse tan cerca del fuego para calentarse que se les quemaban los calcetines, el frío era tan intenso que no sentían el calor en los pies hasta que olían a quemado:

Hacía un frío tan extremo que el fuego apenas despedía calor y cuando acercábamos a él los pies, nos quemábamos las medias antes incluso de percibir el calor, de manera que representaba no poco trabajo remendarlas. Y lo que es más todavía, si no las hubiésemos olido antes de sentirlas, se habrían quemado por completo antes de darnos cuenta de que estaban ardiendo.

Aquel año de 1596 fue dejando varias bajas entre la tripulación, y los que lograron llegar vivos a finales de diciembre escribían:

Con gran frío, peligro y enfermedad habíamos visto tocar aquel año a su fin y entrábamos en el año del Señor de 1597.

Aún les esperaba un duro mes de enero. El viento rugía y los hombres, casi sin fuerzas y

enfermos de escorbuto, apenas pudieron asomarse a la entrada de la cabaña. El 27 de enero de 1597, por fin pudieron abrir la puerta y sintieron los primeros rayos de sol.

Uno de nuestros hombres salió a la puerta y vio el Sol en toda su redondez encima del horizonte. Nos llamó a voces para que saliéramos a verlo y dimos de todo corazón gracias a Dios por la misericordia que había mostrado con nosotros al hacer que se nos apareciese nuevamente aquella gloriosa luz.

Acomodados en la tecnología y el conocimiento de nuestra época cuesta hacerse una idea del temor y las pesadillas que suponía para aquellos hombres de finales del siglo XVI asistir al desconcertante hecho de ver cómo desaparecía el sol en invierno y no volvía a salir en meses. A finales de enero, el sol volvió a salir todos los días y el clima fue mejorando paulatinamente hasta que, con el paso de los meses, incluso se atrevieron a alejarse de la cabaña para comprobar si los hielos empezaban a retroceder. El espectáculo que vieron entonces les impresionó:

Llegamos a la orilla del mar y vimos, a fines de marzo y comienzos de abril, grandes hielos levantados y apilados unos sobre otros en forma tan asombrosa que habríanse dicho ciudades enteras hechas de hielo, con torres y baluartes rodeándolas.

Los días pasaban, el sol calentaba sus rostros y los hielos les daban por fin un respiro. Empezaron a salir y Barents dio orden a todos de que se ejercitaran, andaran, corrieran, en definitiva, recuperaran algo de forma física porque resultaba claro que, si querían salir vivos de allí, debían volver al mar. Evidentemente no podían usar el barco, había crujido de manera horrible unos meses atrás y ahora, después de un invierno atrapado entre los hielos, lo único que quedaba de él era un amasijo de madera y cuerdas inservible. Pero podían aprovechar el bote y la yola, adaptarlos para la navegación e intentar salir de allí como fuera: esa era su única vía de escape. Se pusieron a trabajar en aquellos dos botes y para junio ya estaban listos para hacerse a la mar.

Barents escribió tres cartas relatando todo lo que habían vivido durante aquellos meses. Dejó una de ellas en la repisa de la chimenea, dentro de la cabaña, y entregó las otras a los encargados de los dos botes que iban a zarpar. De esta manera, si alguno de ellos lo conseguía, al menos se salvaría una copia de aquel relato. Eran cartas escritas de puño y letra por Barents, que a esas alturas ya se encontraba muy enfermo y que tenía pocas posibilidades de sobrevivir al viaje. Aun así, todos se subieron a los dos botes y, a principios de junio de 1597, se hicieron a la mar. Destaca la entereza de Willem Barents que, a pesar de encontrarse bastante mal, en todo momento intentó disimular su estado y constantemente daba ánimos a la tripulación en aquellos botes. En sus últimos días, mientras navegaban caboteando Nueva Zembla, y ya casi moribundo, recostado en la barca, le dijo a De Veer: «Gerrit, si pasamos cerca de Punta Helada incorpórame que quiero ver otra vez esa punta». De Veer le preguntó cómo se encontraba y Barents mintió descaradamente: «Estoy muy bien, amigo. Espero correr por esas laderas antes de que lleguemos». Se encontraban ya en junio y, aunque el clima acompañaba y el frío era más soportable, todavía se levantaba de vez en cuando alguna tempestad con fuertes vientos. Una de aquellas tormentas les obligó a subirse encima de un gran iceberg y acampar allí. Se encaramaron a aquel témpano de hielo y también izaron los botes para no perderlos. Allí, en medio del mar, con

la tormenta azotando, y tumbado sobre un trozo de hielo flotante, murió Willem Barents. Era el 20 de junio de 1597 y aquella muerte supuso un duro golpe para la moral de toda la tripulación.

La muerte de Barents nos puso en gran apuro puesto que él era el guía principal y el único piloto en quien, después de Dios, teníamos depositada nuestra confianza.

Se encontraban encima de un iceberg, con dos pequeños botes ya muy maltrechos y ahora se les iba Barents, el único piloto que les quedaba. La situación se tornaba muy difícil, pero ya no podían hacer mucho más salvo continuar su rumbo hacia el sur siguiendo la línea de costa de Nueva Zembla. Poco a poco, conforme descendían, el paisaje iba cambiando. Llegaron a Vaigach y vieron hierba fresca: aquello fue poco menos que una visión divina. Los famélicos marineros desembarcaron rápidamente y se lanzaron a comer hierba a puñados... más tarde sufrirían un previsible dolor de barriga, pero lo aceptaron con alegría, muchos no recordaban la última vez que habían visto algo de color verde. Siguieron descendiendo y, por fin, se produjo el milagro salvador. Llegaron a Kola, ya en la costa rusa, y allí se encontraron con el otro barco de la expedición. Jan Cornelison Rijk, el capitán que había tomado otro rumbo, los recibió a bordo y se quedó asombrado cuando le contaron todo su periplo. Habían navegado casi dos mil millas en aquellos dos botes, una hazaña que no se iba a olvidar nunca. Tanto es así que, hasta 1871, casi trescientos años después, nadie conseguiría volver a aquellas tierras. En el siglo XIX, un marino noruego llamado Elling Carlsen se empeñó en realizar la misma ruta que Barents había seguido durante estos años de 1596 y 1597, y se convirtió en la única expedición que llegaba hasta aquellas latitudes en siglos. Cuando alcanzó Ijs Haven, Carlsen descubrió la cabaña de Barents, que aún seguía en pie a pesar del paso del tiempo, de los osos y de los zorros, y allí, dentro del refugio que salvó la vida a los navegantes holandeses, encontró algunos mosquetes, una flauta, los zapatos de un marinero que murió en aquellos días y también la carta que Barents dejó en la chimenea. Tres siglos después, la expedición de Carlsen volvió a la cabaña de Ijs Haven y revivió el relato escrito de puño y letra por Barents sobre uno de los viajes más heroicos de la historia polar.

La llegada con vida de los marineros de la expedición de Barents fue todo un acontecimiento porque, como reconocen las fuentes de la época, «ya todo el mundo pensaba que estaban muertos». Aquellos hombres iban a tener una historia que contar para toda su vida. Sin embargo, siendo prácticos en exceso, ni los supervivientes de Barents, ni el barco de Jan Cornelison Rijk que los había rescatado, ninguno de ellos traía nada relevante. Podían contar innumerables aventuras con las que entretener al público, pero no ofrecían nada tangible que justificara una inversión económica que, es conveniente recordar, buscaba un paso comercial como objetivo principal.

## AVENTURAS, MOTÍN Y DRAMA EN LA BAHÍA DE HUDSON

Despuntan las primeras luces del siglo XVII y nuevamente Inglaterra, más tranquila ya de disputas y batallas navales, vuelve a interesarse por la búsqueda de los pasos con uno de los personajes más expeditivos y directos de la historia polar: el inglés Henry Hudson que, en los primeros años de siglo, realizó varias expediciones jugando a dos bandas, por un lado con Holanda y por otro con la ya conocida Compañía de Moscovia. Hudson es un personaje bastante esquivo para los historiadores. No existe ninguna imagen confirmada de él, de los diferentes cuadros e ilustraciones que pretenden representar su rostro o su figura ninguno pertenece realmente al navegante. Apenas sabemos nada de su vida y las pocas referencias que existen de sus etapas más tempranas apuntan a que podría haber nacido en Londres, posiblemente en el año 1565, y que desde niño se embarcó como grumete hasta convertirse en capitán de navío. Poco más se puede asegurar de los años anteriores a sus expediciones. Su aparición estelar se produjo en 1607. La Compañía de Moscovia había vuelto a la carga y, presionada por los exagerados rumores de los avances que Holanda estaba consiguiendo en el paso del Nordeste, decidió armar una pequeña expedición compuesta de un solo barco, al que asignaron una misión muy poco específica: «Partir hacia las regiones septentrionales con destino a Catay o a otro lugar cualquiera».

El 1 de junio de 1607, un navío de ochenta toneladas llamado Hopewell partía del puerto inglés de Gravesend con una diminuta tripulación de diez hombres. Algunas fuentes añaden que a bordo también iba un niño, probablemente el hijo de Hudson. Iniciarse en las artes de la navegación a edades muy tempranas era una práctica habitual en estas épocas. Los padres alistaban en la marina a sus hijos con edades que hoy en día serían impensables, pero que en aquellos siglos servían como salida rápida para los menores. Era habitual ver grumetes de diez, once, doce años y a veces incluso más jóvenes. Tampoco era extraño que los padres marineros llevaran a sus hijos y familiares jóvenes a sus expediciones. Así lo hicieron los Caboto, lo veremos ahora con Hudson y, más adelante, con las sagas de los Ross o los Nordenskjöld. Marineros y capitanes que llevaban a sus hijos en sus expediciones, que triunfaban con ellos y que, en ocasiones, también morían con ellos.

Este primer viaje de Hudson en 1607 con el Hopewell iba a estar repleto de confusiones geográficas porque, como tantos otros, el marino inglés también llevó consigo el fraudulento mapa de los hermanos Zeno. Al alcanzar la costa más oriental de Groenlandia se encontró con grandes hielos y consideró que habían girado demasiado al oeste, así que rectificó el rumbo dirigiéndose hacia el este. La idea era seguir los pasos de los holandeses, ascender hasta los 80° N y encontrar una ruta libre de hielos. Sin embargo, el otoño estaba a la vuelta de la esquina y el tiempo no mostraba signos de mejorar, así que Hudson, consciente de las penalidades que habían sufrido los hombres de Barents, decidió volver a casa antes de quedarse atrapado. Resultó ser una buena elección, su expedición no había conseguido grandes logros pero venía con noticias de unas tierras que poseían abundantes recursos de caza y pesca, de focas, de morsas, de ballenas. Hablaba por supuesto de Spitsbergen, la mayor de las islas del archipiélago de Svalbard y cuenta

Martin Conway en su *Tierra de nadie, una historia de Spitsbergen*, que «Hudson había descubierto una fuente de riqueza que aseguraría la prosperidad en los siglos venideros». Aunque no había encontrado el paso hacia China, Hudson traía buenas noticias y proyectos económicos interesantes que, al fin y al cabo, era lo que buscaban los mercaderes y empresarios de Inglaterra. Convencidos de la valía de Hudson, la misma Compañía de Moscovia no tardó en asignarle una nueva expedición.

Su segundo viaje se produciría al año siguiente, en 1608, y con el mismo barco, el Hopewell. Hudson iba a adentrarse en el mar de Barents por la ruta ya establecida en las décadas posteriores, llegaría a Nueva Zembla y allí se terminaría dando de bruces con la gran banquisa, que le cerraría el paso. Aunque más problemático que el hielo fue el hecho de que Hudson se encontró con una tripulación en contra, que no quería continuar. El inglés era un tipo decidido, pero no sobresalía por su liderazgo y dotes de mando, una carencia que le ocasionaría muchos dolores de cabeza en sus relaciones con los marineros, hasta incluso causarle la muerte. Nuevamente la decisión fue la de volver a casa, otra vez con las manos vacías, igual que en su primer viaje, pero en esta ocasión ni siquiera llevaba buenas noticias o perspectivas económicas. Una vez en tierra, los marineros criticaron a su capitán, la posición de Hudson en Inglaterra se deterioró y lo que fue más importante, el desánimo se propagó entre los mercaderes de la Compañía de Moscovia, que decidieron dejar de financiarle más viajes. Hudson se encontraba en una situación complicada. Estaba convencido de que existía un paso, pero en Inglaterra, después de dos tentativas infructuosas, nadie parecía dispuesto a pagarle un tercer viaje. Su siguiente acción, lógica viendo sus circunstancias, era encontrar otro país interesado en un paso comercial hacia las Indias: Hudson pensó en Holanda. Efectivamente, los neerlandeses tenían la experiencia, los recursos y sobre todo, las ganas de encontrar rutas comerciales que les permitieran expandirse y crecer como país. El marino inglés hizo las maletas y puso rumbo a los Países Bajos. Su próximo viaje iba a realizarse bajo la protección y financiación de otra sociedad de mercaderes, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, fundada en 1602 con el objetivo de impulsar el comercio hacia el este buscando nuevas rutas. La idea de los neerlandeses era que Hudson insistiera en el rumbo que ya habían recorrido otros navegantes como Barents hacia el nordeste y así se planeó inicialmente la expedición. Nuevamente, una pequeña comitiva compuesta de un solo barco. Hudson no podría utilizar su querido Hopewell, pero los mercaderes holandeses le ofrecerían un nuevo barco, el Halve Maen (Medialuna) que, con poco más de setenta toneladas llevaría a bordo una tripulación de veinte hombres, marinos neerlandeses y también algunos ingleses que iban con Hudson.

Zarpan, como ya era costumbre, en la primavera del año 1609 y el Halve Maen avanza por la costa de noruega rumbo nordeste hasta alcanzar el cabo Norte, donde la vista es decepcionante: los hielos han avanzado tanto ese año que ni siquiera ven posibilidades de continuar. Vuelven los problemas de mando para Henry Hudson, pues su tripulación se niega a proseguir con la ruta. El navegante inglés no puede volver por tercera vez con las manos vacías, así que opta por algo inédito: convencer a los marineros, dar un giro radical y dirigirse hacia América del Norte a buscar el paso del Noroeste. Es una acción muy audaz teniendo en cuenta que los hombres están revueltos y descontentos y que les quedaría un largo viaje hacia el lado contrario. Pero Hudson les

habla de los viajes de John Davis, de los amistosos nativos de aquellas latitudes y, finalmente, la tripulación accede a cambiar de rumbo en una decisión que tendrá importantes consecuencias históricas.

El 6 de septiembre de 1609, la expedición de Hudson llega a las costas de lo que hoy conocemos como Nueva York y lo primero que ocurre es un enfrentamiento con los nativos. No era un buen comienzo. Uno de los marineros muere por una flecha y Hudson queda en una posición muy complicada ante su tripulación. No obstante, el viaje prosigue y, días después, se adentran en el río que terminaría llevando su nombre, el río Hudson, a pesar de que el inglés no fue el primero en explorar ni este ni la bahía de Hudson. El hito de ser el primer europeo en alcanzar aquel río corresponde al italiano Verrazano, casi un siglo antes, pero, cosas de la historia, el nombre del río se lo quedó el inglés. En ese trayecto por las proximidades de la actual Nueva York, Hudson tuvo algo más de suerte con los nativos y llegó a establecer algunas relaciones comerciales que finalmente le servirían para realizar un cuarto viaje. Pero lo más importante es que esta expedición sentó la base de las reclamaciones de los Países Bajos sobre aquellos territorios: así, Nueva York antes de ser conocida por este nombre, se llamó Nueva Ámsterdam, gracias a este tercer viaje de Hudson a cargo de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales.

Cuando Hudson ya estaba por regresar a los Países Bajos, cometió un pequeño error, o más bien surgió un problema con el que no contaba. Durante el abastecimiento para el viaje de vuelta recaló en el puerto de Dartmouth, en lo que hoy sería Nueva Escocia, en Canadá, y, por supuesto, aquello era una zona controlada por los ingleses. Detuvieron a Hudson y lo acusaron de traición por trabajar para los neerlandeses, algo bastante paradójico, puesto que la propia Inglaterra durante todas estas décadas había contratado a docenas de holandeses para sus propios viajes. Las autoridades inglesas arrestaron a Hudson, aunque no debieron de vigilarlo con demasiado interés, puesto que el marino se las apañó para hacer que el Halve Maen regresara a Holanda con todas las mercancías y diarios de viaje antes de que los oficiales pudieran incautarse del barco.

A pesar de todas las idas y venidas de esta expedición, de la muerte de varios marinos y de que Hudson se encontraba arrestado en Nueva Escocia por sus propios compatriotas, su tercer viaje fue considerado toda una proeza y los resultados se recibieron como un éxito en los Países Bajos, que se habían ganado el derecho de reclamar territorios en América del Norte. Finalmente, la envidia por los avances neerlandeses pudo más que aquellos cargos de traición y, a los pocos meses de su captura, Hudson ya se encontraba libre en Inglaterra y con una solicitud firme para realizar una nueva expedición, esta vez con la bandera inglesa como pabellón. Hudson regresaba a su país y de nuevo se disponía a preparar la que sería su cuarta y última travesía. Una expedición que, tras sus buenos resultados en el Ártico norteamericano, ya no se iba a dirigir hacia el nordeste, sino hacia el noroeste. Los fríos mares del Ártico ruso, Nueva Zembla y, en definitiva, el paso del Nordeste, se estaban revelando como regiones difíciles de explorar y, en muchas ocasiones, directamente inaccesibles. Tras el éxito holandés de Hudson en tierras americanas, los ingleses cambiaron de ruta y le pidieron que volviera hacia el noroeste para encontrar allí un paso hacia las Indias.

La Compañía de Moscovia aún recelaba de Hudson por los pobres resultados obtenidos en sus dos primeros viajes con ellos, pero no importaba, en Inglaterra estaban surgiendo como setas

infinidad de mercaderes y nuevas compañías que no tenían problema en sufragar expediciones en busca de pasos comerciales. Aparece así en escena una nueva sociedad, la Compañía Británica de las Indias Orientales (British East India Company) y surgen también los primeros filántropos y particulares que apoyan, sufragando de su propio bolsillo, toda clase de proyectos. Este tipo de aportación y financiación privada por parte de millonarios será fundamental durante toda la historia de la exploración polar. Y Hudson iba a contar con uno de los primeros mecenas polares, John Wolstenholme, un rico comerciante inglés que patrocinaría un par de expediciones más. El nuevo barco se llamaría Discovery y era realmente pequeño, el más pequeño con el que Hudson había navegado: unas veinte toneladas y apenas doce metros de eslora para albergar una tripulación de veintidós marineros, incluyendo a su propio hijo, John Hudson. El desenlace de este cuarto viaje iba a ser uno de los pasajes históricos más dramáticos y tristes de toda la historia polar.

El 17 de abril de 1610, el Discovery zarpa de Inglaterra en busca del ansiado paso del Noroeste. Hudson era buen conocedor de las andanzas de nuestro anterior explorador, John Davis, así que su ruta será muy similar a la que realizó unas décadas atrás este otro inglés. En la tripulación iban algunos conocidos de Hudson de anteriores viajes, algo que muchos expertos consideran un grave error sabiendo los problemas que había tenido con algunos de ellos en el pasado. Pero por ahora el viaje transcurre sin sobresaltos, y llegan a Islandia, donde hacen una pequeña parada para abastecer las bodegas y hacer la aguada. Continúan bordeando Groenlandia y de allí dan el salto hacia tierras del Labrador. Desde la isla Resolución, Hudson atisba lo que parece un paso y considera que es el camino que siguió John Davis y que no pudo atravesar. Por fortuna, este año de 1610, el estrecho parece más despejado y Hudson se interna en él. Se encuentra en lo que hoy conocemos como estrecho de Hudson, aunque, nuevamente no fue el primero en descubrirlo, ya que Martin Frobisher estuvo allí en sus célebres viajes a Meta Incognita... Algo tiene el nombre de Hudson que, una y otra vez, consigue imponerse al de otros marineros que llegaron antes.

Desde aquel estrecho, la vista era prometedora, ante ellos se abría un camino libre de hielos y parecía por fin que habían dado con el objetivo dorado: el paso del Noroeste. Pero las caprichosas condiciones climáticas de esas latitudes se les iban a echar encima rápidamente y aquellas esperanzas pronto se iban a derrumbar. Se adentran en la bahía de Hudson y descubren atónitos que aquello es gigantesco, es tan grande que parece lógico confundirlo con un mar, un nuevo mar, bordean la costa más al norte, pero el hielo empieza a hacerse más y más fuerte, y los marinos, asustadizos e inexpertos, comienzan a alborotarse pidiendo regresar antes de que sea demasiado tarde.

Algo se estaba fraguando y era algo importante, porque el diario de viaje finaliza abruptamente el 3 de agosto. Hudson lo escribía de su puño y letra, pero ese día se detiene en seco y cambia de propietario: el resto de hojas ya no están escritas por Hudson, sino por Habbakkuk Prickett, un marinero con pocos escrúpulos que seguramente escribiría en el diario *a posteriori* para justificar lo que iba a suceder a continuación. Desde este 3 de agosto de 1610 es difícil saber qué ocurrió realmente o qué rumbo tomaron de manera exacta. Las páginas fueron redactadas por un tipo realmente manipulador que enmarañó la historia a su conveniencia. Lo único que sí se

puede dar por cierto es que el Discovery siguió la costa oriental hasta la bahía de James y allí quedó bloqueado por los hielos. La tripulación estaba dividida y muchos culpaban a Hudson por su decisión de continuar en lugar de dar la vuelta. Poco podían hacer ya, se encontraban a las puertas de un largo invierno y cuando hicieron cuentas entendieron que lo pasarían realmente mal, pues tan solo les quedaban provisiones para dos meses.

A pesar de las discusiones, Hudson seguía al frente de la expedición y lo primero que hizo fue organizar partidas de caza y pesca para acumular el mayor alimento posible de cara a lo que se le venía encima. El tiempo no estaba de su parte y la oscuridad cada vez era más prolongada, los días más cortos y las provisiones resultarían claramente escasas. Empieza el racionamiento de alimentos, el frío es tan intenso que los obliga a apretujarse unos con otros en aquel pequeño barco de apenas doce metros de eslora y con una bodega diminuta. Estas estrecheces, el hambre, la oscuridad y el no poder hacer nada salvo permanecer días y días atrapados en aquel reducido espacio sin posibilidad de salir al exterior iban a convertirse en el germen de una rebelión. Hombres hambrientos, congelados y atrapados que culpan a un capitán que no supo dar la vuelta a tiempo. Se empiezan a formar grupos y facciones, comienzan las conversaciones secretas mientras los demás duermen, aparecen las tretas y artimañas con la comida e, inevitablemente, surgen los cabecillas instigadores. Habbakkuk Prickett envenena las mentes de sus compañeros y a pesar de que había realizado dos viajes con Hudson, comienza a hablar de destituir al capitán y, lo que es más grave, insinúa que tarde o temprano tendrán que sacrificar a los más débiles si quieren sobrevivir.

Conforme pasan las semanas, las penalidades se incrementan y Prickett cada vez lo tiene más fácil para convencer a más y más marineros en contra de Hudson, al que la mayoría ya culpa directamente de su situación. El año nuevo de 1611 llega y la tripulación está rota por completo. Pero el tiempo también es un aliado, y por fortuna el invierno empieza a remitir. En mayo, Hudson por fin parece que va a salir airoso de aquella apretada situación y, a principios de junio, a pesar de los rencores y confabulaciones, todavía sigue al mando. El barco se libera de los hielos y puede iniciar el viaje de vuelta, pero Prickett sigue echando leña al fuego, no quiere que Hudson se encargue del regreso y continúa con su estribillo de que necesitan deshacerse de los más débiles si quieren conseguirlo. El buque está libre, pero aún quedan inmensas placas de hielo flotando a la deriva que chocan de vez en cuando con el casco, sembrando el miedo y la duda entre los marineros. El plan de Hudson era navegar pegado a la costa y bajar a tierra a cazar para abastecerse, sobre todo de aves, que parecían muy abundantes. Prickett sigue metiendo cizaña y finalmente lo consigue: en la noche del 12 de junio de 1611 termina de convencer a los marineros para amotinarse y cuando Hudson los oye llegar a cubierta ya es tarde, los rebeldes lo sujetan y lo atan. Hudson pide a gritos socorro y acuden en su auxilio dos marineros fieles: King —uno de los pilotos— y el carpintero Staffe intentan ayudarlo, pero los insubordinados son ya mayoría y los detienen a ellos también. Sin dudarle un segundo, los amotinados de Prickett ya tienen preparado un pequeño bote que empiezan a bajar al agua. Los sucesos que llegarán a continuación se han convertido en uno de los pasajes más vergonzosos y tristes de la historia polar.

Toda la escena tuvo lugar en un abrir y cerrar de ojos. Mientras unos sujetaban a los marineros que eran fieles a Hudson, otros descolgaban el pequeño bote. En apenas unos minutos y a



empujones, descendieron a nueve hombres, entre los que se encontraban el capitán Hudson y su hijo John, un niño que apenas llegaba a los diez años. Los amotinados, desde el barco, le dieron al carpintero Staffe la oportunidad de quedarse, pero Staffe, ya en el bote, les gritó que prefería morir con Hudson a quedarse con unos judas. La suerte estaba echada. Antes de abandonarlos, les dieron una escopeta, un poco de pólvora y perdigones, un puñado de harina y una olla de hierro. Este pequeño gesto tendría importantes consecuencias más tarde.

El momento en que abandonan a Hudson ha sido recogido por muchos pintores y escritores. Fue un episodio cruel y triste, porque toda la tripulación era consciente de que ninguno de los ocupantes de aquel bote iba a sobrevivir. Jamás se volvió a saber de ellos. Mientras tanto, los trece amotinados restantes, con Prickett al mando, vuelven a casa y escriben el diario del capitán para salvar su cabeza de regreso a Inglaterra. De camino y ya con buen tiempo, exploran y cartografían la zona, e incluso bajan a tierra para hacer algunos tratos con tribus de la región. En uno de esos encuentros en los que cambiaban carne y provisiones con los indios, el intercambio se tuerce y son atacados cinco marineros, la sangría es importante y los cinco acaban muertos, en un pasaje que muchos en Inglaterra terminarían identificando como venganza divina por haber abandonado a Hudson.

Los supervivientes, apenas siete marineros, llegan a Inglaterra y se enfrentan a la dura posición de explicar lo sucedido. El cargo de motín parece claro, y a pesar de que muchos pidieron también el cargo de asesinato, los rebeldes argumentaron que, puesto que les dieron una escopeta, una olla y algo de harina cuando los abandonaron, no podían acusarles por ese delito. Se presenta aquí un dilema para las autoridades inglesas. Aquellos hombres sin duda habían asesinado a su capitán y a los marineros que dejaron abandonados, incluyendo un niño. Pero por otro lado eran los únicos que sabían algo de aquel paso. Poseían información muy importante para el futuro del país, se habían adentrado y cartografiado una zona desconocida y además traían las noticias que todos esperaban: una posible ruta hacia el paso del Noroeste. No podían ajusticiarlos sin más, así que, aceptaron sus excusas sobre los cargos de asesinato y solo los condenaron por motín, con lo cual, en pocos meses salieron libres. El propio Bylot, uno de los cabecillas de la rebelión, al año siguiente, en 1612, ya estaba montado nuevamente en el mismo barco, el Discovery y rumbo a la misma zona donde había abandonado a Hudson en la anterior expedición. No había tiempo que perder, descubrir el paso que conectaba el viejo mundo con las Indias era ya una carrera abierta y las injusticias pasadas se olvidaron rápidamente para continuar avanzando. Por supuesto, Hudson permaneció en la memoria colectiva, se hicieron canciones, se le otorgó su nombre a muchos de los lugares por los que viajó, pero ninguno de sus asesinos fue castigado. Su información y experiencia eran más importantes que hacer justicia.

## Discovery

Discovery, Enterprise, Victory, Endurance, Resolution, Cutty Sark, Beagle, Endeavour, Nimrod, Fram, Challenger. Solo con pronunciar sus nombres ya evocan en nuestra imaginación escenas de viajes increíbles, de aventuras apasionantes. La historia de la conquista polar, probablemente la de cualquier descubrimiento, no es solo un relato de los hombres que la vivieron, también es la historia de las embarcaciones donde viajaron. Sus nombres están tan ligados a ese ideal de aventura que han perdurado a través de los siglos, se han repetido en cientos de embarcaciones e incluso han llegado al espacio. Transbordadores espaciales, sondas que orbitan otros planetas, y hasta naves de ciencia ficción. La nave espacial en la película *Interstellar* se llamaba Endurance; la Discovery viajó con Kubrick rumbo a Júpiter en la cinta *2001, una odisea del espacio*, la nave más aventurera del universo; con el capitán Kirk y el vulcaniano Spock en su puente de mando, se llamó precisamente Enterprise y, por supuesto, la nueva entrega de *Star Trek*, estrenada en 2017, se titula Discovery. Son apenas un puñado de ejemplos que ilustran un hecho incontestable: durante más de cinco siglos la conquista científica, el descubrimiento y la exploración de lo desconocido han estado abanderados no solo por hombres aventureros, sino también por embarcaciones legendarias. Han existido docenas de naves bautizadas Discovery. En el capítulo anterior, el pequeño Discovery sirvió de trágico telón para las desventuras de Henry Hudson, pero hay más, muchas más. El capitán James Cook llevó un HMS Discovery en sus viajes; el capitán Georges Vancouver iba a bordo de un HMS Discovery en sus descubrimientos por Canadá; Georges Nares comandaba un Discovery en la British Arctic Expedition, sin olvidar la expedición Discovery a la Antártida, donde compartieron fatigas Ernest Shackleton y el capitán Scott.

La primera colonia inglesa en Estados Unidos se estableció en 1607 en lo que hoy conocemos como la ciudad de Jamestown, en honor del rey inglés Jacobo I. Tres embarcaciones llegaron en ese año y desembarcaron en un gran río al que bautizaron, evidentemente, como James. Cuatro siglos después, los habitantes de Jamestown conmemoraron esa fecha construyendo réplicas exactas de aquellos tres barcos que llevaban por nombre Susan Constant, Godspeed y Discovery. Este último es el mismo navío en el que unos años más tarde se embarcaría Henry Hudson, aquel

pequeño buque de apenas veinte toneladas y doce metros de eslora. El Discovery no solo sirvió de flotante escenario para el último viaje de Hudson, sino que participó hasta en seis expediciones diferentes en busca del paso del Noroeste. Cada una de ellas posee sus propias historias y aventuras.

En 2007 esa réplica del Discovery, haciendo honor al barco original, volvió a cruzar el Atlántico y llegó a Londres con motivo del cuarto centenario de la primera colonia inglesa. La réplica se dejó expuesta durante un tiempo en los embarcaderos junto a Canary Wharf, en los Docklands de Londres, y representaba una visión realmente paradójica. Al fondo, los gigantescos rascacielos de la sede financiera de Canary Wharf contrastaban con una embarcación enana, en la que un puñado de hombres se había jugado la vida cruzando miles de kilómetros y luchando en las duras aguas del Ártico. Ante esa gran contradicción de contemplar la primitiva tecnología de aquel pequeño barquito frente a los altos centros del poder financiero actual, alguien podría sentirse tentado de pensar: «menos mal que esos tiempos han pasado y ahora vivimos más seguros y cómodos». Sin embargo, mi pensamiento al visitarla fue precisamente el contrario, gracias a aquellos locos y sus endeble navíos, ahora podemos disfrutar de una vida más segura y cómoda. Nuestros avances científicos, los increíbles adelantos técnicos, no han surgido espontáneamente, como por arte de magia, sino que son el resultado de una historia, de una evolución, de un aprendizaje y por supuesto tienen unos orígenes que deberían recordarse. Es justo que una obra de aventuras científicas aporte información, no solo de los personajes históricos que fueron protagonistas, sino también de sus embarcaciones. Conocer cómo eran aquellos barcos, cómo era la vida en ellos, de qué estaban hechos, cuánto medían o cuánta gente iba dentro será de gran utilidad para obtener una imagen, lo más realista posible, de cómo era un viaje de varios años en un espacio reducido, sin apenas provisiones, en cascarones de nuez que se bamboleaban a merced de vientos y mareas. Tampoco es conveniente olvidar que la historia de la conquista polar es también la de las embarcaciones que se hundieron, de los navíos que crujieron aplastados por los hielos, de aquellos que no lo consiguieron pero que sirvieron de ejemplo para otros en el futuro. Es la historia del avance en las técnicas de navegación y de cómo los ingenieros inventaron e innovaron en la construcción de barcos cada vez más sólidos y seguros. Si las regiones polares son efectivamente el ambiente más duro para un ser humano, las aguas del Ártico representan a su vez el mayor desafío de cualquier barco. A través de retos como este, la ciencia y la tecnología han avanzado hasta nuestros días. Por esa razón es necesario hablar de barcos y también de globos, y de dirigibles, y de aviones, incluso de submarinos, porque la conquista polar no solo representa la mayor aventura que haya realizado el ser humano, también ha supuesto un constante esfuerzo tecnológico y científico a lo largo de siglos para llevarla a cabo.

El pequeño Discovery, después de haber abandonado a Hudson a su suerte, regresaba rumbo a Inglaterra. Aquel incidente en la bahía de Hudson levantó un revuelo importante cuando los supervivientes llegaron a puerto. Pero los descubrimientos que alcanzaron en aquella expedición y las expectativas de lograr por fin la ruta del Noroeste consiguieron que las acusaciones de traición y asesinato se disiparan muy pronto. Al año siguiente, varios de aquellos traidores ya estaban embarcados en el mismo Discovery y rumbo nuevamente a la bahía de Hudson.

Robert Bylot fue una de las cabezas más visibles en el motín de 1611, pero también era un

excelente piloto. Su pericia al timón fue decisiva para que aquellos amotinados lograran regresar a Inglaterra. Bylot sabía cómo manejar una embarcación incluso en las condiciones más duras, por lo que las autoridades inglesas, en beneficio de sus futuras expediciones, hicieron la vista gorda, retiraron los cargos penales y, al año siguiente, en mayo de 1612, el piloto inglés regresaba a la cubierta del Discovery. La North West Company volvía a organizar una expedición y lo hacía con el objetivo de lograr «el total y perfecto descubrimiento del paso del Noroeste». Las noticias de que se había conseguido vislumbrar el verdadero paso hacia las Indias se habían extendido por toda Inglaterra. Nadie lo sabía entonces pero estaban equivocados, aún faltaban casi tres siglos para conseguirlo realmente, pero a principios del XVII todos en Inglaterra andaban entusiasmados con la supuesta ruta que traían los amotinados de la última expedición de Hudson.

La North West Company lo tenía claro, esta vez había que organizarlo todo bien. No podían tener más insubordinaciones ni traiciones, necesitaban a un capitán seguro y decidido, una mano firme que supiera llevar la disciplina a sus marineros cuando fuese necesario. Esa sería la tarea de sir Thomas Button, un oficial de la marina inglesa, condecorado, de origen noble, el candidato perfecto para dirigir una nueva expedición después de lo ocurrido con Hudson y sus rebeldes. El Discovery también se volvió a poner a punto. Se le hicieron las reparaciones necesarias y en esta ocasión le acompañaría un segundo barco, el Resolution, un nombre que también se repetirá a lo largo de la historia en numerosas embarcaciones. Los planes iban bien encaminados para que en primavera los dos barcos de la North West Company estuvieran listos para zarpar siguiendo los pasos de Hudson en busca del paso del Noroeste.

Mayo de 1612. El Discovery y el Resolution, cargados con provisiones para un año y medio, y con Thomas Button como responsable de la expedición, inician su travesía en un viaje que deja grandes lagunas. Desafortunadamente, el diario de Button se ha perdido y solo han llegado hasta nuestros días algunos retazos y fragmentos recogidos por otro explorador, llamado Luke Foxe. Así pues, no se conserva el documento original, pero Foxe, que con posterioridad también exploraría la bahía de Hudson, recopiló información de Button y la recogió por escrito en su propio diario. De esta manera, a través de las anotaciones de Luke Foxe, sabemos que aquellos marinos alcanzaron la entrada de la bahía de Hudson, pero en lugar de descender, como ocurrió en la anterior expedición, continuaron hacia la costa noroeste. Button tenía el presentimiento de que en aquella esquina hacia el norte se encontraba la ruta marítima que buscaban. Tratando de localizar un resquicio entre los hielos que les permitiera continuar hacia el paso, fueron recorriendo la costa de la bahía hasta que el invierno se les echó encima y tuvieron que acampar en las proximidades de lo que hoy conocemos como el río Nelson. Su nombre proviene precisamente de esta expedición: el capitán del Resolution, el segundo barco de la expedición, murió durante aquel duro invierno y los compañeros le rindieron homenaje otorgando su nombre a aquel nuevo río.

Atascados en aquella desembocadura del recién bautizado río Nelson tuvieron que pasar el invierno, apelotonados en las bodegas del Discovery y del Resolution, haciendo frente al frío y al escorbuto. No todos lo consiguieron y varios de los marineros murieron durante aquellos meses. Cuando por fin se vieron libres del abrazo helado de la banquisa, y a pesar de que los supervivientes estaban débiles y deseando regresar a Inglaterra, las dotes de mando de Button se impusieron y volvieron a tomar rumbo norte.

En la primavera de 1613, ya libres de hielos, los dos barcos vuelven a poner rumbo norte y Button cree encontrar un nuevo pasaje por el que salir de la bahía. Sin embargo, y a pesar de que solo están a 65° Norte, el frío de aquellas regiones, la niebla y las tormentas les hacen avanzar lentamente. Se internan entre la bruma en aquel paso y descubren que es una nueva bahía cerrada, un canal que hoy conocemos como Roes Welcome Sound o estrecho de la Bienvenida a Roes. Un nuevo callejón sin salida que, además, les trae un gran problema: los hielos golpean duramente al Resolution y lo hunden. La expedición queda paralizada en aquellas duras aguas y Button no tiene más remedio que rendirse. Con solo un barco a flote, todos los marineros se suben al pequeño Discovery y, como pueden, regresan a Inglaterra en septiembre de 1613.

Otra expedición salvaba la vida gracias a este reducido barco que, más allá de capitanes y personajes históricos, se estaba convirtiendo en protagonista por méritos propios. En un breve vistazo a su trayectoria comprobamos que esta pequeña embarcación ha llevado una vida llena de hitos trascendentales. En 1607, el Discovery fue uno de los tres barcos al mando del capitán Christopher Newport que fundaron Jamestown, la primera colonia inglesa en Estados Unidos. En 1610 volvió a partir de Londres con Henry Hudson, internándose en la bahía y siendo el protagonista del motín que dejó a aquellos hombres abandonados a su suerte un año después. En 1612, vuelve a la bahía de Hudson, esta vez con Button y Bylot, y salva la vida de todos los tripulantes después del hundimiento del Resolution. Son solo tres de los seis importantes viajes que hizo el Discovery en su vida de servicio.

## BAFFIN, YO ME MUERO COMO VIVÍ

En Londres, la North West Company sigue atareada con nuevos planes para regresar al ataque. Los viajes realizados hasta la fecha no habían encontrado el paso del Noroeste, pero habían descubierto tierras nuevas, se habían fundado importantes colonias, y habían ampliado el dominio inglés en aquellas latitudes, que además eran ricas en caza y pesca. No se podía decir que hubieran fracasado, así que, una vez más, se inician las tareas de reparación y el Discovery pronto se encuentra listo para volver a enfrentarse al Ártico canadiense en busca de la ruta hacia las Indias.

Es el momento para otro de los personajes notables de la conquista polar: el gran William Baffin. Aunque no se cumple siempre, y en ocasiones puede despistar, una de las maneras más directas de saber si estamos ante alguien importante en la historia es coger un mapa y comprobar cuántos lugares llevan su nombre. Esta particular regla se cumple de sobra con William Baffin, pues en cualquier atlas podremos encontrar, por ejemplo, que la quinta isla más grande del mundo se llama así, isla de Baffin. La acompañan la bahía de Baffin y el estrecho de Baffin; e incluso el explorador tiene su propio mar, el mar de Baffin... El marino inglés, con sus aventuras, dejará clara huella hasta nuestros días. Además se convirtió en uno de los exploradores más completos de su siglo. No fue solo un aventurero o un marino, Baffin fue matemático, cartógrafo, gran piloto... y a él le debemos, no solo descubrimientos geográficos, sino también algunos avances científicos importantes, como un efectivo método para calcular la longitud observando la posición de la Luna, algo que le terminaría resultando muy útil a él y a otros muchos navegantes con el paso de los siglos.

Antes de recalar en la North West Company, Baffin ya poseía una amplia experiencia en las frías aguas del norte mediante tres intensas expediciones: un desafortunado viaje a Groenlandia con James Hall, en el que murió el capitán y varios marineros, y dos empresas mercantiles en el nordeste, donde alcanzó Spitsbergen en busca de bancos de peces y ballenas. En 1615 Baffin entra al servicio de la North West Company para un nuevo proyecto, la nave donde se embarcará es, nuevamente, nuestro pequeño gran protagonista: el Discovery.

Primavera de 1615. El Discovery vuelve a estar listo para zarpar y en su cubierta encontramos algunos nombres ya conocidos, entre ellos, el capitán Robert Bylot que, poco a poco y gracias a sus numerosos viajes, había conseguido restaurar su honor después de haber estado involucrado en el motín de Hudson. El recién incorporado Baffin llevará a cabo labores de piloto. La expedición no tendrá grandes sobresaltos y en ella destacan dos momentos. El 26 de abril, poco después de zarpar de Inglaterra, Baffin va a poner en práctica sus conocimientos matemáticos y por primera vez en la historia conseguirá calcular la latitud en la que se encuentran, utilizando la posición de la Luna. El inglés realizará numerosas mediciones cartográficas siguiendo este método que, incluso en nuestros días, se considera todo un adelanto por su precisión. El segundo hito de esta expedición es que, después de navegar durante los meses de verano por toda la bahía de Hudson, Baffin llega a la conclusión de que se encuentran en una bahía cerrada y que por allí

no está el ansiado paso del Noroeste.

De regreso a Inglaterra en septiembre de 1615, comunica sus descubrimientos a sus patronos. La bahía de Hudson no es el paso que todos habían imaginado, si querían encontrar una ruta navegable tendrían que subir mucho más al norte. La North West Company tomó buena nota y durante los meses siguientes preparó una nueva expedición que olvidaría la bahía de Hudson y subiría las apuestas hacia latitudes más septentrionales. Los planes ponen de nuevo la mirada en los viajes realizados por John Davis y el rumbo trazado los vuelve a llevar a bordear toda la costa de Groenlandia hacia el norte. En marzo de 1616, el Discovery zarpa con los mismos protagonistas: Robert Bylot de capitán y William Baffin como piloto. Este viaje se iba a convertir en uno de hitos de la navegación polar, batiendo casi todas las marcas alcanzadas hasta el momento.

En el acelerado avance que la exploración polar está viviendo durante estas décadas puede resultar muy útil un pequeño *ranking* con las latitudes que se han ido alcanzando hasta el momento. Encabeza la lista Hudson, que logró unos increíbles 80° 23' N en su viaje de 1607, el campeón indiscutible hasta ahora. John Davis consiguió tocar los 72° 12' N en su viaje de 1588, una marca que pronto fue superada por Willem Barents y sus 77° 20' N en la expedición de 1594. Es el turno ahora de Baffin y Bylot que se colocarán segundos en el «top de latitudes» porque en este viaje de 1616 conseguirían navegar hasta los 77° 45' N, bordeando la costa de Groenlandia. Todavía no es una carrera hacia el norte —en esta época nadie quería ir al Polo Norte, de hecho, ni siquiera se les pasaba por la cabeza—, su objetivo directo era encontrar un pasaje hacia Oriente. Las verdaderas marcas se empezarán a registrar unos siglos más tarde, cuando aparezca la verdadera ambición de alcanzar los 90° N. En estos momentos, a principios del siglo XVII, ninguna expedición buscaba pisar el Polo Norte, y aun así las latitudes que estaban dispuestos a alcanzar para encontrar esa ruta hacia Oriente son más que notables, sobre todo considerando los barcos que utilizaban, pequeñas embarcaciones como el Discovery.

Al contrario de lo ocurrido con Button, existen buenos detalles de las aventuras de William Baffin, porque en este caso sí que se han conservado sus diarios originales en este viaje de 1616. Tanto para Baffin como para el Discovery, este sería el quinto viaje a las regiones árticas. En los escritos del explorador la travesía se tituló: *Breve pero verdadero relato del diario, conteniendo lo sucedido en el quinto viaje para el descubrimiento de un pasaje hacia el noroeste, financiado por los caballeros sir Thomas Smith y sir Dudley Digges, entre otros, en el buen barco llamado Discoverie, con Robert Bylot de comandante y conmigo mismo de piloto, realizado en el año del Señor de 1616*. Un completo documento gracias al cual sabemos que salieron de Inglaterra por el puerto de Gravesend, el 26 de marzo de 1616, llevando a diecisiete tripulantes en un solo barco. En su anterior viaje habían establecido que la bahía de Hudson era un punto muerto y en esta expedición estaban decididos a seguir los pasos de Davis bordeando la costa de Groenlandia hasta donde el hielo les permitiera.

El buen tiempo favorece la navegación y, el 20 de mayo, Baffin, continuando con sus precisos cálculos de latitud, anota que han llegado a los 70° 20' Norte. Desembarcan en esa posición para abastecerse de agua y por la noche notan la presencia de «hombres y perros que parecen espiarnos». Probablemente se trata de los pueblos inuits que ya conocimos con John Davis

deambulando por esas latitudes, pero Bylot y Baffin prefieren no arriesgarse a entrar en contacto con nadie, y cuando terminan sus labores de aguada, vuelven a embarcarse con rapidez y continúan rumbo norte. El 22 de mayo por la tarde, se levanta un fuerte viento en contra que empieza a complicar el viaje, luchan contra el vendaval y el pequeño Discovery vuelve a comportarse de manera fiable respondiendo perfectamente al timón de Baffin. Tan solo unos días más tarde ya han alcanzado los 72° N y el piloto inglés escribe orgulloso en el diario:

El 30 de mayo, por la tarde, llegamos al cabo Sanderson, la tierra más lejana que alcanzó el maestro John Davis y que se encuentra entre los 72° y 73° N.

Habían superado una marca histórica y Baffin, satisfecho, quiso dejar constancia en su diario.

A partir de esta marca, justo al día siguiente, la travesía se complica y empiezan a encontrar los primeros rastros de hielo. Ellos aún no lo sabían, pero estaban navegando en lo que, unos siglos más tarde y en su honor, se terminaría denominando bahía de Baffin. En junio de 1616, el Discovery mantiene el ascenso en su ruta hacia el norte, y resulta fascinante comprobar cómo, a pesar de que estaban alcanzando latitudes récord para las exploraciones polares, aun así, seguían encontrando esquimales por aquellos parajes inhóspitos de Groenlandia. El 1 de junio se vuelven a acercarse a la costa para reabastecerse de agua y lo que se encuentran es realmente sorprendente:

Detrás de una pequeña roca se escondían dos mujeres jóvenes. [...] el viento soplaba muy fuerte del noreste y cuando nos acercamos pudimos comprobar que también había otras dos mujeres más, una de ellas muy vieja. También había otra mujer con un niño a su espalda que se escondía entre las rocas mientras nos espiaba.

Se encontraban a unos 73° N, en la costa de Groenlandia, con un frío que helaba los huesos y un viento que haría tambalear el ánimo del más pintado, pero se toparon con un grupo de mujeres, una muy mayor, otra con su bebé a la espalda, tranquilas y acostumbradas a los rigores árticos. Los inuits serán fundamentales en la exploración de esas latitudes y dentro de muchos años, cuando la conquista de los polos se convierta en carrera, comprobaremos que los únicos aventureros que consiguieron avanzar fueron aquellos que copiaron, aprendieron y adaptaron las técnicas que estos inuits llevaban poniendo en práctica durante siglos. Nansen, Amundsen, Sverdrup, todos los exploradores que alcanzaron logros importantes se apoyaron en la forma de vida y de supervivencia de los esquimales.

No obstante, la expedición sigue mostrándose reacia a entablar conversaciones, tratos o cualquier otro contacto con los inuits. Las experiencias pasadas les alertaban de que este pueblo era impredecible, y lo mismo ofrecía un trato amable y galante, como a Davis, que obligaba a salir huyendo entre flechas, como a Frobisher. Sin embargo, aquello podría ser diferente, era un grupo de mujeres y no parecían muy peligrosas, por lo que la expedición decidió hacer un pequeño paréntesis, se acercaron, hablaron con ellas e incluso las invitaron a subir al barco. El encuentro fue amistoso y no causó mayor problema para la expedición. Baffin anotó en su diario que bautizaron aquel sitio como isla de las Mujeres (Women Island). Tras hacer sus cálculos matemáticos, situó el lugar en los 72° 45' N. En la actualidad, aquella isla de las Mujeres se conoce como Upernavik, y con los modernos sistemas de geolocalización y mapas que tenemos



hoy se puede comprobar que está situada en los 72° 47' N. La precisión que conseguía en 1616 el maestro William Baffin sigue siendo impresionante incluso en nuestros días.

Tras el breve contacto inuit, la expedición prosigue su imparable ascenso. El 18 de junio ya están a 74° 30' N; el 1 de julio alcanzan los 75° 40' N. El verano les favorece y, a pesar de algunos vientos fuertes pero ocasionales y algunos bancos de niebla, los marinos continúan su marcha. El 4 de julio, una gran tormenta los toma desprevenidos y tienen que acercarse a tierra para evitar un naufragio. Se agazapan en un pequeño saliente de rocas y allí pasan la noche, entre el viento y la lluvia. Tras aquellas horas inciertas, con el Discovery resguardado de la posibilidad de chocar contra algún bloque de hielo en la tormenta, vuelve la calma y deciden seguir ascendiendo. A los 77° 30' N, encuentran un estrecho repleto de ballenas. Navegaban por aguas en las que ningún hombre había llegado nunca. Hace días que no ven rastro de inuits, aquellos ingleses se convertían en los primeros en alcanzar esas latitudes en el noroeste. Hudson había llegado a los 80° 23' N, pero había sido en el lado contrario, en el paso del Nordeste. Baffin se disponía a entrar en el largo estrecho que separa Groenlandia de la isla de Ellesmere, un lugar al que nadie había conseguido acercarse. La expedición pone pie en esta isla, que será el gélido escenario donde, en los próximos siglos, se desarrollarán algunas de las expediciones más dramáticas y truculentas de la historia. Pero Baffin y Bylot no pueden avanzar más. El buen tiempo les abandona, el hielo cada vez es más abundante y, aunque consiguen entrar en ese pasillo, no encuentran forma de continuar. En honor a uno de los mecenas de la expedición, sir Thomas Smith, bautizan aquella entrada como el estrecho de Smith, y Baffin anota en su diario: latitud 78° N.

Es difícil afirmar con exactitud hasta dónde llegaron realmente. Algunos autores creen que Baffin, por una vez, no estuvo muy fino con sus cálculos y en realidad la latitud que alcanzaron se sitúa alrededor de 77° 50' N o 77° 45' N. Aun así, representa una marca impresionante que iba a permanecer imbatida durante algo más de dos siglos. Toda una proeza. Habían llegado hasta donde necesitaban y ahora tocaba abandonar las costas de Groenlandia para deslizarse por el ártico de Canadá y Labrador. En su descenso, van encontrando estrechos y pasos que bautizan sucesivamente con los nombres de los caballeros que financiaron su expedición. Al estrecho de Smith se suman el de Jones y el de Lancaster, y aquí ocurre algo verdaderamente inexplicable. El estrecho de Lancaster representa la entrada más natural al paso del Noroeste. Lo habían encontrado, y de hecho, el propio Baffin lo anota en su diario de manera clara:

En el día 12 [de julio] nos encontramos ante otro gran estrecho abierto en la latitud de 74° 20' N, y le llamamos estrecho de sir James Lancaster. Nuestra esperanza es que el pasaje comience aquí, aunque está cubierto de hielo entre la costa y nosotros.

El Discovery se quedará varios días merodeando por ese estrecho, dejando frases tan directas como «ahora vemos que por fin hemos realizado nuestro descubrimiento». Sin embargo, al regresar a Inglaterra y mostrar todos sus hallazgos, incomprensiblemente, el hallazgo de este estrecho pasó desapercibido y los mercaderes se centraron más en las latitudes alcanzadas o en las zonas de ballenas. Tenían ante sí la verdadera puerta de entrada al paso del Noroeste y nadie se dio cuenta, y lo que probablemente sea aún peor, aquella vía por el estrecho de Lancaster quedaría en el olvido durante casi dos siglos.

Después de este gran viaje polar, Baffin cambió totalmente de aires y volvió a embarcarse,

pero esta vez, rumbo al sur. Los intentos de llegar a las Indias por el noroeste no daban frutos, y la ruta bordeando África, aunque más larga, era por ahora la más segura. El piloto inglés realizó dos viajes más, hasta que en enero de 1622, durante un viaje por Irán, murió de varios disparos. Pero incluso su muerte fue épica y estuvo a la altura del personaje. Baffin se encontraba en una expedición atracada en el estrecho de Ormuz, en pleno golfo Pérsico, cuando lo enviaron a tierra a calcular la altura de los muros de un castillo enemigo. Todos conocían las habilidades matemáticas de Baffin, así que no solo calculaba latitudes con un par de estrellas y la Luna, sino que sabía calcular distancias, alturas; en resumen, era un matemático excelente. Estaba tan concentrado en sus operaciones y sus papeles que no se percató de que empezaban a disparar desde el castillo. Una bala le atravesó el estómago, y cuenta un historiador de la época que «en las Indias quedó muerto en acción de un disparo, mientras estaba revisando sus proyectos matemáticos y conclusiones».

Silvio Rodríguez escribió una vez una canción en la que decía «Yo me muero como viví», y, como estamos comprobando a lo largo de estas páginas, muchos de los exploradores de la historia polar hicieron honor a esa idea. Barents falleció en un iceberg flotando entre la tormenta, Hudson murió abandonado por los marinos a quienes no supo disciplinar y William Baffin cayó abatido mientras hacía cálculos matemáticos. La historia de la conquista polar está repleta de ejemplos similares. Amundsen, Scott, Shackleton, De Long, Franklin, Salomon August Andrée, docenas de aventureros que, como la canción, murieron tal y como vivieron.

## 6

# Trafalgar

Pertenecer a un club o sociedad es una tradición muy extendida en el mundo anglosajón. Gozan de gran popularidad, especialmente entre caballeros y nobles, y los hay de todo tipo: clubs de caza, de golf, de antiguos alumnos, dedicados a la literatura o al estudio de la filosofía... Especialmente durante los siglos XVIII y XIX, la alta sociedad inglesa y norteamericana gustaba de reunirse periódicamente en las elegantes sedes de sus asociaciones para charlar de sus asuntos entre cigarros y copas de brandy. En el ámbito polar, hay que destacar una de estas sociedades, creada por varios exploradores a finales del siglo XIX, que llevó el nombre de Arctic Club. Fundada en 1894 por los aventureros que acompañaron a Frederick Cook en sus diferentes viajes al Ártico, esta sociedad de exploradores se reunía para estudiar la historia de la conquista polar y analizaban los diarios. Sus miembros rebuscaban entre las diferentes publicaciones, realizaban sesiones, recopilaban material, en definitiva, se trataba de una sociedad de análisis históricos sobre el Ártico que, en 1906, editó el resultado de sus investigaciones en una obra titulada *Manual del Arctic Club publicado por sus miembros*. Entre las páginas de este libro podemos encontrar una gran variedad de listados y recopilaciones de expediciones junto con los resultados que obtuvieron. Así, encontramos un listado con los récords de latitudes alcanzadas, un completo catálogo de las expediciones que se dirigieron hacia el noroeste, hacia el nordeste, incluso una detallada relación de las expediciones al Polo Sur. Hojeando entre estos listados notaremos con sorpresa un hueco importante que abarca casi siglo y medio. En su capítulo titulado «Listado cronológico de las expediciones árticas y antárticas hacia los polos, hacia los pasajes noroeste y nordeste y de las expediciones de ayuda» se detalla una completa relación de las latitudes alcanzadas por exploradores como John Davis en 1588, Willem Barents en 1594, Henry Hudson con su expedición de 1607 y William Baffin en 1616. El siguiente en esta lista cronológica es el capitán Constantine John Phipps, pero ya en el año 1773, seguido de William Scoresby, en 1806. Es un hueco importante en la exploración polar. Durante los siglos XV y XVI asistimos a un trasiego constante de expediciones, los marineros llegaban de un viaje y al año siguiente ya estaban

embarcados para intentarlo de nuevo. Sin embargo, después de la travesía de William Baffin en 1616, el siguiente viaje que recoge el Arctic Club está datado en 1773, un salto más que considerable.

No significa que la exploración polar desapareciera por completo durante todo ese tiempo. Por supuesto hubo diferentes expediciones, como la de Luke Fox en el noroeste en 1631 o más adelante, ya en el siglo XVIII, las incursiones del gran marinero ruso Vitus Bering en el nordeste, pero fueron misiones esporádicas que no obedecían a un plan general y organizado como había ocurrido hasta ahora. El ritmo de la exploración polar, en ambos pasos, descendió considerablemente en los siguientes dos siglos. Esta situación relajada, mantenida durante casi 180 años, iba experimentar un giro radical con la llegada de una fecha clave: 21 de octubre de 1805, la legendaria batalla de Trafalgar.

Inglaterra, como nación en alza que quiere hacerse un hueco frente a España y Francia, las dos grandes potencias tradicionales, reúne los recursos marítimos que hasta ahora dedicaba a la exploración de nuevas rutas y comienza a desviarlos hacia la formación de una armada nacional. Los españoles habían sufrido un notable varapalo con el hundimiento de la Gran Armada en 1588, pero seguían siendo los líderes indiscutibles del mundo con posesiones que iban desde América a Filipinas. Sin embargo, aunque representan años dorados para las artes y las letras, el llamado Siglo de Oro de España, en el plano político van a suponer un lento pero imparable declive del dominio español. Los británicos, por el contrario, habían conseguido hacerse un lugar en los mares. Inglaterra poseía ya colonias importantes en América, controlaba varias rutas y sus piratas, con patente de corso, campaban a sus anchas por las aguas de medio mundo. La exploración del Ártico empezó a quedarse en un segundo plano, sobre todo porque, exceptuando algunos descubrimientos de tierras y zonas de pesca, es justo reconocer que la búsqueda de los pasos hacia las Indias se había estancado y no había aportado los resultados deseados.

Por su parte, Inglaterra, que había sido la principal impulsora de la exploración de los pasos, también se dispone a vivir momentos convulsos en su historia. A principios del siglo XVII muere la reina Isabel I y con ella finaliza la dinastía Tudor. Llega al poder una nueva casa, la dinastía de los Estuardo, y sus siguientes monarcas tendrán que enfrentar todo tipo de dificultades. Guerras religiosas entre los anglicanos y los puritanos, rebeliones constantes en Irlanda y Escocia o cambios radicales de gobierno, como el de Oliver Cromwell, que decapitó al rey Estuardo e instauró un periodo de república y más tarde de dictadura. Inglaterra estaba atravesando su época más convulsa y la exploración polar dejó de ser algo prioritario. A este ajeteo político hay que añadir que las tradicionales sociedades de mercaderes comienzan a decaer y, a falta de resultados palpables, sus iniciativas van quedando en manos de la Royal Navy, la gran armada inglesa, que adquiere cada vez más protagonismo y presencia en el océano. Los marineros ingleses se forman, no ya como descubridores, sino como militares, y esto tendrá ventajas e inconvenientes. La nueva hornada de exploradores de principios de 1800 estará compuesta por oficiales de la Armada y van a tener una formación militar, estricta, disciplinada, una nueva generación que conocerá como nadie las artes de la marinería pero que, con la inactividad polar de los dos últimos siglos, van a dejar en el olvido lo aprendido en el Ártico. Todo lo que sufrieron, todo lo que vivieron, todas las penurias y dificultades de los marineros de siglos pasados, como Frobisher, Davis o Baffin,

quedaban muy lejanas en el tiempo y la experiencia nos dice que cuando se olvidan los errores del pasado, es muy probable que se vuelvan a repetir.

A finales del siglo XVIII, el dominio del mundo queda en manos de tres potencias: España, que vivía los últimos coletazos de su imperio y que sufre un claro declive económico y territorial; Francia, que había vivido su gran revolución en 1789 y que pronto iba a quedar en manos de Napoleón, y finalmente, Inglaterra que, tras sus dos siglos convulsos en el ámbito interno, ha conseguido estabilizarse y, con el empuje de su revolución industrial, se une al pódium de los tres países más importantes del momento. Las tensiones eran inevitables, el conflicto estaba a punto de estallar.

21 de octubre de 1805. Las tres potencias se enfrentan en lo que será una de las batallas navales más importantes de la historia. Frente a las costas gaditanas del cabo de Trafalgar, en lo que hoy conocemos como Barbate y Los Caños de Meca, se dan cita las fuerzas navales de Inglaterra y las de Francia y España, dominadas por Napoleón. El resultado es aplastante a favor de Inglaterra, una soberana paliza con cifras espectaculares: las bajas británicas apenas llegan a quinientos hombres, mientras que en el bando contrario se cuentan por miles. Los barcos ingleses salen victoriosos sin sufrir un solo naufragio entre sus filas, mientras que en el frente franco-español se pierden docenas de embarcaciones, entre las que se hunden y las que se capturan. Trafalgar representa un punto de inflexión en el devenir del mundo y sus consecuencias fueron drásticas. A partir de entonces, el dominio absoluto de los mares corresponde a Inglaterra. La situación bélica de Francia solo irá a peor y Napoleón encadenará derrota tras derrota hasta terminar por los suelos en su intento de avance hacia Rusia. España inicia su particular reconquista con la guerra de Independencia y aunque no perdió todos sus barcos en Trafalgar, la batalla dejó a toda su Armada pudriéndose, literalmente, atracada en los puertos y sin salir al mar durante décadas. Un ejemplo que ilustra bien hasta dónde llegaba el poderío naval inglés lo encontramos en el hecho de que, hasta Trafalgar, era una costumbre muy arraigada mantener presos a los marineros capturados y obligarlos a servir en los barcos como prisioneros. Inglaterra tenía tantos buques, tantos marinos y tantos capitanes que renunció a mantener prisioneros. La victoria inglesa supuso una demostración de poderío tan descarada que borró de un plumazo a los posibles competidores. A partir de 1805, Inglaterra no tenía a nadie con quien luchar, nadie que pudiera hacer frente a su Armada, y ese será el germen de una nueva era de exploración y descubrimientos. Inglaterra se convierte en el líder absoluto del mar. No hay enemigos en la costa. Napoleón está encerrado en la isla de Elba y aunque volverá durante algún tiempo, al final terminará sus días encarcelado y desterrado en la isla de Santa Elena. España está acabada. Adiós a aquel imperio donde no se ponía el sol, y lo que queda hasta nuestros días será una continua sangría de territorios, influencia y poder hasta la debacle de 1898.

A grandes rasgos, esta era la situación a principios del siglo XIX y ahora solo hay que imaginar una consecuencia para estos factores: Inglaterra posee la mejor armada del mundo, cuenta con miles de marineros, los hombres más profesionales y disciplinados que jamás había tenido. En sus puertos se encuentran amarradas las mejores embarcaciones del momento y, para terminar el panorama global, no hay nadie que pueda hacerle sombra en ningún océano. La salida más lógica para toda esta infraestructura parecía clara: volver a la exploración.

La mayoría de las expediciones científicas de este siglo surgirán de la Armada inglesa, del Almirantazgo, con barcos de la Royal Navy y con capitanes que habían luchado en mil batallas y que ahora tenían el mar libre de adversarios. Muchos de los nombres que aparecerán en las próximas décadas son de combatientes en la batalla del cabo Santa María, en la del cabo Finisterre y por supuesto en la batalla de Trafalgar: Franklin, Scoresby, Ross, Parry, héroes militares de la Armada británica que se van a convertir en la nueva generación de exploradores polares. Trafalgar en 1805 deja a Inglaterra como la reina de los mares y a partir de entonces, los marinos y capitanes ingleses de la Royal Navy se lanzarán a la exploración. Los diferentes viajes del Beagle, donde Charles Darwin dio la vuelta al mundo, fueron expediciones cartográficas organizadas por el Almirantazgo, con capitanes como FitzRoy o Philip Parker King. Las exploraciones del almirante Nares, incluyendo la mítica expedición del HMS Challenger, se realizaron con marinos y barcos de la Royal Navy. La propia expedición de Franklin al noroeste fue una expedición organizada por la Armada, y él mismo fue uno de los militares que luchó en Trafalgar, a bordo del HMS Belerofonte. La fiebre de los descubrimientos vuelve a resurgir de sus cenizas, y con ella vuelve la exploración y búsqueda de aquellas frías tierras del norte. Los naturalistas ingleses brotan como setas y se embarcan en docenas de viajes y expediciones. El Almirantazgo organiza expediciones científicas, empujado por el resurgir de la ciencia, junto con instituciones ya centenarias como la Royal Society, a la que se unen otras nuevas y recién estrenadas como la Royal Geographical Society. Vuelve la ambición de explorar los pasos, y se añade una corriente científica, casi obsesiva, de entender el mundo y la naturaleza. Sigue presente el afán de encontrar un paso marítimo que abra el comercio con Oriente, por supuesto, pero los tiempos han cambiado desde Davis y Frobisher, y se incluyen también la observación y la medición científicas. Este factor científico y naturalista tiene en muchas expediciones tanta importancia, o más, que el aspecto comercial. Una nueva era de exploración que no solo busca el componente económico y comercial de las expediciones, sino que también contiene el lado científico, las mediciones cartográficas, las observaciones de la naturaleza, la recogida de muestras, la toma de datos de temperatura, de distancia, de altitud, de flora y fauna. Los diarios de a bordo se convierten en verdaderas obras históricas de la ciencia. Los libros que se publican de estos viajes contienen un relato de lo que sucede, pero también una relación con cientos y cientos de datos y muestras recogidas que pronto darán fruto en teorías científicas revolucionarias.

Pero, en incontables ocasiones, este desatado optimismo británico terminaría resultando contraproducente. Los marinos ingleses se creían en la cima del mundo, los reyes del mar, consideraban que nada estaba fuera de su alcance. Nadie puede negar que eran magníficos y que lograban casi todo lo que se proponían en la mayoría de los océanos... pero no en el Ártico. La Armada navegó con éxito por todo el mundo, por todos los océanos, pero las aguas del norte iban a ser un duro adversario, mucho más resistente que Napoleón, mucho más difícil que los cañones españoles. El Ártico se convertiría en un correoso rival.

## LA GRAN EMPRESA ÁRTICA

Llegaría así el primer gran intento de la Royal Navy para volver al norte. En mayo del año 1818, el Almirantazgo organiza su primera gran expedición al paso del Noroeste con muchos de los nombres que terminarían haciendo historia. Casi una superbanda de *rock* reunida en esta expedición: Edward Parry, John Ross y su sobrino James Clark Ross, George Back, John Franklin, Edward Sabine, una especie de jugadores de *All Star* de la NBA agrupados en un mismo equipo. Un *dream team* compuesto por marineros curtidos en las guerras napoleónicas, todos alistados en la Armada a edades muy tempranas. John Ross se apuntó a la edad de nueve, Parry había entrado a los diez y Franklin se incorporó con 14 años, la flor y nata de la Royal Navy reunida en una expedición que, nuevamente y después de tanto tiempo, volvía a buscar el paso del Noroeste.

El cerebro de esta gran operación fue John Barrow, gran explorador y naturalista que había pasado su vida viajando por todo el mundo, desde China a África y que, una vez de regreso a Inglaterra, fue nombrado secretario del Almirantazgo. Durante cuatro décadas se mantuvo al frente de las más variadas empresas y viajes de descubrimiento, incluyendo esta enorme expedición que se dividiría en dos grupos y cuatro buques. Cada equipo tendría un objetivo diferente y contaría con dos navíos. Esta expedición iría en los barcos *Isabella* y *Alexander*, encabezada por John Ross, y tendría como objetivo el noroeste y la gran bahía en la que Baffin se había adentrado hacía dos siglos. El otro grupo, encabezado por David Buchan, contaría a su vez con el *Dorothea* y el *Trent*. Su objetivo era encontrar el paso al Pacífico por el nordeste, ascendiendo por Spitsbergen.

La gran iniciativa del Almirantazgo zarparía desde Londres hacia sus correspondientes destinos y lo haría de manera escalonada: Ross partió primero, el 18 de abril, y Buchan unos días más tarde, el 25 de abril. Para conseguir un relato más claro de este primer proyecto polar de 1818 analizaremos cada expedición por separado, comenzando por la de David Buchan y sus navíos en el paso del Nordeste.

Buchan era un oficial con una amplia experiencia en el Ártico. Su bagaje en el norte incluía varias expediciones pesqueras a Terranova, una de ellas con el cometido de ayudar al pueblo beothuk que, ya en esa época, se encontraba en peligro de extinción. Buchan pasó varias décadas de su vida en aquellas latitudes, e incluso, años más tarde, terminaría siendo nombrado gobernador de Terranova. Era un hombre que conocía bien los rigores de las latitudes polares y la dureza de las condiciones a las que se iba a enfrentar. Sus dos barcos, el *Dorothea* y el *Trent*, eran buques balleneros, habituados a las duras aguas del norte, que además habían sido acondicionados para la exploración. A su lado, tenía a un joven John Franklin, que aún era teniente, y a William Beechey, el segundo al mando, que no solo era un experto piloto sino que tenía buenas dotes artísticas y dibujaba de maravilla, una habilidad que resultaba tremendamente útil en el aspecto naturalista y científico de estas misiones.

La expedición de Buchan en las aguas de Spitsbergen representa un buen ejemplo de lo tozudos y luchadores que podían ser los marinos de la Marina Real británica, aquella Royal Navy que se había coronado la mejor del mundo y que no iba a dejar que nada ni nadie se interpusiera

en sus objetivos, ni siquiera el Ártico. Buchan se dirigió hacia el nordeste enfilando rumbo Spitsbergen, y ya desde los primeros días se dio cuenta de que no iba a ser tarea fácil. La documentación más exacta de este viaje la encontramos en la obra publicada por el propio Beechey titulada *Un viaje de descubrimiento a través del Polo Norte, realizado en los barcos de su majestad Dorothea y Trent, bajo el mando del capitán David Buchan en 1818*, que, además de incluir los exquisitos dibujos de Beechey, nos muestra los detalles de lo que fue aquel viaje: una incesable búsqueda de cualquier pequeño resquicio o hueco por el que navegar a través de los hielos. Un lucha constante contra una perversa banquisa que les impedía una y otra vez el paso, y que hizo que aquellos dos barcos pasaran meses buscando un camino. Tan pronto se adentraban por una apertura, el frío y los icebergs les impedían el paso, y vuelta atrás a buscar otra salida que el travieso hielo también cerraría en los días siguientes. A duras penas fueron avanzando, a trompicones, dando rodeos, intentándolo una y otra vez, zigzagueando entre los hielos a la caza del más mínimo hueco por donde seguir ascendiendo. A finales de julio parecen encontrar por fin el camino libre, ascienden unos grados más, pero el frío les juega una mala pasada y las vías de escape se cierran a su alrededor dejándolos definitivamente atrapados. Se encontraban a 80° 23' N, una marca que se acercaba a la conseguida por Hudson dos siglos atrás, pero que no podrían superar. Ya no podían avanzar más, el Dorothea y el Trent se encontraban prisioneros del hielo y parecía imposible que pudieran moverse ni un palmo más.

Es entonces cuando Buchan pone a trabajar a todos los tripulantes para intentar liberar los barcos. Picos y palas, turnos de trabajo que los dejaban exhaustos, una titánica tarea que en esta ocasión dio resultado porque las embarcaciones poco a poco fueron avanzando hasta que, después de casi un mes luchando contra el hielo para conseguir soltarse, lo lograron. Los buques estaban libres y flotando en el agua. No había muchos desperfectos, sin embargo, los hombres estaban agotados. Es aquí cuando se impone la disciplina de la Armada, el capitán se reúne con sus tenientes y lejos de abandonar, deciden volver a intentarlo, esta vez girando hacia el oeste.

Dejan atrás las aguas de Spitsbergen y de la bahía Magdalena, rumbo hacia las costas de Groenlandia para intentar ascender desde allí. En el trayecto los sorprende una tormenta enorme. Grandes olas hacen chocar gigantescos bloques de hielo contra los barcos y, en una de esas arremetidas, el Dorothea se estampa bruscamente contra la banquisa y se abre una gran vía de agua. En medio de la tempestad, con el barco haciendo agua, el capitán Bechan no tiene más remedio que buscar tierra inmediatamente mientras los marineros achican las bodegas. Con gran esfuerzo consiguen regresar a Spitsbergen, se refugian en una pequeña bahía donde amarran los barcos y empiezan las labores de reparación del Dorothea, entre la lluvia, el viento, el frío y el ataque de varios osos polares que les mantuvieron alerta durante todo este tiempo. Pero Buchan es muy terco y, lejos de abandonar, el inglés pretende insistir. Tan pronto como consiguen reparar el barco, y a pesar de que el invierno se les echa encima, el inglés vuelve a organizar la expedición y ordena poner rumbo hacia el oeste para intentar alcanzar nuevamente Groenlandia. Reanudan la marcha, pero el tiempo cada vez es más exigente. Nuevas tormentas, más hielo, llegan casi a divisar las costas de Groenlandia pero el Dorothea está renqueante y empieza a peligrar seriamente la expedición. Buchan, resignado, decide regresar y da por finalizado el viaje. Vuelven a Londres con un material grandioso, datos científicos, astronómicos (llevaban un astrónomo a



bordo), los dibujos de Beechey y una marca de 80° 23' N que no estaba nada mal para un primer intento.

Así finalizó el primer acto de esta gran expedición de 1818 que, recordemos, se había dividido en dos grupos. La segunda parte de este relato estará protagonizada por el capitán John Ross. La vía más directa y fiable para conocer las peripecias de este viaje es acudir al libro publicado por el propio Ross con la mítica editorial John Murray, una casa que publicaría muchas de las grandes aventuras del siglo XIX por todo el mundo, y que sería la misma que lanzaría los trabajos científicos de Charles Lyell o Charles Darwin, por citar solo un par de ejemplos relevantes. En esa obra encontramos que el *Isabella*, un precioso barco de 385 toneladas, llevaría embarcados a John Ross como capitán y a William Robertson como teniente y segundo al mando. A bordo también iba el sobrino de Ross, James Clark Ross, que acompañaría a su tío en diferentes viajes hasta conseguir ascender y realizar sus propias expediciones. Una nueva saga familiar que conseguiría grandes hitos, no solo en el norte, sino también en la Antártida. El segundo barco, el *Alexander*, algo más pequeño (unas 250 toneladas), estaría comandado por otro de los exploradores polares legendarios de esta época, Edward Parry. El diario nos cuenta que durante los meses previos, todos los navíos de la expedición fueron acondicionados y reforzados para poder hacer frente a posibles golpes contra los hielos. El 18 de abril de 1818 zarpan desde el Támesis y ponen rumbo a lo que será su objetivo particular, encontrar la ruta del noroeste siguiendo los pasos que dieron Bylot y Baffin en 1616.

El punto álgido de esta expedición a la bahía de Baffin fue la fuerte polémica que se desató con las conocidas como Crocker Hills, las montañas de Crocker, un debate que inició la enconada enemistad entre Ross y Parry, y que con el tiempo terminaría siendo un lastre en la carrera de John Ross. La expedición con los dos barcos se internó, tal como preveían los planes originales, en la gran bahía de Baffin —sería el propio Ross quien terminaría bautizándola definitivamente con ese nombre—, y ascendió hasta alcanzar el estrecho de Smith, ese largo y angosto pasaje que transcurre entre la isla de Ellesmere y Groenlandia. Se adentraron en este estrecho, pero pronto los hielos les obligaron a retroceder. Se produce entonces el primer grave error de John Ross, al considerar que ese pasaje está cerrado por tierra y no es navegable. En el inicio de aquel pasillo helado encuentra dos bahías, una en la isla de Ellesmere y la otra en Groenlandia, y las bautiza con el nombre de los dos barcos de la expedición, *Isabella* y *Alexander*, pero no continúa más adentro porque cree estar ante otra bahía. Así pues, inician el descenso y localizan el estrecho de Lancaster, la entrada que encontró Baffin y que había quedado olvidada durante dos siglos, a pesar de ser la ruta más eficaz y directa para encontrar el pasaje del Noroeste. Ross comete su segundo y más importante error de apreciación afirmando nuevamente que es un paso cerrado y rodeado por colinas. Los historiadores en la actualidad consideran que el capitán sufrió uno de los frecuentes espejismos causados por los reflejos de la luz en el agua y el hielo, y creyó ver montañas que sellaban el paso a través del estrecho de Lancaster. Ross bautizó esas inexistentes montañas como Crocker Hills, y abandonó la búsqueda del paso del Noroeste a través de ese estrecho, una equivocación que le perseguiría durante toda su vida y que incluso arruinó su reputación durante muchos años.

La cuestión de las Crocker Hills se convirtió en un tema de debate durante décadas, e incluso

ha llegado hasta nuestros días. Durante toda la expedición Ross iba en cabeza, comandando el *Isabella*, y cuando el barco de Parry les alcanzó no encontró ni rastro de aquellas supuestas montañas. Sin embargo, Ross ya había tomado una decisión y no se dejaría convencer. Parry pretendía seguir avanzando porque los vientos que llegaban de aquel pasaje en el estrecho de Lancaster le habían convencido de que esa era la ruta correcta. Pero no había nada que discutir, Ross era terco y el invierno se les echaba encima. ¿Qué podía hacer Parry?, ¿encabezar un motín, desobedecer al comandante de la expedición? Estaba en la Armada, y Parry era un oficial, sublevarse no era una opción. Esta fue la gran disyuntiva de la expedición. Ross pensaba que aquel paso estaba cerrado por montañas y Parry, que no había visto ni rastro de esas Crocker Hills, quería internarse en aquel gran canal convencido de que conectaba con aguas abiertas. Pero donde hay patrón, no manda marinero: Parry acató de mala gana las órdenes y los dos barcos volvieron juntos a Londres.

Una vez en tierra firme, y sin estar ya ligado a las órdenes directas de Ross, Edward Parry criticó duramente la decisión y además reunió a varios marineros para que fueran testigos de que aquellas montañas solo existían en la imaginación de Ross. Ante la ausencia de pruebas, al comprobar que la versión de Parry estaba confirmada por la mayoría de los tripulantes de la expedición y que nadie, salvo Ross, había visto aquellas montañas Crocker, el Almirantazgo concedió a Parry el rango de capitán y la autoridad para comandar sus propias expediciones. Ross, por el contrario, perdió el respeto y el apoyo de sus superiores, sobre todo porque durante los años siguientes se enviaron numerosas expediciones a buscar aquellas montañas y nadie las encontró. Esta polémica dejaría a Ross sin posibilidades de dirigir más barcos durante toda una década, pues ni el Almirantazgo confiaba en sus habilidades, ni tampoco encontraría financiación particular que lo apoyara en un nuevo viaje.

Aquel periplo convirtió a Parry en la figura en alza dentro de la Royal Navy, y su próxima expedición no iba a tardar. Al año siguiente, en 1819, el capitán estrella del Almirantazgo ya tenía listos los dos barcos que compondrían la primera salida en la que estaría al mando. El objetivo estaba claro, volver al estrecho de Lancaster para comprobar si efectivamente existían aquellas montañas que cerraban el paso o si, por el contrario, se podía seguir avanzando a través de él. Los navíos serían en esta ocasión el *Hecla* y el *Griper*, y la tripulación estaría organizada de la siguiente manera: Parry, al mando de la toda la expedición, iría a bordo del *Hecla*, y estaría acompañado de cincuenta y un hombres, entre los que se encontraba James Clark Ross que, viendo que su tío no conseguía financiación para nuevas expediciones, decidió que él no se quedaba en tierra y que quería seguir explorando. En el *Griper* irían treinta y seis hombres más acompañando al capitán Matthew Liddon.

Era la primera expedición propia de Parry y no sería la última. Al igual que en los antiguos tiempos, Parry iba a encadenar un viaje tras otro, capitaneando hasta cuatro expediciones. Esta primera travesía del *Hecla* y el *Griper* en 1819, después con el *Hecla* y el *Fury* en 1821, repetirá con estos dos últimos en 1824, y finalizará en 1827, nuevamente con el *Hecla*, realizando uno de los primeros intentos reales de alcanzar el Polo Norte a través de la ruta de Spitsbergen. Parry fue un explorador incansable y el barco que nunca lo abandonó, el *Hecla*, lo acompañaría en todas sus aventuras.

En primavera de 1819, la primera expedición con Parry, en su recién estrenado puesto de capitán, está lista para zarpar. Dos hermosas embarcaciones, con cascos reforzados para resistir las embestidas de los hielos y con una notable diferencia de tamaños. El Hecla es un barco enorme, capaz de mover más de cuatrocientas toneladas; el Griper es claramente más pequeño, aunque también puede desplazar unas nada despreciables 180 toneladas. Según el diario de a bordo las bodegas se llenaron con provisiones para dos años, incluyendo carne en lata (un producto que empezaba a ser frecuente en esta clase de viajes), sopas, salazones y, algo importante, alimentos contra el escorbuto como zumo de limón, vinagre, chucrut, pepinillos y varias hierbas. Habían pasado casi seis décadas desde los legendarios viajes del capitán James Cook, en los que el naturalista James Lind descubrió que el limón funcionaba como eficaz remedio contra el escorbuto y, lentamente, la Armada fue incorporando esta clase de alimentos en sus expediciones para evitar la enfermedad que más marineros ha matado en la historia. Pero, sobre todo, los barcos iban cargados de instrumentos científicos. La lista del instrumental es espectacular: el Hecla llevaba once cronómetros y el Griper transportaba otros cuatro más. Dos relojes astronómicos, compases, barómetros, altímetros e incluso una novedad que daría resultados muy interesantes, una brújula bastante innovadora desarrollada por uno de los inventores y científicos más olvidados de la historia, el capitán Henry Kater. Esta apuesta por la ciencia y la tecnología no contradecía las creencias de Parry, un cristiano muy fervoroso, que en todos sus viajes se esmeró por llevar a cabo la mayor cantidad de experimentos y mediciones científicas que le fue posible. El empeño y pericia del marino inglés, sumado a la tecnología más puntera de la época, dejarán como legado el viaje más fructífero al paso del Noroeste realizado hasta el momento.

En mayo de 1819, esta primera expedición comandada por Parry zarpa de Londres con los orgullosos Hecla y Griper dirigiéndose al norte. Su rumbo los lleva hasta el estrecho de Smith, siguiendo los pasos del anterior viaje con Ross, y de nuevo encuentran el pasaje cerrado a cal y canto por enormes bloques de hielo. Descienden directamente hacia el estrecho de Lancaster y ven el camino libre. El verano les favorece y se pueden internar por fin en las aguas de Lancaster Sound, confirmando lo que apuntaba el primer viaje: ese es el camino correcto y, además, no hay ni rastro de esas imaginarias montañas Crocker Hills que cerraban el paso, como afirmaba Ross.

Todo en aquellas aguas era nuevo. Las labores de cartografiado marchan como la seda y los únicos problemas destacables aparecen en las nuevas brújulas que, en esas latitudes, empiezan a volverse locas. Ellos aún no lo entendían pero se acercaban a las posiciones del polo norte magnético y esa era la razón por la que los instrumentos de este tipo empezaban a fallar. En expediciones posteriores, James Clark Ross, intrigado por este fenómeno extraño, se convertiría en todo un experto en magnetismo, y finalmente sería uno de los descubridores oficiales del polo norte magnético, publicando sus resultados en el boletín de la Royal Society en 1834.

Durante aquel verano de 1819, la expedición de Parry se afana en sus tareas de medición y logran cartografiar gran parte del estrecho de Lancaster, descubriendo infinidad de nuevas tierras, entre ellas un nuevo pasaje de agua que bautizan como el estrecho del Príncipe Regente, en honor a Jorge IV que, aunque aún era príncipe de Gales, estaba ejerciendo durante estos años la regencia, ya que Jorge III sufría una de sus recaídas mentales a causa de la porfiria. Aquel nuevo

estrecho parecía prometedor, pero el hielo les cerraba el camino y volvieron al canal de agua de Lancaster mientras descubrían más islas y bahías. Una maravilla de expedición que consiguió batir todos los récords en busca del paso del Noroeste y que, de hecho, tras recorrer casi mil kilómetros en esa dirección, se ganó el derecho a cobrar la recompensa que el Almirantazgo ofrecía a cualquiera que atravesara el meridiano 110°.

Sin embargo, el invierno se les echaba encima y Parry, un marino previsor y experimentado, decidió resguardarse en una pequeña bahía a la que llamaron Port Winter. Tenían las bodegas llenas, los marineros estaban animados e incluso habían preparado unas lonas para resguardar los dos barcos. La expedición estaba tan bien calculada que sería el primer invierno en el Ártico en el que una tripulación atrapada por los hielos lo pasaba razonablemente bien. Parry organizó numerosas actividades, obligó a realizar ejercicio diario, racionó con sabiduría la comida, e incluso para mantener la moral de sus hombres preparó varias obras de teatro (con los marineros como actores). Hasta se publicó un periódico propio con las noticias semanales que iban surgiendo entre la tripulación.

Cuando llegó la primavera y los barcos se vieron libres de hielo, Parry dio las órdenes de seguir avanzando hacia el oeste. A finales de julio de 1820, el rumbo se mantenía firme y parecía que se iban a convertir efectivamente en la primera expedición en conseguir navegar el tan buscado paso del Noroeste. Los mapas que ellos mismos cartografiaron indican que les faltó muy poco para lograrlo. Pero otra vez el hielo selló todas las salidas hacia el Pacífico y Parry, a pesar de haber llegado tan lejos, consideró que aquel pasaje estaba cerrado. Un nuevo error de apreciación que retrasaría el descubrimiento total del paso del Noroeste varias décadas más.

Los dos barcos regresaron y el capitán se convenció de que la ruta por ese canal estaba cortada y que deberían intentarlo en otras aguas. En el otoño de 1820, la expedición regresaba a Londres con Parry convertido en el gran héroe del paso del Noroeste. Sus marcas, sus descubrimientos, la disciplina que había mantenido en todo el viaje y la precisión con que lo había anotado todo le hicieron ganarse a pulso un nuevo ascenso. Edward Parry alcanzó así el grado de comandante de la Armada británica, la Royal Society lo hizo miembro con honores y recibió el gran premio de cinco mil libras que el Almirantazgo había prometido al primer explorador que consiguiera alcanzar los 110° Oeste. Su primera expedición al mando había resultado todo un éxito. La próxima parecía imparable, y todo se preparó para partir al año siguiente. Parry volvería a estar al frente de dos barcos y todos esperarían con impaciencia el momento propicio para zarpar y encontrar, de una vez por todas, el paso del Noroeste.

La segunda expedición de 1821, con Edward Parry ya como comandante de la Royal Navy, se iba a preparar de manera similar a la anterior. El navegante se aseguró de que las bodegas se cargaran hasta arriba, que los barcos estuvieran repletos de instrumentos científicos y que los marineros se mantuvieran activos durante todo el viaje. Volvió a utilizar su barco insignia, el HMS Hecla, pero cambió el Griper por un nuevo navío, el HMS Fury, cuyo casco también recibió refuerzos metálicos en previsión de los futuros golpes contra el hielo. La expedición zarpó de Londres en abril de 1821 y, con la errónea convicción de que el paso a través del estrecho de Lancaster estaba cerrado, en esta ocasión Parry lo intentaría un poco más al sur, entrando por el estrecho de Hudson.

Los registros y diarios de expediciones anteriores indicaban que aquel estrecho llegaba hasta la bahía de Hudson, que era un callejón sin salida, pero el inglés también estaba al tanto de que, por el norte de aquella bahía, se abría un nuevo paso que otros exploradores habían encontrado cerrado por el hielo y que, en condiciones más favorables, quizá pudiera comunicar con el estrecho de Bering. Al valorar estas ideas sobre un mapa actual se puede constatar que Parry no iba mal encaminado y que ese estrecho de Hudson efectivamente comunica con un canal navegable hacia el oeste, aunque esa es una ruta mucho más complicada y peligrosa que la que habían encontrado en su anterior expedición a través de Lancaster Sound.

Los buques eligen rumbo noroeste, bordeando la isla de Southampton, cuando comienzan a aparecer inmensos bloques de hielo que cierran cualquier salida hacia su destino. La expedición busca nuevas bahías y pasajes, incluso descienden un par de veces a tierra para reconocer la zona a pie, pero los meses avanzan y no son capaces de encontrar un solo resquicio libre de hielos. En octubre de 1821, Parry se convence de que tendrán que pasar el invierno atascados en esas latitudes y vuelve a buscar un hueco donde resguardar los barcos. El lugar elegido fue una isla, que bautizaron como Winter Island (la isla del Invierno), donde atracaron durante meses. Conociendo los peligros de la ociosidad de los marineros, Parry volvió a colmar las horas de actividades, de tareas de reparación y, por supuesto, de teatrillos, juegos y distracciones para que el tiempo no se hiciera eterno. Recibieron también varias visitas de inuits con los que intercambiaron algunas mercancías y pieles. Parry había llevado consigo diversos productos que sabía que eran codiciados por los esquimales, como agujas de coser o espejos, y estableció unas relaciones cordiales con aquellos visitantes, que incluso le indicaron la mejor manera para salir de aquel atolladero.

Desde octubre de 1821 hasta julio de 1822, la tripulación permanece atrapada por los hielos hasta que por fin pueden continuar de nuevo el viaje. Parry sigue el consejo de los inuits y enfila el canal de agua por encima de Winter Island y lo consigue: efectivamente, encuentra el canal de agua que comunica la gran zona de la bahía de Hudson con uno de los posibles pasos hacia el noroeste. La tripulación lo festeja y, en honor a sus dos barcos, bautizan esa comunicación navegable como el estrecho del Fury y del Hecla. Pero la alegría y el buen tiempo en estas latitudes resultan efímeros. Los barcos habían quedado libres de hielo en el mes de julio y la expedición se encuentra ya en septiembre de 1822. Tras las celebraciones, los marineros entienden que tendrán que pasar un segundo invierno resguardados en los barcos. Así, buscan una nueva localización para invernar y, siguiendo los consejos de los inuits, se refugian en la isla de Igloodik, acompañados de una tribu completa de esquimales. Allí volverían a quedarse estancados más de nueve meses, hasta agosto de 1823.

Este segundo invierno fue bastante más duro que el anterior. Los ánimos decayeron, las provisiones empezaron a escasear y si no llega a ser por la ayuda de los esquimales, la tripulación lo hubiera pasado realmente mal. Sin embargo, los meses pasaban, los barcos aguantaban perfectamente y, en comparación con las penalidades de expediciones anteriores, Parry se estaba convirtiendo en el rey del noroeste. Aprendía técnicas de los inuits, salía incluso con ellos a cazar, se empapaba de todas las costumbres y trucos que podía aprender. Era la primera vez que una expedición inglesa conseguía estar tanto tiempo en aquellas latitudes. En agosto de 1823, el

buen tiempo los libera al fin y aunque Parry lo vuelve a intentar, dirigiendo los dos barcos hacia el norte para girar hacia el oeste, el tiempo no acompaña y pronto comprende que si no quiere quedarse nuevamente atascado tiene que regresar cuanto antes a Inglaterra. En octubre de 1823, los dos barcos hacen su entrada triunfal en Londres y su llegada se convierte en una fiesta.

El Almirantazgo se encuentra más que satisfecho con todo lo que Parry trae de este segundo viaje y decide encomendarle otra nueva expedición. Al año siguiente, en mayo de 1824, y con los mismos barcos, Hecla y Fury, el comandante Edward Parry vuelve a salir de Londres para enfrentarse, esta vez, con el viaje más duro de su carrera. Parry era un hombre responsable y disciplinado, un ejemplo magnífico de lo que debía ser un oficial de la Royal Navy. Aprendía rápidamente y sabía adaptarse, era previsor y poseía un carácter firme pero agradable, lo que facilitaba su relación con los marineros. Era un cristiano muy devoto, cuando se retiró incluso escribió un libro religioso, pero también era un gran defensor de la ciencia y un precursor de los últimos avances de su tiempo. Parry constituía la combinación perfecta para las duras condiciones del Ártico, y hasta la llegada de la hornada de exploradores noruegos como Nansen o Amundsen, probablemente fue el explorador ártico más completo. Aun así, este tercer viaje iba a convertirse en su más difícil aventura.

Sus recientes peripecias en la bahía Hudson lo empujaron a creer que quizá había sido un error desechar tan rápidamente la búsqueda del paso del Noroeste a través del estrecho de Lancaster. Finalizó su primer viaje convencido de que aquel no era el camino, pero los dos inviernos en las tierras de Winter Island y sus conversaciones con los inuits, le hicieron recapacitar: en este tercer viaje lo volvería a intentar, nuevamente, por Lancaster Sound. La mala fortuna hizo que ese año de 1824 resultara ser más frío de lo habitual y la bahía de Baffin, en las latitudes donde se encontraba la entrada al estrecho de Lancaster, estaba repleta de hielo. Tardaron meses en poder adentrarse en el canal y, cuando lo consiguieron, el invierno ya los había sorprendido nuevamente. Antes de que el frío y el hielo los obligaran a detenerse, consiguieron llegar al estrecho del Príncipe Regente que habían descubierto en 1819, durante su primer viaje. Parry volvía a estar atrapado con sus dos barcos. Las circunstancias lo empujaron a resguardarse en un resquicio al que llamaron Port Bowen, en la costa oriental del canal del Príncipe Regente, un sitio que Parry describía como «el lugar más inhóspito que jamás he visto, la más acabada muestra de una costa desolada».

A pesar de los constantes esfuerzos de Parry para que su tripulación estuviese cómoda y activa, aquel invierno resultó extremadamente duro. Se resguardaron con las lonas que habían utilizado en anteriores viajes, cubriendo los barcos como grandes tiendas de campaña, y aguantaron con estoicismo temperaturas que superaban fácilmente los 45 °C bajo cero. La llegada de la primavera les otorgó un respiro, pero los barcos aún seguían inmóviles, abrazados al hielo. Parry, impaciente por salir de aquel encierro, intentó mantener atareados a sus marineros y organizó partidas de exploración a pie hasta la costa para no abandonar las labores de cartografiado. Los meses transcurrieron lentos y pesados hasta que, a finales de julio de 1825, el verano asomó brevemente y permitió que el Hecla y el Fury continuaran el viaje.

Zarparon con rumbo sur, avanzando entre nieblas que apenas les dejaban ver unos metros por delante. Cuando estas se despejaron, gracias a un fuerte viento, la situación fue a peor. La ventisca

retiró la neblina, pero era las rachas eran tan intensas que empujaron al Fury contra los bloques de hielo que poblaban la costa. El navío quedó aprisionado y aunque la tripulación trabajó durante días para liberarlo, el barco volvía a quedar varado una y otra vez. El hielo rodeaba el Fury y, tras días de sacudidas y presión, su casco mostraba ya tantas vías de agua que fue imposible volver a ponerlo en marcha. Parry analizó la situación y al final tuvo que aceptar la realidad. La tripulación del Fury recogió las provisiones que pudo, se subieron todos al Hecla y regresaron a Inglaterra. El HMS Fury quedó encallado y abandonado en aquellas costas, pero no olvidado, puesto que en unos años se convertiría en inesperado protagonista de una historia curiosa y algo rocambolesca.

La expedición volvió a Inglaterra y en esta ocasión el recibimiento fue mucho más tibio. El héroe del Ártico regresaba derrotado por la naturaleza y con un solo barco. El Almirantazgo no se tomó nada bien este tercer viaje y la siguiente expedición en busca del paso del Noroeste se la encomendó al capitán Lyon, el mismo que iba en el Hecla en el segundo viaje de Parry y que tendría a sus órdenes el Griper, que había pasado estos años anclado, en reparación. No obstante, y a pesar de este tropiezo, Edward Parry seguía estando bien considerado por los altos mandos de la Armada, sobre todo por John Barlow, el máximo responsable de la Royal Navy en estos asuntos de exploraciones. Parry tuvo un breve receso en su carrera que le permitió casarse antes de volver a ser llamado a filas, cuando le encomendaron una nueva expedición, una misión que, siendo objetivos, resultaba totalmente imposible en aquella época. El plan para este nuevo viaje de Parry consistía en cruzar el Polo Norte por Spitsbergen y salir rumbo norte hasta alcanzar el Pacífico, algo que algunos consideraban factible por aquellos años pero que, evidentemente, no iba a poder lograrse de ninguna manera. Aun así, Parry se dirigió hacia el nordeste, rumbo a las islas de Svalbard y, como era de esperar, se encontró el camino cerrado a cal y canto. La expedición ascendió todo lo que pudo hasta terminar rindiéndose ante la evidencia. Pero incluso sin lograr, ni de lejos, su objetivo de atravesar el Polo Norte hacia Oriente, el comandante inglés consiguió pulverizar todos los récords en esas latitudes y alcanzó unos magníficos 82° 45' N, batiendo por fin la marca de Henry Hudson. Era la latitud más al norte que jamás se había alcanzado. Fue el último viaje de Parry que, de regreso a Inglaterra, decidió retirarse.

## VUELVE EL OLVIDADO ROSS

Durante todos estos años, su rival John Ross, el gran comandante de la expedición de 1818, no había conseguido que nadie le proporcionara un barco para hacer ni siquiera un viaje. Mientras Parry se convertía en el héroe polar de Inglaterra, Ross había perdido el crédito y la confianza del Almirantazgo por culpa de aquellas ficticias Crocker Hills. Año tras año, Edward Parry conseguía fácilmente la financiación y el apoyo necesarios para sus expediciones, mientras que el capitán John Ross tenía que quedarse en tierra soportando las burlas por afirmar que el estrecho de Lancaster estaba cerrado por una cadena montañosa. Pero Ross también era un marino disciplinado y firme. Aguantó estoico todos estos años, viendo como hasta su propio sobrino se marchaba de viaje con Parry mientras que él se tenía que quedar en puerto. No se rindió y durante algo más de una década buscó incansablemente la oportunidad de volver a capitanear una expedición, hasta que la suerte finalmente le sonrió en 1829. Ese año por fin volvería al Ártico.

El nuevo proyecto de Ross se convertirá en una expedición legendaria, un viaje mítico por muchos motivos. Gracias a la ayuda económica de un fabricante de *whisky* y a la autorización final del Almirantazgo, John Ross inicia los preparativos para su nueva travesía. En ella destaca la embarcación elegida, el HMS Victory, el primer barco de vapor que surcaría las aguas del Ártico. El propio Ross lo describió así en sus escritos:

Era un buque de vapor a ruedas, y la máquina ocupaba un espacio tan grande y valioso que hubo que cargar las provisiones y efectos en una balandra llevada a remolque.

El 29 de mayo de 1829, la expedición de John Ross partía de Londres con este novedoso barco de vapor y con la compañía añadida de su sobrino, James Clark Ross, que aportaba una magnífica experiencia después de participar en los viajes de Parry. El optimismo inicial se desvanecería pronto porque, ya desde el principio, las cosas empezaron a torcerse rápidamente. La prueba del nuevo sistema de propulsión mediante vapor del HMS Victory resultó un fracaso absoluto.

Ni siquiera con una presión de 45 libras por pulgada pudimos alcanzar nunca más de quince golpes de émbolo por minuto. [...] Además, las calderas seguían saliéndose a pesar de que echábamos en ellas estiércol y hasta patatas. Los hombres se fatigaban de tal modo por causa del trabajo que reclamaba la bomba que antes de terminar la temporada no lo considerábamos como otra cosa que un barco de vela [...] la máquina no solo era inútil sino que era un estorbo considerable, ya que el combustible absorbía dos tercios del tonelaje.

Así fue el primer barco de vapor que puso rumbo al Ártico, un armatoste inútil y voluminoso que solo servía para cansar a los marineros, gastar combustible y entorpecer la navegación. A las pocas semanas de partir, descartaron aquella incompetente máquina y desplegaron las velas como siempre se había hecho.

El objetivo de la nueva expedición de Ross era adentrarse en el estrecho de Lancaster, que como quedó bien demostrado por Parry no poseía montaña alguna que cortara el avance, y seguir



la estela dejada por las expediciones anteriores hasta conseguir por fin la ruta completa del paso del Noroeste. Ross atendió obediente sus órdenes y se adentró en aquel gran canal con tal pericia que consiguió alcanzar hasta tierras que aún no habían sido exploradas, como la isla de Somerset y la península Boothia Felix, que bautizaron en honor al comerciante de *whisky* que les patrocinaba, Felix Booth. Sin embargo, no podrían avanzar mucho más porque la temporada navegable tocaba a su fin, el invierno estaba próximo, y el Victory tuvo que buscar un lugar adecuado para resguardarse.

Los meses allí anclados transcurrieron de manera muy similar a los inviernos de Parry. Un grupo de esquimales, bastante amistosos, acampó en las cercanías del Victory y la tripulación entabló buenas relaciones con aquellos inuits. Los ingleses se fijaron en los abrigo de piel que usaban estos y comprobaron que eran mucho más eficaces que sus pobres casacas azules, aprendieron muchas técnicas para resguardarse del frío, mejoraron sus habilidades para la caza y, sobre todo, exploraron con ellos grandes distancias a pie o usando trineos. Los inuits conocían el terreno como la palma de su mano y a Ross le resultó de gran utilidad su ayuda para cartografiar toda aquella zona. Entretenida con los esquimales, la tripulación mataba el tiempo libre, los días pasaban, el verano se acercaba y sin embargo, los hielos no retrocedían. Se fue julio, se fue agosto, y la expedición empezó a sospechar que tendrían que aguantar una temporada más atrapada en aquel lugar perdido en la península de Boothia Felix. Pero no todo serían malas noticias. El sobrino de John Ross, convertido ya en todo un experto en el tema, seguía empeñado en encontrar el polo norte magnético y sus cálculos indicaban que no podía estar muy lejos de donde se encontraban acampados.

Es conveniente mencionar que el polo norte geográfico no coincide con el polo norte magnético. Las brújulas no apuntan al primero, sino al segundo, y de hecho ambos se encuentran separados por una distancia de más de 1.600 kilómetros, con la particularidad añadida de que el polo norte magnético varía de posición con el paso del tiempo. James Clark Ross estaba convencido de que se encontraban cerca y, con la ayuda de una partida de inuits, continuaría realizando expediciones en trineo o a pie. La incesable búsqueda se mantuvo hasta que, el 1 de junio de 1831, en la costa occidental baja de aquella península de Boothia Felix «y no distinguible por ningún rasgo en particular», comprobó que la aguja de la brújula alcanzaba el máximo mientras que la horizontal permanecía inmóvil. James Clark Ross había encontrado el polo norte magnético y según sus palabras:

Hubiera deseado que aquel lugar tan importante fuese más destacado o visible. Sin embargo, la Naturaleza no ha erigido aquí ningún monumento para indicar que eligió este sitio como centro de una de sus grandes y misteriosas fuerzas.

Sus hallazgos se publicaron posteriormente en la revista *Philosophical Transactions* de la Royal Society de Londres y desde entonces el nombre de James Clark Ross aparece, por méritos propios, en los libros de historia como el descubridor del polo norte magnético. Aun así, la alegría de este momento apenas desvió un poco la atención de la cruda realidad: la expedición seguía atascada en el hielo. Llevaban ya dos inviernos atrapados en el Ártico canadiense y, aunque los marineros se encontraban a salvo, los ánimos decaían rápidamente, el aburrimiento se apoderaba del campamento. En su diario se puede leer:

Estábamos fastidiados por la falta de ocupación, de materias en qué pensar y, por qué no decirlo, por falta de contacto social. Hoy era lo mismo que ayer, y lo mismo que hoy iba a ser mañana.

El tiempo pasaba, monótono pero imparabable, y en el verano del segundo año, en julio de 1831, aparece una breve posibilidad de escapar de aquel gélido atolladero. Fue solo una ilusión y sus esfuerzos resultaron en balde. No consiguieron sacar al Victory de los hielos, avanzaron un poco hacia el estrecho de Lancaster y volvieron a quedar encallados en la banquisa. La situación empezaba a ser muy preocupante, se acercaba otro invierno y las provisiones eran claramente insuficientes. La expedición había partido en mayo de 1829, los tripulantes llevaban atrapados ya dos inviernos y ahora se enfrentaban a un tercero, sin apenas comida ni esperanzas de liberar el Victory en los próximos meses. Por fortuna, se produjo entonces uno de los giros más brillantes en esta historia. James Clark Ross recordó que, durante la tercera expedición de Parry, donde también estuvo enrolado, se vieron obligados a abandonar uno de sus barcos no muy lejos de allí y en sus bodegas había abundante comida que en aquella ocasión no pudieron llevarse consigo. Efectivamente, se trataba del HMS Fury, el navío que acompañó a Parry durante dos viajes y que había quedado encallado tras ser golpeado por un bloque de hielo.

El invierno de 1832 estaba dejando huella en la tripulación, el escorbuto empezaba a extenderse y el capitán Ross no tuvo otra opción que abandonar el Victory, organizar a todos los marineros y prepararse para una larga caminata a pie en busca del barco abandonado por Parry. Cogieron los botes del Victory, los cargaron con las pocas provisiones que les quedaban y, unas veces a remo y otras tirando con cuerdas, la expedición consiguió avistar el HMS Fury. Allí tenían comida y refugio. Además, James Clark Ross consiguió recordar y localizar algunos depósitos de víveres que dejaron guardados en la expedición de Parry. Estaban salvados, al menos de momento.

Por supuesto, el Fury no podía navegar. Había sido golpeado mortalmente por la banquisa y las vías de agua lo habían dejado inservible. Sin embargo, con los botes que traían del Victory y los que quedaban en el Fury, Ross ideó su plan desesperado: cuando llegase el verano intentarían hacerse a la mar con esas pequeñas barcas, remontarían el estrecho de Lancaster y rezarían para encontrarse con alguna expedición que estuviera por aquellas aguas. Era una idea alocada, pero esperaban que el Almirantazgo, al ver que no regresaban durante tantos años, hubiera enviado en su busca algún barco de rescate.

Desesperados y con las fuerzas justas, en julio de 1833, los marineros se hicieron a la mar con aquellos pequeños botes, remontaron el canal de agua de Lancaster y tras varias semanas de navegación, ocurrió el milagro. En agosto avistaron a lo lejos un navío que les resultó muy familiar: «¡Es el Isabella! —gritaron algunos marineros— Es el Isabella». La suerte les sonreía con el mismo barco que el capitán John Ross había comandado en su gran expedición de 1818. La tripulación se había salvado gracias a la intervención de dos buques bien conocidos, el Fury, que Parry abandonó, y el Isabella, que terminó rescatándolos y que, azares del destino, fue el primer barco, junto con el Alexander, en el que el propio John Ross se había embarcado años atrás, inaugurando esta primera época dorada de la exploración polar.

Cuando llegaron a Inglaterra, fueron recibidos como héroes. Habían cartografiado cientos de kilómetros desconocidos, habían descubierto el polo norte magnético, habían sobrevivido a tres

inviernos árticos durante cuatro años de viaje; definitivamente, aquellos hombres tenían una historia épica que contar por todo Londres. El Almirantazgo se rindió nuevamente a la figura de John Ross, recuperó el honor perdido y su reputación volvió a ser lo que era. Fue nombrado caballero, lo colmaron de honores, e incluso, ya en 1850, la Armada acudió a él para organizar una expedición en busca de otra figura legendaria de la exploración polar, sir John Franklin.

## Franklin

Me dirijo a casa en una noche profunda  
balanceándome en mi hamaca me quedé dormido  
vino a mí un sueño y creí que era real  
acerca de Franklin y su galante tripulación.

Así comienza una de las más célebres canciones que se han escrito sobre las desdichas de sir John Franklin. Se titula «El lamento de lady Franklin» y ya se entonaba en las tabernas de toda Inglaterra en 1850, apenas unos años después de la desaparición de las tripulaciones del Terror y el Erebus. Es solo una de las muchas que se compusieron y que se suma a los incontables poemas, libros, documentales, series, juegos o cuadros que han terminado convirtiendo la expedición de Franklin de 1845 en parte de la cultura popular. La desaparición de aquellos hombres supuso una verdadera conmoción en la sociedad inglesa durante décadas, una pérdida que además tuvo consecuencias inesperadas en muchos sentidos. Se realizó un enorme esfuerzo para encontrar a aquellos hombres, se organizaron expediciones de rescate que más tarde terminaron convertidas en verdaderos viajes de exploración, se multiplicaron las partidas para hallar el paso del Noroeste y se inició la verdadera carrera para llegar, por fin, al Polo Norte.

Franklin posee el extraño honor de haber sido el hombre más buscado de la historia. Desde mediados de 1800 hasta nuestros días, se han realizado infinidad de expediciones para localizar primero una pista de su paradero y, más tarde, cuando ya se lo dio por muerto, averiguar la verdad de lo que pudo ocurrir. Durante casi dos siglos, el destino de los hombres que componían la expedición de Franklin ha intrigado a los historiadores, ha hecho volar la imaginación de artistas y escritores y, recientemente, incluso ha llegado a las pantallas con la premiada serie de televisión *The Terror*, basada en la novela de Dan Simmons.

Franklin nació en el seno de una acomodada y numerosa familia de comerciantes del condado de Lincolnshire en 1786. Toda su vida estuvo ligada de una u otra forma al mar y es que desde muy joven quiso ser marinero, a pesar de las protestas de su padre, que prefería mantener al joven

en la tradición familiar. Poco a poco consiguió convencer a su progenitor y con apenas doce años ya estaba a bordo de un barco mercante como grumete para ir cogiendo experiencia. Dos años después, a la edad de catorce, se alistó en la Royal Navy y se embarcó en el HMS Polyphemus, que asedió a la flota danesa y noruega en Copenhague, una batalla en la que el joven compartiría armas y cañones con el héroe inglés por excelencia, el almirante Horacio Nelson.

En plenas guerras napoleónicas, un adolescente Franklin, con quince años, realizará su primer gran viaje transoceánico. Para ello se embarca en el HMS Investigator, en 1801, en una expedición con una curiosa tarea. El capitán Matthew Flinders, un cartógrafo y marino inglés, se había casado con una de sus primas y, de esta manera, el padre de Franklin vio con mejores ojos que su hijo realizara un viaje tan largo. El objetivo de la misión de Flinders era localizar la supuesta isla de Saxemberg, cuya existencia estaba en duda y que, de ser cierta, debería de encontrarse cerca de las costas de Australia. Flinders no halló ninguna evidencia de esa isla fantasma, pero aquel viaje terminaría convirtiéndose en una de las expediciones más reveladoras e interesantes de la época. De hecho, a partir de la publicación de sus trabajos cartográficos, se popularizó el nombre de Australia para aquellas tierras. Esos tres años de experiencia en el Investigator curtieron a Franklin que, a su regreso a Inglaterra en 1803, ya estaba preparado para tareas importantes en la Royal Navy. Dos años más tarde, en la batalla de Trafalgar, John Franklin fue a bordo del HMS Belerofonte, una nave que a la postre sería histórica, puesto que Napoleón terminaría firmando la rendición en ese barco.

## EL HOMBRE QUE SE COMIÓ LAS SUELAS DE SUS ZAPATOS

Tras las batallas, Franklin terminaría uniéndose a la gran expedición de Ross y Parry, en la que quedó prendado de las regiones árticas. Su buen hacer en estas aguas le hizo ganar confianza y escalar en la Royal Navy, hasta tal punto que el Almirantazgo le encomendó su primera misión como capitán apenas unos meses después, en mayo de 1819. Franklin se dispuso a encabezar una expedición realmente inusual. Una expedición sin barco, sin objetivos claros, con muy poca preparación, un viaje que, en definitiva y conociendo los rigores del Ártico, podemos intuir que estaba destinado a ser un verdadero desastre. Se conoce como la expedición de Franklin al río Coppermine y es la primera de las tres que el inglés capitaneó a lo largo de su vida. El objetivo de la expedición era algo difuso: cartografiar y explorar las costas del Ártico canadiense. Lo harían a pie, desplazándose desde el interior hacia el norte, y para ello contarían, al menos en teoría, con la ayuda de las dos compañías británicas que poseían licencia para comerciar en aquellas tierras, la Hudson Bay Company y la North West Company. Una época dura, un ambiente extremo, una guerra velada, a ratos totalmente abierta, entre empresas enfrentadas por hacerse con el control del comercio en un gigantesco territorio virgen y sin apenas ley... Las circunstancias previas no auguraban una tarea fácil.

La expedición Coppermine salió del puerto de Gravesend el 23 de mayo de 1819 a bordo del buque Prince of Wales, propiedad de la Hudson Bay Company. El viaje, nuevamente, era iniciativa de la Royal Navy y de su gran promotor John Barrow, pero en esta ocasión, el barco lo proporcionaría una compañía mercantil que, siguiendo un plan poco elaborado, dejaría a los tripulantes en tierras canadienses y, a partir de ahí, la expedición continuaría a pie. Franklin encabezaba una partida pequeña de apenas veinte hombres y el proyecto incluía la ayuda de las empresas de comerciantes de pieles y de las tribus indígenas, que irían proporcionando víveres y provisiones en el transcurso del viaje. Después de tres meses de travesía atlántica, llegaron a la primera parada, York Factory, el asentamiento principal de la Hudson Bay Company en Canadá, donde esperaban reclutar más guías y exploradores de la zona para iniciar la expedición a pie. Ante ellos se abrían más de 2.800 kilómetros de caminata en uno de los inviernos más duros y fríos de los que se tienen noticia en el siglo XIX. Se encontraban ya a finales de agosto y la expedición no podía esperar más en York Factory. A pesar de que apenas habían podido contratar a un puñado de guías, el invierno se les echaba encima y no podían desperdiciar más tiempo. Franklin y sus hombres se pusieron en marcha.

Las primeras etapas del viaje iban a ser las más sencillas. Utilizando las rutas comerciales ya abiertas por los comerciantes de pieles, los expedicionarios de Franklin recorrieron los setecientos kilómetros que separan York Factory de su siguiente destino, Cumberland House, uno de los primeros asentamientos que las compañías del norte establecieron en la región de Saskatchewan, a orillas del río con el mismo nombre. En realidad, en aquella época, Cumberland House apenas era una cabaña de troncos donde se apilaban unos treinta hombres de la Hudson Company a la espera del invierno. Franklin había emprendido camino a finales de agosto de 1819

y, tras recorrer esos setecientos kilómetros, llegó a la cabaña con el invierno cayendo sobre su espalda. No había tiempo para mucho más. Tuvieron que refugiarse en aquel asentamiento y esperar a que el tiempo mejorara.

A la dureza de estas tierras árticas se iba a sumar la intensidad de aquel invierno. La pequeña cabaña donde se refugiaban los hombres de Franklin comienza a recibir noticias realmente terribles: los recursos son tan escasos en aquella región que se rumorea que algunas familias de esquimales están recurriendo al canibalismo para poder sobrevivir. Un panorama escalofriante que empeoraría con el inicio de una guerra encubierta entre las dos grandes peleteras. La Hudson Company y la North West Company se enzarzan en una batalla por el control de las rutas y territorios para el comercio de pieles. En medio de esta tormenta de elementos negativos, los hombres de Franklin se encuentran encerrados en una reducida cabaña de madera, junto con otros veinte comerciantes, a la espera de que las condiciones climáticas mejoren. Tras varios meses sin poder moverse, en enero de 1820, Franklin intenta salir del atolladero donde se encuentran atascados y prepara una expedición de avanzadilla que intentará llegar a Fort Chipewyan, un asentamiento controlado por la Hudson Company que se encuentra a casi 1.200 kilómetros de donde están en ese momento. Una distancia realmente increíble que implica atravesar bosques de pinos con varios metros de nieve, sin apenas recursos y con temperaturas que hacen que el té se congele segundos después de caer en la taza.

Fueron semanas de una dureza extrema que aún resultaron más difíciles por la falta de previsión e inexperience de Franklin que no aprovisionó adecuadamente la expedición. Aquella comitiva andante ni siquiera llevaba tiendas de campaña y se refugiaban como podían con mantas o utilizando un bote que arrastraban con las provisiones y herramientas. Hacían un fuego, cuando el tiempo lo permitía, se apretujaban juntos para dormir y se organizaban turnos de vigilancia para evitar ataques de lobos, osos o de posibles asaltantes que pudieran merodear hambrientos por aquellos parajes.

A pesar de todas estas inclemencias, el grupo de avanzadilla de Franklin impuso un ritmo exigente y consiguió llegar sin aliento a Fort Chipewyan, a orillas del lago Athabasca, en algo más de seis semanas. En total fueron 850 millas, más de 1.300 kilómetros de caminata en pleno enero, con las provisiones justas y en un territorio inhóspito y helado. Pero lo habían conseguido, habían llegado a salvo a Fort Chipewyan y tenían por fin un techo donde cobijarse. El resto de la expedición iría llegando durante las siguientes semanas, entre marzo y abril de 1820, por lo que Franklin aprovechó esta parada para reorganizarse y abastecerse.

Sin embargo, conseguir lo necesario para continuar su misión iba a resultar mucho más difícil de lo que imaginaba. El invierno había dejado muy mermadas las existencias del fuerte y la tarea más importante, encontrar ayuda entre los indígenas para contratar más guías, no avanzaba. Las disputas entre las dos compañías dominantes habían escalado, convirtiéndose ya en una guerra abierta, y muchos comenzaban a ver la expedición de aquellos ingleses como una aventura sin sentido, una empresa con demasiado riesgo y poco que ganar. Franklin fue de poblado en poblado, de tribu en tribu, intentando conseguir exploradores para lo que sería la parte más difícil del viaje. Dirigirse aún más al norte y explorar el paso del Noroeste por tierra no era algo que resultase muy apetecible y mucho menos en un invierno tan duro como el que estaban viviendo. Tras semanas de

búsqueda, la suerte le sonrió en otro campamento, en Old Fort Providence, a unos diez días de camino de Fort Chipewyan. Allí, Franklin conoció a un personaje que a la postre resultará fundamental en esta expedición: el jefe Akaitcho, cuyo nombre significaba «patas grandes». Cabecilla de la tribu de los yellowknife («cuchillos amarillos»), por la zona se lo conocía también como «el lobo de patas grandes que camina sobre la nieve» y era un hombre astuto, de trato difícil, arisco y directo, un líder que se había ganado una buena posición entre su gente con tácticas agresivas y cerrando provechosos tratos con las compañías inglesas.

Cuando Franklin le explica su plan, Akaitcho lo toma por loco. Alcanzar el mar, desde su posición en el interior de Canadá, a pie y con los escasos recursos que había conseguido reunir le pareció un esfuerzo absurdo. Pero Franklin insiste, le habla de las grandes riquezas que conseguiría para su pueblo si al final lograran descubrir el paso del Noroeste; y así empieza la negociación. La expedición necesita desesperadamente los conocimientos de Akaitcho: el jefe yellowknife habla inglés y puede servir de traductor con otras tribus, conoce bien la zona por la que se van a mover, tiene habilidades para cazar, es capaz de encontrar alimento donde otros morirían de hambre y, sobre todo, cuenta con hombres y guías entre su tribu que pueden ser de gran utilidad. Franklin le ofrece mercancías y productos en nombre de la Royal Navy. Akaitcho desconfía, lo mira fijamente y le pregunta: si tan importante es ese paso del Noroeste, ¿cómo es posible que llevéis siglos buscándolo y todavía no lo hayáis encontrado? Franklin sonríe y agacha la cabeza sin saber darle una respuesta.

Tras una ardua negociación, finalmente el jefe Akaitcho accede a participar en la comitiva de Franklin. Redactan un tratado por el que acuerdan que la Royal Navy se hará cargo todas las deudas que la tribu de los yellowknife había contraído con la North West Company y, además, recibirán un suministro de armas, municiones, tabaco, provisiones de tela y herramientas de hierro. A cambio, la tribu guiará a la expedición de Franklin hacia el mar por la ruta del río Coppermine y les ayudará con la caza y la pesca. También se comprometen a dejar provisiones a buen recaudo durante el trayecto de ida, para poder acudir a ellas, si es necesario, en el camino de vuelta. Los términos del acuerdo parecen claros, pero Akaitcho advierte a Franklin de que aquellas tierras del norte son muy duras y que no siempre podrá conseguir comida. Georges Back, otro de los hombres fieles de Franklin, que también se convertirá en un gran explorador ártico, se muestra muy receloso de los nuevos acompañantes y de su cabecilla. Habla con Franklin y le recuerda que la tribu de Akaitcho ha matado hombres, mujeres y niños, que son pendencieros y que, tarde o temprano, les traicionarán. Este lo entiende, pero si quiere continuar con la expedición no tiene más remedio que confiar en los cuchillos amarillos.

Para terminar de organizar la partida, la expedición inglesa se asienta definitivamente en Old Fort Providence y comienza a recopilar los escasos víveres y provisiones que puede, mientras espera que las condiciones mejoren. Pasan semanas hasta que empieza a clarear el verano; entonces, Franklin decide ponerse en marcha. La comida es escasa y las provisiones que han conseguido reunir no parecen suficientes. Los yellowknife traen de vez en cuando piezas de caza pero, tal como advirtió Akaitcho, no siempre es posible conseguir comida. Franklin se tiene que imponer ante las protestas y amenaza con castigos severos para cualquiera que se atreva a iniciar un motín. Los ánimos se calman y deciden acampar en un lugar elegido por los hombres de



Akaitcho, en las proximidades de las fuentes que dan origen al río Coppermine. Habían caminado otros quinientos kilómetros hacia el norte y aún les quedaban novecientos más si querían alcanzar el océano.

El verano de 1820 se acaba pronto y los hombres construyen un par de cabañas de madera. Aquel desolado lugar, erigido a toda prisa por la expedición y los yellowknife, se bautiza como Fort Providence y será su refugio durante el segundo invierno. Franklin había acordado con algunos comerciantes de la North West Company que durante esos meses les enviarían comida y provisiones, pero la palabra de aquellos tratantes de pieles valía bien poco. De vez en cuando llegaba algún suministro, pero la mayor parte del tiempo tuvieron que buscarse la vida por su cuenta. El diario de la expedición revela que los meses que pasaron en Fort Providence les pusieron en graves aprietos, no solo por lo duros que resultaron, sino porque la falta de autoridad de Franklin se hizo cada vez más patente y el campamento empezó a vivir situaciones surrealistas. Franklin apaciguó con dificultad varios intentos de motín y un par de desertiones. Las disputas continuas, por la comida o por el abrigo, se convirtieron en algo diario, tan habituales que los roces no solo incluían a los yellowknife, sino que se extendieron a los orgullosos y, supuestamente, disciplinados integrantes de la Royal Navy. El encontronazo más destacado lo protagonizaron dos oficiales de la marina. George Back y Robert Hood se habían enamorado a la vez de una jovencita, hija de uno de los yellowknife, llamada Greenstocking. Su rivalidad amorosa llegó hasta tal punto que se retaron en duelo con pistola, y se hubieran matado allí mismo si no llega a ser por la rápida actuación de otro guardiamarina, llamado John Hepburn, que estuvo atento y escondió la pólvora cuando la cosa se puso mal.

Temperaturas que alcanzaban los sesenta grados bajo cero, unas cabañas construidas apresuradamente en medio de la nada, un puñado de mantas y pieles insuficientes para todos, comida escasa y cada vez más esporádica. Poco a poco se iban reuniendo todos los elementos para que aquel campamento de Fort Providence acabara como el rosario de la aurora. El responsable de la expedición perdía autoridad conforme pasaban los meses, sus planes no terminaban de estar nada claros y sus decisiones se discutían, evidenciando su falta de carisma y resolución. Franklin es considerado un personaje irregular, con una voluntad férrea para sobrevivir en las peores condiciones, pero con demasiados altibajos en su manera de comandar un grupo de hombres. Afortunadamente, en esta ocasión, entre polémicas y peleas, los días avanzaban y el invierno, el segundo de esta expedición, empezaba a remitir.

En junio de 1821 las tensiones en el campamento parecieron suavizarse. Con la llegada de la primavera, la caza había sido más abundante y los asuntos pendientes se encauzaron. Georges Back fue expulsado de la expedición por aquella disputa y enviado al sur cuando las condiciones fueron más favorables. Los yellowknife accedieron a la unión de la jovencita Greenstocking con el otro enamorado, Robert Hood, e incluso meses más tarde, llegaron a tener un hijo fruto de su relación.

El programa definitivo de Franklin era mantener el avance hacia el norte, siguiendo el río Coppermine, para llegar al océano Ártico. A partir de ahí, ni él mismo lo sabía. Quizás, con algo de suerte, podrían ser recogidos por la expedición de William Parry que, en esos meses, debería de estar merodeando por aquellas aguas. Si no era Parry, la alternativa consistía en alcanzar

Repulse Bay donde podrían conseguir provisiones comerciando con los inuits de aquellas regiones. Si ninguno de estos planes finalizaba con éxito tendrían que enfrentarse a la peor de sus pesadillas: recorrer de nuevo a pie el camino de vuelta por donde habían llegado. Franklin sabía que apenas tenía una breve ventana de tiempo para alcanzar el océano. Los veranos en esas latitudes apenas duran un suspiro y ya se encontraban en pleno junio. Su intención era avanzar lo más rápidamente posible, deteniéndose tan solo para dejar suministros ocultos en caso de tener que volver hacia atrás. En un principio todo marchó bien, las distancias que recorrieron durante las primeras semanas fueron excelentes y el tiempo los acompañó. Sin embargo, Franklin empezó a notar que, en esas tierras, los guías yellowknife parecían bastante desorientados. La expedición se encontraba ya a cientos de kilómetros de las zonas que dominaban y aquellas enormes regiones de la Cánada ártica eran *terra incognita* para todos. Akaitcho y sus hombres se comportaban como peces fuera del agua y obligaron a la expedición a dar rodeos, buscaron senderos sin éxito y se perdieron varias veces. Llegar al océano se estaba convirtiendo en una pesadilla para Franklin y sus hombres que, sin aliento ni descanso, pasaban los días caminando exhaustos por aquellos terrenos pantanosos, cargando con todo el avituallamiento, empujando con todas sus fuerzas y perdiéndose aquí y allá mientras tanto.

Pero a pesar de estas dificultades, Franklin lo consigue: un mes después, en julio de 1821, avista por fin el océano Ártico en la desembocadura del río Coppermine. En aquel laberinto de cientos de ríos, lagos y cenagales descongelados por el verano, la expedición logra llegar a orillas del mar. Sin embargo, tal como temía en un principio, no encuentran el buque que supuestamente los iba a llevar a casa. Nada a la vista. Parry no aparece por aquellos parajes y Franklin recorre el litoral en su busca. Durante todo el viaje la expedición ha ido recogiendo datos, trazando rutas por aquellas tierras y costas, y ahora también aprovecha la búsqueda del barco de Parry para cartografiar la región, un trabajo que finalmente será muy útil. Pero el tiempo pasa y no encuentran pistas de dónde puede estar Parry.

Franklin pasa a su segunda alternativa: alcanzar Repulse Bay y contactar con los inuits de la zona, quizá ellos puedan ayudarle a regresar a York Factory navegando la bahía de Hudson. Llega entonces otro estrambótico pasaje en esta desorganizada expedición: tras localizar efectivamente a un grupo de esquimales en la zona, y cuando ya todos respiran aliviados por algo de suerte, de repente, los inuits salen corriendo. No se sabe por qué escaparon aquellos esquimales, posiblemente porque vieron a los yellowknife, una tribu que había sido sanguinaria y muy guerrera. También podría ser por miedo que les atacaran y robaran, en un año en el que la comida y los recursos habían sido muy escasos. Se desconocen los motivos por los que huyeron despavoridos, lo que sí sabemos por los escritos de Franklin es que el inglés se quedó de piedra: no encontraba a Parry y su plan alternativo de conseguir ayuda de los inuits se escapaba corriendo ante sus propios ojos. Los ingleses se acercaron al poblado que los inuits habían dejado abandonado y entendieron rápidamente la posible causa de aquella precipitada huida. Apenas unos trozos de salmón podrido y mohoso, un puñado de pequeños pájaros, secos y en mal estado... Aquellos inuits habían pasado uno de los peores inviernos en décadas y, en cuanto vieron aquella expedición acercarse, recogieron lo que pudieron y corrieron por miedo a que les quitaran lo poco que les quedaba.

Este desolador panorama dejaba a Franklin con la peor de las posibilidades. Por su mente pasó echarse a la mar con las canoas que llevaban arrastrando durante tanto tiempo, pero la experiencia en su anterior expedición por las aguas del Ártico, en 1818, le decía que eso era un suicidio. Miró a su alrededor y bautizó aquel lugar perdido en la gran península de Kent como Point Turnagain, «el punto de vuelta otra vez». Los exploradores de Franklin deberían desandar todo el camino de vuelta y este regreso se terminaría convirtiendo en uno de los pasajes más difíciles y extremos a los que se ha enfrentado jamás un ser humano en toda la historia.

El mes de agosto de 1821 está tocando a su fin y la expedición emprende el regreso por un terreno de rocas afiladas como cuchillos que se alternan con barrizales interminables. Avanzar por aquellos pantanales se hace cada vez más complicado, los yellowknife siguen consiguiendo comida, pero el invierno se les va a echar encima, vuelven las quejas, las protestas y la carga que arrastran empieza a verse como un problema por algunos de los indios. Las canoas que empujan les dificultan el paso y de repente, de un día para otro, dos de ellas terminan cayendo «accidentalmente» por una escarpada ladera. Franklin sospecha que los yellowknife, que eran los que tiraban de ellas, las han arrojado a propósito.

El invierno ya está aquí. El frío se ha adelantado y les ha atrapado en mitad de ninguna parte. La comida es solo un sueño inalcanzable que les atormenta a cada paso que dan. Encuentran el cadáver de un ciervo y lo devoran como si fuesen lobos. La nieve se amontona a su alrededor y empiezan a alimentarse de los escasos brotes, raíces y líquenes que encuentran. De hecho, pasan tanta hambre que arrancan trozos de piel de sus botas y los hierven para comérselos. Esta práctica de alimentarse del cuero de los zapatos terminaría dando a Franklin una fama mundial y a su regreso todo el mundo le conocería con el apodo de «el hombre que se comió sus botas», ejemplo perfecto de la dramática situación por la que pasaron.

La expedición está deshecha y Franklin ha perdido cualquier atisbo de autoridad sobre aquellos hombres que empiezan a desperdigarse, pensando que en solitario o en pequeños grupos tendrán más posibilidades de sobrevivir. Las amenazas de Franklin sobre los castigos, o incluso las ejecuciones a todos los que deserten, caen en saco roto y cuatro de los guías de Akaitcho se marchan por su cuenta. Aparecen las primeras bajas y los hombres más débiles y enfermos serán quienes caigan antes. Richardson intenta cruzar un río helado, portando una cuerda para que el resto pueda pasar, y aunque lo consigue, la hipotermia lo deja muy tocado y apenas logra caminar. Hood también ha sufrido mucho durante el viaje y le cuesta seguir el ritmo. Unos días antes ya habían muerto otros dos caminantes desfallecidos, Credit y Vaillant, que literalmente se desplomaron en el suelo y allí se quedaron. La expedición estaba rota y sus integrantes caían uno tras otro. Akaitcho abandona el grupo y se va con los cuchillos amarillos que aún le acompañaban. Hood y Richardson se quedan atrás.

El grupo vuelve a dividirse y la situación se termina convirtiendo en una diáspora en la que cada uno va por su cuenta. Los que tienen más fuerza se adelantan y los débiles se quedan por el camino, intentando resguardarse a la espera de que los rescaten más adelante, o a morir en mitad de la nada. Aquellos que conservan algo de aliento siguen caminando y, a los pocos días, cuatro de los hombres de la expedición, Michel Terohaute, Jean Baptiste Belanger, Perrault y Fontano, deciden que no pueden más y piden regresar hacia atrás, al lugar donde se quedaron Hood y

Richardson, para intentar improvisar un campamento mientras el resto sigue avanzando. El Ártico estaba poniendo a prueba hasta el límite la entereza de aquellos hombres que vagaban como muertos vivientes entre la nieve.

Por su parte, Georges Back y dos acompañantes, que se encontraban algo más al sur, consiguen alcanzar su anterior campamento de Fort Enterprise, pero lo encuentran desolado y sin provisiones. Dejan una nota explicando que seguirán avanzando hasta que les permitan las fuerzas. El grupo de Franklin llega dos días después a aquel lugar y la decepción les invade al ver que allí ya no queda nada. Se sientan alrededor de un fuego improvisado y vuelven a comer líquenes y trozos de cuero de su ropa y zapatos.

De los cuatro hombres que habían vuelto hacia atrás, Terohaute, Belanger, Perrault y Fontano, el primero es el único que consigue llegar vivo al campamento donde estaban Hood y Richardson. Tres muertos en apenas unos kilómetros. Un dato que ayuda a entender lo duro que era avanzar en aquellas condiciones: estos cuatro hombres tardaron casi una semana en recorrer poco más de seis kilómetros, y tres de ellos no lo consiguieron. Es sin duda el punto más dramático del viaje de vuelta. En ese campamento empiezan a surgir sospechas de que Terohaute había matado a sus tres compañeros. La sombra del canibalismo ronda sus cabezas y todos creen que Terohaute se ha alimentado de los cadáveres de aquellos hombres. Pasan dos días muy tensos y Michel Terohaute intenta calmar los ánimos saliendo al bosque y trayendo carne. Les dice que es carne de una liebre que ha encontrado muerta, y algunos sospechan que se trata de carne de los cuerpos de los tres hombres que le acompañaron. Sin embargo, tienen tanta hambre que deciden creer a Terohaute. Unos días más tarde vuelve a salir, suerte o casualidad, vuelve a traer carne, esta vez afirma que es de un lobo que ha encontrado. Los tres hombres comen sin hacer preguntas, pero en privado hablan y sospechan. Terohaute se vuelve cada vez más desconfiado, sus escapadas al bosque en busca de comida aumentan y Richardson afirma que se está alimentando de los cadáveres de sus compañeros. Hood también lo cree y comenta que Terohaute tiene escondidos los cuerpos y que sale del campamento para comer en secreto. Cada vez están más seguros de que aquello que trajo días atrás no era carne de lobo. Esta era la incierta situación del campamento improvisado de los heridos y débiles que se habían quedado atrás. Cuatro hombres heridos y famélicos, Hood, Richardson, Hepburn y el sospechoso Terohaute. Las acusaciones y la paranoia se cernían sobre ellos.

Una mañana, Richardson y Hepburn salen a buscar comida y a su vuelta encuentran a Hood muerto de un disparo, y a Terohaute con una pistola en la mano. Terohaute intenta explicar como puede la escena, afirma que Hood estaba limpiando su rifle y que se ha disparado él mismo en la cabeza accidentalmente. Nadie le cree, por supuesto, el rifle es demasiado largo y dispararse en la cabeza mientras lo limpias les parece la excusa más inverosímil del mundo, pero poco pueden hacer ya. Terohaute aún sostenía la pistola en la mano y podría haberles disparado a ellos también, así que Richardson y Hepburn, asienten con la cabeza y, a regañadientes, dicen que le creen. Durante los tres días siguientes, Terohaute no les quita ojo de encima, los vigila y les pregunta constantemente si creen que él mató a Hood. La tensión es inimaginable, e intentan apaciguarlo porque Terohaute va siempre armado y es muy desconfiado, temen que les mate a ellos también y los use como alimento. En ese tercer día, Terohaute no aguanta más y tiene que

comer algo, abandona la estricta vigilancia sobre sus compañeros y decide internarse en el bosque a buscar líquenes, es entonces cuando los otros dos ven su oportunidad. Cogen sus armas, las cargan y cuando Terohaute regresa del bosque lo acribillan a balazos sin mediar una sola palabra. Al finalizar los disparos, en el grupo de rezagados tan solo quedaron con vida Hepburn y Richardson.

Por otro lado, el grupo de Franklin se dispone a abandonar el desolado Fort Enterprise; Georges Back sigue avanzando en cabeza con otra pequeña partida de acompañantes, y, finalmente, Akaitcho y los cuchillos amarillos siguen sin dar pistas de su paradero. La expedición al río Coppermine de Franklin se ha convertido en un libreto de tragedia griega con el telón del Ártico canadiense de fondo. Después de este dramático pasaje de asesinatos, de las fundadas sospechas de canibalismo y de su tiroteo final, Hepburn y Richardson llegan a la conclusión de que, si quieren sobrevivir, deben seguir avanzando e intentar alcanzar a los grupos que van por delante, o al menos llegar hasta Fort Enterprise. Tras un breve descanso se ponen en marcha lentamente, se encuentran muy débiles, pero no les queda otra opción que seguir caminando. Finalmente, consiguen pisar el campamento de Fort Enterprise para descubrir, decepcionados, lo mismo que ya habían comprobado Back y Franklin. Allí no queda nada útil, ni comida ni abrigo, y lo único que encuentran es a otros cuatro expedicionarios que también se han rezagado al no poder seguir el ritmo impuesto en los demás grupos. Los hombres que allí quedan están tan débiles que apenas han podido levantarse a recoger leña y han terminado por quemar el suelo de madera de la cabaña para poder subsistir: son media docena de hombres exhaustos, esperando la muerte en las desvencijadas chozas que ellos mismos habían levantado en el viaje de ida. Se alimentaron de algunas raíces, líquenes y, de vez en cuando, de algunos gusanos e insectos que «nos sabían como a grosellas». Era el triste final para Hepburn, Richardson y los cuatro moribundos que encontraron a su llegada a Fort Enterprise. Después de una semana de malvivir, el 1 de noviembre de 1821, dos de aquellos seis hombres fallecieron durante la noche. El resto, tan solo esperaba su momento final recostados en el suelo de la cabaña cuando, unos días más tarde, recibieron la sorpresa más inesperada: el jefe Akaitcho y algunos de sus hombres surgieron como salvadores de las profundidades del bosque, llevando comida para socorrerlos.

Fieles a su promesa de abastecer los campamentos que se habían ido estableciendo por los diferentes grupos, los indios yellowknife intentaron llevar provisiones a todos los que se iban encontrando, incluyendo el grupo de Georges Back que caminaba más adelantado y que había perdido también varios hombres por el camino. La alegría de aquellos hombres es difícil de describir. Habían aceptado que morirían allí cuando, inesperadamente, el auxilio les llegó en el último momento y de mano de quien menos se esperaban, el jefe Akaitcho y sus cuchillos amarillos. Durante los siguientes días, y gracias a las provisiones, los hombres recuperaron fuerzas y se dispusieron a finalizar el último tramo hasta Fort Providence.

Como en una dura etapa de ciclismo de montaña, los supervivientes van llegando a la meta en Fort Providence, dispersos en grupos según sus fuerzas. Primero lo hace el grupo de Back, más tarde lo consigue el grueso de la expedición con Franklin a la cabeza y, finalmente, llegan los últimos rezagados, con la inestimable ayuda de los hombres de Akaitcho. Están a salvo, aunque en el recuento comprueban que han caído muertos por el camino más de la mitad de la expedición

original y otros tantos indios yellowknife. Once de los diecinueve hombres que comandaba Franklin se habían quedado para siempre en aquellas durísimas tierras del río Coppermine. Su regreso a Inglaterra no parecía nada prometedor con esas cifras, sin embargo, habían recorrido en esos tres años casi nueve mil kilómetros a pie, habían cartografiado varios centenares de millas de costa y habían conseguido llegar hasta el mismísimo océano Ártico. Y todo ello sin recibir la ayuda que la North West Company había prometido ofrecerles durante el camino. Nadie sabía cómo serían recibidos en su país. Traían la alegría de haber sobrevivido, y la tristeza de haber perdido a más de la mitad de sus compañeros. Regresaban con ese sabor agríndice y con la incógnita de qué pensarían de ellos sus compatriotas. Al final, poco importó la mala organización, el desastre de las provisiones, las sospechas de crímenes y fechorías o la falta de autoridad de Franklin: al llegar a Inglaterra las historias desgarradoras y dramáticas que traían consigo les terminaron convirtiendo en héroes, el pueblo repetía una y otra vez sus hazañas, contaban cuentos sobre cómo sobrevivieron en aquel infierno blanco y, al final, Franklin se convirtió en una figura popular y querida, en el hombre que se comió sus propias botas.

Es difícil conocer la razón por la que algunas expediciones y aventuras pasan a la historia con letras doradas y otras quedan relegadas al olvido. Al considerar el personaje histórico de Franklin, la memoria dirige su atención, casi automáticamente, a su último y trágico viaje con el Terror y el Erebus. Sin embargo, esta expedición Coppermine, los tres años que aquellos hombres pasaron deambulando por el indómito Ártico canadiense, representa una de las más increíbles y dramáticas de toda la historia polar y, paradójicamente, también una de las más desconocidas. Su primer viaje al mando dejaría a Franklin con una faceta doble que marcaría sus próximos años. Por un lado, se había convertido en un héroe popular, la gente lo aclamaba y lo reconocía. El libro que escribió de esta expedición se agotaba en cuanto salía a la venta y la célebre editorial John Murray se hacía de oro vendiendo ediciones. Es el Franklin adorado por el público y elevado a categoría de figura nacional de taberna en taberna. Por otra parte, también apareció la visión más rigurosa y objetiva de sus jefes en la Royal Navy. El análisis de la expedición, de la pésima organización, de su endeble carisma y falta de autoridad, de los continuos motines, la suma total arrojaba resultados muy negativos: la misión había sido un desastre.

Qué hacer con alguien así fue la duda a la que tuvo que enfrentarse el Almirantazgo durante los siguientes años. Ante ellos se alzaba un capitán a quien el público idolatraba, pero que representaba una incógnita como comandante de una expedición. Finalmente, la popularidad terminó imponiéndose a las críticas y, después de un breve periodo de descanso, en el que Franklin, ayudado por su fama, se casó con la célebre poetisa Eleanor Ann Porden, la Royal Navy se decidió a encomendarle una nueva misión. Su próxima expedición iba a ser muy similar a la del río Coppermine, pero esta vez la Armada ajustaría bien la vara de mando y no estaría dispuesta a permitir que las compañías de comerciantes dejaran desamparados a sus aventureros. Las provisiones, en esta ocasión, correrían a cargo de la otra compañía de la zona, la Hudson Bay Company. El organigrama funcionó correctamente, nadie pasó hambre, nadie murió y los exploradores obtuvieron en todo momento la ayuda que se acordó.

Era el año 1825, y a pesar de que la salud de su reciente esposa era muy precaria, Franklin se embarcó rumbo al Ártico canadiense para repetir las hazañas de su anterior viaje. La expedición

utilizó las rutas comerciales más transitadas y cómodas, evitando así la mayoría de penalidades por las que habían pasado años atrás. Fue un viaje menos duro y, aunque aquellos hombres recorrieron más de 1.200 kilómetros, lo cierto es que fue una expedición bastante anodina. Escarmentado por su anterior experiencia, los exploradores ingleses pasaron dos inviernos resguardados en campamentos de comerciantes de pieles y tratantes de la Hudson Bay Company, y apenas se salieron de las rutas ya conocidas. A su regreso, en 1827, los altos mandos de la Royal Navy ya habían decidido que debían deshacerse de Franklin de la manera más educada posible pero, como su popularidad aún se mantenía, optaron por ofrecerle un cargo diplomático importante, colmarle de honores y, disimuladamente, apartarlo de las expediciones árticas.

Por su parte, Franklin se encontró un ambiente mucho más frío: no recibió el recibimiento de anteriores expediciones, su esposa había fallecido y tanto sus compañeros como sus jefes en la Armada lo miraban con respeto, pero sin entusiasmo. Se notaba que no deseaban tenerlo al frente de otra expedición, pero sabían que el pueblo todavía lo admiraba. De esta manera, en 1829, fue nombrado caballero. A partir de entonces será sir John Franklin y como nadie lo proponía para ninguna expedición, aprovechó su tiempo en fiestas y banquetes públicos con su nueva prometida, una mujer que iba a ser fundamental durante décadas en el destino del explorador inglés. Se llamaba Jane Griffin y ha pasado a la historia como lady Franklin, la mujer que nunca se rindió.

## DE AUSTRALIA A LONDRES PARA DESAPARECER

Franklin terminó discretamente apartado de la Royal Navy durante casi dos décadas. Después de unos años en Inglaterra siendo parte de la nobleza y haciéndose cargo de servicios de poca importancia en el Mediterráneo, le ofrecen ser gobernador de la isla de Tasmania, que por aquel tiempo era una colonia inglesa en el sur de Australia. En 1836, Franklin se trasladó junto con su esposa a Tasmania y allí vivió durante casi ocho años, hasta 1843. La vida en las antípodas resultó más entretenida de lo que en un principio Franklin imaginó. Su nueva esposa era una mujer decidida, independiente y aventurera, que se preocupó de los asuntos de gobierno más que su marido, adaptándose a las costumbres, conociendo la isla e incluso explorándola.

Pero Franklin anhelaba regresar a Inglaterra y volver a ser el gran comandante de una expedición. La fama y el reconocimiento le habían llegado gracias al Ártico y allí, en aquel recóndito lugar del mundo, lo que más le apetecía era retornar a sus tareas de exploración con la Royal Navy. Finiquitó su etapa en Tasmania y, de vuelta a Inglaterra, le llegaron noticias de que el Almirantazgo preparaba una nueva expedición, la que muchos consideraban que sería la definitiva, para descubrir el paso del Noroeste. Franklin se puso manos a la obra y empezó a mover todos los hilos para comandarla.

La insistencia del marino durante estos meses previos fue notable. Recorría sin descanso los pasillos de los edificios oficiales, hablaba con sus contactos, visitaba los despachos, aprovechaba cualquier oportunidad para que la Royal Navy volviera a pensar en él y reconsiderara la posibilidad de ponerlo al frente de la expedición. No escatimó esfuerzos y utilizó además la inestimable ayuda de su esposa, lady Franklin, que poseía una influencia y un poder de convicción poco habitual en una mujer de aquella época. Lady Jane era capaz de mover cielo y tierra por la reputación y el ascenso en la escala social de su marido, así que ella también se reunía con comandantes y altos cargos exigiendo la vuelta de su esposo a las expediciones. Pero las esferas superiores, con el omnipresente John Barrow en cabeza, no estaban por la labor. Franklin no era del agrado de algunos altos cargos, que seguían teniendo dudas sobre su autoridad para guiar a una expedición de más de cien hombres y, además, hacían comentarios sobre su edad. Muchos afirmaban que ya estaba demasiado mayor y que su estado físico no era el más adecuado. En 1845, año del inicio de la expedición, Franklin contaba ya con casi sesenta años y sus propios compañeros en la Armada consideraban que sus aventuras en el hielo ya eran un asunto del pasado. La realidad es que el Almirantazgo tenía ya en mente a alguien mucho más disciplinado y resolutivo: le ofrecieron el puesto al frente de aquella expedición a James Clark Ross, que regresaba del Polo Sur con esos mismos barcos, el Terror y el Erebus. Pero aunque agradeció la deferencia, Ross terminaría rechazando el cargo. El siguiente en la lista era Parry, un héroe ártico respetado, aunque de edad avanzada, un año menos que Franklin. Pero este hacía tiempo que se autoconsideraba retirado, por lo que también rehusó el puesto. Mientras tanto, las visitas a los despachos y la influencia del matrimonio Franklin empezaban a dar sus frutos y, en la calle, la gente rumoreaba y se preguntaba sorprendida qué razones ocultas existían para no concederle el



mando de aquella expedición. Con una larga lista de oficiales rechazando el encargo y con la creciente insistencia de Franklin por encabezar aquel viaje, el Almirantazgo no tuvo más remedio que aceptar. Así, la expedición comenzará a organizarse y representará un gran esfuerzo por parte de la Royal Navy. Se dejarán atrás las caminatas por tierra de anteriores viajes y se dispondrán las embarcaciones más avanzadas de aquel momento, se llenarán las bodegas hasta arriba, se enrolarán a más de cien hombres. El objetivo es claro y conciso, esta vez no habría medias tintas: Inglaterra debía conseguir, de una vez por todas, abrir la ruta del norte, el ansiado paso del Noroeste.

Los barcos eran imponentes. El HMS Terror y el HMS Erebus, dos navíos que se habían comportado magníficamente en anteriores misiones polares y que regresaban orgullosos de la Antártida. Sus nombres provenían de dos volcanes del Polo Sur, donde habían demostrado muy buenas aptitudes. Dos bombardas —el Erebus, de 370 toneladas, y el Terror, de 325 toneladas— equipadas con grandes velas y también con máquinas de vapor en caso de que el viento no ayudase a la navegación. La tecnología de las máquinas de vapor había avanzado notablemente en apenas diez años, desde los tiempos del HMS Victory en los que John Ross afirmaba que solo eran una carga pesada sin utilidad. Además los cascos de los dos buques se habían reforzado para soportar la presión de la banquisa de hielo, prestando especial atención a las proas, que eran las que más golpes recibían. La tripulación era la más numerosa jamás enviada al Ártico: 134 hombres, entre los cuales había 24 oficiales y 110 marineros.

La Royal Navy rebosaba optimismo. Muchos consideraban que esta expedición conseguiría atravesar las aguas del paso del Noroeste en un solo año sin necesidad de invernarse, sin embargo nadie quería sorpresas, así que cargaron las bodegas con provisiones para tres años. Finas cuberterías, vajillas y una biblioteca con más de mil libros. Para las primeras etapas se emplearían además dos barcos de apoyo, el HMS Rattler y el Barretto Junior, que transportaban más mercancías, herramientas e incluso diez bueyes vivos que proporcionarían carne fresca antes de adentrarse en las aguas árticas. Objetivamente, había razones para aquel optimismo. Era la expedición mejor organizada y dotada en toda la historia de la Royal Navy, todos los elementos se estudiaron con cuidado, eligiendo los más sobresalientes entre todos los disponibles en aquella época. La expedición más avanzada tecnológicamente de su tiempo: se reforzaron los cascos, así como las hélices, se incluyó un sistema de calefacción dentro de los barcos gracias a las máquinas de vapor y hasta se transportaron cientos de las modernas latas de conserva que, aunque aún no se sabía, al estar soldadas con plomo al final se convertirían en una verdadera pesadilla. Nadie puede decir que el fracaso de esta expedición fuera la mala planificación o la organización, ni siquiera los hombres. Era lo mejor que tenían en esa época. Simplemente, el Ártico fue más fuerte.

El 19 de mayo de 1845, aquellos 134 hombres a bordo del Terror y del Erebus zarpaban desde el canal de Greenhithe, con Franklin a la cabeza, rumbo al noroeste. Su primera, y única parada, fue en la bahía de Disko, en Groenlandia. Allí, se mataron los bueyes, se distribuyó la carne entre los barcos, se escribieron las últimas cartas de despedida y se bajaron de la expedición cinco hombres, que regresarían a Inglaterra en los dos barcos de apoyo. La expedición, finalmente quedó compuesta de la siguiente manera: 129 marinos, dos barcos y un objetivo a cumplir.

Desde Groenlandia partieron hacia la gran bahía de Baffin, y allí, esperando a que el tiempo

mejorara, fueron vistos por última vez. Dos barcos balleneros fueron los últimos que se toparon con la expedición de Franklin. A principios de agosto de 1845, los capitanes de aquellos balleneros, el capitán Dannett, del Prince of Wales, y el capitán Robert Martin, del buque Enterprise, informaron de que el HMS Terror y el HMS Erebus se encontraban en las proximidades del estrecho de Lancaster dispuestos a entrar. Franklin y sus hombres, alegres, entusiasmados, orgullosos, a las puertas el estrecho de Lancaster con el Terror y el Erebus, preparados para pasar a la historia, aunque de la manera más trágica y triste que se podía imaginar. Jamás se les volvió a ver con vida. Desaparecieron sin dejar rastro y lo poco que sabemos hoy del trágico final de la expedición de Franklin nos ha llegado en forma de piezas sueltas que las misiones de rescate y búsqueda fueron encontrando con el paso de los años. Más de 150 años de misterio, un puzzle del que solo tenemos algunos trozos y que ha significado el mayor esfuerzo de la humanidad por buscar a alguien. Docenas de expediciones han seguido los pasos de Franklin para descubrir qué ocurrió con aquellos 129 hombres a los que el Ártico se tragó para siempre.

La desaparición de Franklin fue todo un *shock* para la sociedad inglesa. Pasaron años hasta conseguir alguna pista y a su alrededor se fue formando una leyenda, la tragedia de los hombres de Franklin. Su búsqueda, el deseo por encontrar respuestas, ha durado más de siglo y medio, y aún en nuestros días sigue activa. Las pistas que se han ido encontrando, las expediciones que partieron en su busca y también fueron engullidas por el Ártico y los rescates fallidos merecen un capítulo propio, y será el siguiente.

## Búsqueda

Cuentan que en la Antigüedad las madres espartanas despedían a sus hijos, cuando marchaban a la batalla, con la célebre frase «vuelve con tu escudo o sobre él». Para aquellos guerreros griegos solamente había dos formas de regresar, victorioso o muerto. La conquista polar podría adoptar el mismo lema espartano y afirmar que aquellos gélidos desiertos tan solo ofrecían dos posibilidades a quienes se adentraban en ellos: ser aclamado y reconocido de vuelta a la civilización, o yacer para siempre sepultado en algún rincón de la inmensidad blanca. Franklin tuvo la suerte, y la desgracia, de recorrer esos dos caminos. Saboreó las mieles del éxito tras su aventura en el río Coppermine, vitoreado y aplaudido por sus compatriotas, para, unas décadas más tarde, encontrarse cara a cara con la tragedia en la expedición que acabó con la desaparición y muerte de los 129 hombres embarcados en el Terror y el Erebus. Sir John Franklin representa la cara y la cruz de la conquista polar.

Durante los diez años que siguieron a su desaparición se llegaron a enviar hasta cuarenta expediciones diferentes de búsqueda y rescate. Seis de ellas fueron por tierra, ascendiendo por el Ártico canadiense; las restantes treinta y cuatro exploraron con barcos el laberinto de canales e islas donde se pensaba que el Erebus y el Terror podrían estar atrapados. Muchos de estos registros por mar se completaron con largas caminatas con trineos buscando pistas que pudieran indicar hacia dónde se había dirigido Franklin. La mayoría de estas expediciones fueron organizadas y financiadas por el Almirantazgo, pero también surgieron diversos mecenas privados que enviaron sus propios exploradores, incluyendo a la inquieta lady Franklin que, ante la pasividad de la marina inglesa con el paso del tiempo, buscó apoyos por su cuenta y llegó a fletar cuatro barcos para encontrar a su marido. Posteriormente, y una vez que el misterio de su desaparición se convirtió en legendario, incontables equipos han seguido indagando y rastreando los pasos de Franklin hasta nuestros días. En septiembre de 2015, una expedición del gobierno canadiense anunció que habían encontrado los restos del HMS Erebus. Justo un año después, investigadores de la Arctic Research Foundation lograron localizar el segundo pecio, el HMS Terror, en el fondo de las frías aguas de la isla del Rey Guillermo. Nunca se encontró ningún

diario de a bordo por lo que, a partir de ese momento, averiguar qué ocurrió realmente solo es posible de manera parcial, y gracias a los escasos logros de un puñado de expediciones que consiguieron recoger algunas pistas, objetos, una carta reveladora y diferentes testimonios de inuits. Como elemento de partida contamos con un confuso cóctel de hechos contrastados, mezclado y agitado con incontables especulaciones, hipótesis y posibilidades; diferenciar unos de otros será nuestro objetivo, analizando además las más destacadas partidas de rescate que zarparon tras los pasos de Franklin.

La última vez que se les vio con vida, los marinos ingleses se adentraban en la ruta del Noroeste a través del estrecho de Lancaster. Sus órdenes para los primeros tramos del viaje eran bastante precisas, por lo que, sin contratiempos aún que los pusieran en aprietos, podemos afirmar con seguridad que se internaron por Lancaster y enfilaron proa hacia el cabo Walker. En este punto se abrían ante ellos dos canales de agua: el estrecho de Barrow y el canal de Wellington. El primero de ellos se encontraba ese año bloqueado por el hielo, mientras que el segundo parecía tener más huecos libres. No obstante, había un problema, esa vía abierta los apartaba de la ruta del noroeste y los conducía excesivamente hacia el norte. Sin embargo, los hielos no dejaban otra opción, por lo que Franklin se internó en las aguas del canal de Wellington, que ya había sido divisado anteriormente por Parry en su primer viaje, aunque no lo había explorado. Los dos barcos ascendieron hasta los 77° N, pero esa no era la ruta que querían seguir: Franklin ansiaba dirigirse hacia el noroeste así que, en cuanto pudo, dio la vuelta y regresó nuevamente al canal de Lancaster. Desde allí, la expedición bordeó la costa occidental de la Tierra de Cornwallis y cartografió esa región llegando a la conclusión de que era una isla. Este rodeo, obligado por los hielos, hizo que el verano de 1845 se desvaneciera rápidamente, sin haber podido avanzar tanto como hubieran deseado. En previsión de los duros meses que les aguardan, los ingleses buscaron un hueco resguardado del viento y terminaron atracando los barcos en un resquicio cercano a la costa, en la isla de Beechey. Allí pasarían el primer invierno.

## TRES TUMBAS SOBRE LA NIEVE DE BEECHEY

Es difícil saber con total seguridad cómo fue aquel invierno en la isla de Beechey, pero se puede intuir que las cosas no funcionaban como deberían. Los barcos no estaban demasiado deteriorados, en teoría tenían abundantes provisiones y, como señala la historiadora Jean Mirsky, lo más probable es que los marineros ocuparan el tiempo trabajando en las diferentes tiendas, levantando algunos observatorios astronómicos, haciendo diferentes excursiones en trineo por los alrededores y divirtiéndose con las ya célebres representaciones de teatro que se organizaban para amenizar la larga noche del invierno ártico. Pero aun así, algo en aquel campamento indicaba que la expedición no estaba en perfectas condiciones. La clave se encuentra en estos tres nombres: John Torrington, John Hartnell y William Braine. La primera invernada había dejado tres bajas entre la marinería y, en 1851, una de las misiones de búsqueda encontró sus tres tumbas en aquella isla. Algo más de un siglo después, en 1984, un equipo de investigadores de la Universidad de Alberta, en Canadá, liderados por el célebre antropólogo Owen Beattie, obtuvo el permiso para abrir aquellas fosas y examinar los cuerpos de los tres marineros de la expedición de Franklin fallecidos durante su estancia en la isla de Beechey. Torrington había muerto el 1 de enero de 1846 y su imagen momificada por el frío dio la vuelta al mundo copando todas las portadas y telediarios. La causa de su muerte fue una neumonía que lo convirtió en la primera víctima de la expedición. Unos días después, el 4 de enero de 1846, falleció John Hartnell, y la autopsia realizada por el equipo de Beattie reveló algo que resultará decisivo en la expedición: los análisis mostraban altos contenidos de plomo, señal de que las latas de conservas, selladas con ese metal en aquellos tiempos, habían sido todo un quebradero de cabeza para la expedición. Investigaciones recientes recuerdan que las tuberías de los barcos, por donde se abastecían de agua potable, también estaban construidas con plomo. Finalmente, el cuerpo encontrado en la tumba de William Braine, fallecido el 4 de abril de 1846, confirmaba nuevamente el envenenamiento por plomo que ya se había observado en Hartnell. Quizá estas tres primeras bajas habían sido señales premonitorias de que el futuro de la expedición no iba a ser muy halagüeño.

El invierno pasó y la primavera del año siguiente, ya en 1846, se ocupó en diversas reparaciones de los barcos que seguían atrapados por el hielo. El verano despuntaba, y cuando por fin la banquisa liberó las dos embarcaciones, Franklin intentó volver al estrecho de Barrow como indicaban sus órdenes. Con gran decepción, descubrió que el paso se encontraba tan bloqueado como la primera vez. Había transcurrido un año y los ingleses volvían a estar en la misma situación. Aunque no todo era igual, a lo largo de la costa occidental de North Somerset se abría una vía de agua libre de hielos que no aparecía en ninguno de sus mapas. Era un camino que les dirigía hacia el sur pero Franklin, deseoso de escapar de aquel atolladero, decidió internarse en él. Descendió hasta la latitud del polo magnético descubierto por Ross y llegó a la Tierra del Rey Guillermo, donde encontró aguas azules y abiertas que le ofrecían varias posibilidades.

Franklin seguía empeñado en dirigirse hacia el oeste, así que desechó otras vías y se internó en la gran telaraña de pequeños canales e islas que terminarían por atrapar de nuevo a los barcos.

Sin saberlo, estaba cometiendo el mayor error de su carrera. La ruta era muy engañosa, en su inicio estaba libre de hielos, pero el calor de aquella época hacía que descendieran peligrosamente grandes icebergs y chocaran contra las costas de la Tierra del Rey Guillermo. Ese flujo constante de bloques de hielo los iba acumulando en los márgenes del canal, estrechando el paso y sellando poco a poco el camino hacia el oeste. En septiembre de 1846, el buen tiempo cesó y la trampa ártica se cerró rápidamente ante sus ojos. Los barcos no podían avanzar hacia ninguna dirección, el oeste estaba cubierto de grandes bloques de hielo y, detrás de ellos, el frío había congelado las aguas a su paso. Aproximadamente a unos veinte kilómetros de la costa, en pleno mar, la banquisa abraza fuertemente con sus hielos al Terror y al Erebus. Jamás volverían a moverse.

El segundo invierno resultaría mucho más duro que el primero. Lejos de tierra firme, atrapados en mitad del mar congelado y con las reservas de comida a punto de agotarse, descubrieron una terrible sorpresa: la mayoría de las latas de conservas se habían echado a perder, estaban podridas e inservibles. Alimentar a más de cien hombres resultaba un trabajo casi imposible en aquellas condiciones, rodeados por un extenso manto blanco de hielo y nieve, alejados de la costa. Lo único que podían hacer era aprovechar los escasos resquicios que les dejaba el invierno y organizar partidas de trineos que caminaban durante kilómetros y kilómetros en busca de algo que echarse a la boca. Soportaron exhaustos los siguientes meses, y en la primavera del año siguiente, a finales de mayo de 1847, retomaron la exploración en trineo recorriendo los alrededores de la Tierra del Rey Guillermo, desde el cabo Felix hasta el cabo Herschel. En aquellas latitudes encontraron la marca señalizada que James Clark Ross había levantado en su expedición de 1831, y allí, en aquel mojón de piedras, dejaron el más célebre documento que se ha encontrado de la expedición de Franklin.

La primera edición original donde se publicó aquella carta es un libro con tapas azules, impreso por la famosa editorial John Murray en 1859 bajo el título completo de *El viaje del Fox en los mares árticos, un relato del descubrimiento del destino de sir John Franklin y sus compañeros, escrito por el capitán McClintock*. La obra relata las andanzas de una de las muchas expediciones que buscaron a Franklin, comandada por el oficial irlandés Francis Leopold McClintock, y en el libro original, concretamente en la página 282, se encuentra una copia exacta del documento que los hombres de Franklin dejaron en aquel mojón de piedras, informando de su localización y del estado de la expedición. Esta carta es el único registro de la expedición que se ha encontrado hasta ahora. Consistía en un papel oficial, que todas las expediciones de la Armada llevaban y que podían dejar en determinados puntos si se quedaban atrapados o necesitaban ayuda. Era un sistema ingenioso que permitía a las partidas de rescate acudir al mojón y recoger la carta con la situación exacta de los desaparecidos. Contiene el mismo texto, repetido en varios idiomas, incluyendo el español, que incluía una petición:

Cualquiera que hallare este papel, se le suplica enviarlo al Secretario del Almirantazgo en Londres con una nota del tiempo y lugar donde se halló.

En este documento estándar, los marineros de la expedición redactaron a mano dos párrafos, escritos en fechas diferentes. El primer está datado el 28 de mayo de 1847 y dice literalmente lo

siguiente:

Los barcos de su majestad Erebus y Terror invernaron en el hielo en la latitud 70° 05' N, longitud 98° 23' Oeste. Después de invernarse en 1846-7 en Beechy Island en las latitudes 74° 43' 28" Norte; longitud 91° 39' 15" Oeste, tras remontar el canal de Wellington hasta la latitud 77° y regresar por el lado oeste de la isla Cornwallis. Sir John Franklin sigue al mando de la expedición... Todos estamos bien.

Estas palabras y concretamente esa frase final de «Todos estamos bien» es algo que ha desconcertado a los historiadores durante años, porque las autopsias realizadas en los tres cuerpos encontrados en la isla de Beechey ya daban claros síntomas de envenenamiento por plomo y desnutrición. Y lo más importante, sabemos que apenas unos días después de escribir esta carta, el 11 de junio de 1847, sir John Franklin murió. Definitivamente, la expedición no pasaba por sus mejores momentos. Se desconocen las circunstancias exactas en las que falleció Franklin, pero no resulta descabellado señalar que la exposición al plomo por las latas de conservas, las dificultades ambientales y nutricionales que soportaba la expedición y la avanzada edad del marino, que ya contaba con sesenta y un años en esas fechas, tuvieron mucho que ver en su final.

On 1848. This paper found by the party consisting of 2 Officers and 6 men left the ship on Monday 24<sup>th</sup> May 1847. The paper was found by the party consisting of 2 Officers and 6 men left the ship on Monday 24<sup>th</sup> May 1847. The paper was found by the party consisting of 2 Officers and 6 men left the ship on Monday 24<sup>th</sup> May 1847.

Mr. [Name] has been [Name] of [Name]

H. M. S. *Porpoise* and *Verra*

Wintered in the Ice in

25 of May 1847 } Lat.  $70^{\circ} 5' N$  Long.  $98^{\circ} 23' W$

Having wintered in 1846-7 at Beechey Island

in Lat.  $74^{\circ} 43' 28'' N$  Long.  $91^{\circ} 59' 15'' W$  after having

ascended Wellington Channel to Lat.  $77^{\circ}$  and returned

by the West side of Cornwallis Island.

Commander.

John Franklin commanding the Expedition.

All well

WHOEVER finds this paper is requested to forward it to the Secretary of the Admiralty, London, with a note of the time and place at which it was found; or, if more convenient, to deliver it for that purpose to the British Consul at the nearest Port.

QUICONQUE trouvera ce papier est prie d'y marquer le tems et lieu ou il l'aura trouve, et de le faire parvenir au phitot au Secretaire de l'Amirauté Britannique à Londres.

CUALQUIERA que hallare este Papel, se le suplica de enviarlo al Secretario del Almirantazgo, en Londres, con una nota del tiempo y del lugar en donde se halló.

EEN ieder die dit Papier mogt vinden, wordt hiermede verzogt, om het zelve, ten spoedigste, te willen zenden aan den Heer Minister van de Marine der Nederlanden in 's Gravenhage, of wel aan den Secretaris der Britsche Admiraliteit, te London, en daar by te voegen eene Nota, inhoudende de tyd en de plaats alwaar dit Papier is gevonden geworden.

FINDEREN af dette Papiir ombedes, naar Leilighed gives, at sende samme til Admiralitets Secretairen i London, eller nærmeste Embedsmand i Danmark, Norge, eller Sverrig. Tiden og Stødit hvor dette er fundet ønskes venskabeligt paaegnet.

WER diesen Zettel findet, wird hier-durch ersucht denselben an den Secretair des Admiralitets in London einzusenden, mit gefälliger angabe an welchen ort und zu welcher zeit er gefunden worden ist.

Party consisting of 2 Officers and 6 men

left the ship on Monday 24<sup>th</sup> May 1847

G. M. J. Lieut

Chas. Des Voeux Mate

The paper was found by the party consisting of 2 Officers and 6 men left the ship on Monday 24<sup>th</sup> May 1847. The paper was found by the party consisting of 2 Officers and 6 men left the ship on Monday 24<sup>th</sup> May 1847.



Esta carta es el único registro oficial encontrado de la expedición de Franklin.  
*The Voyage of the 'Fox' in the Arctic Seas: A Narrative of the Discovery of the Fate of Sir John Franklin and His Companions.* Londres, 1859. Archivo del autor.

Tras la muerte de Franklin, todo empezó a desmoronarse. El optimismo del primer párrafo de aquella carta sugiere que el capitán falleció convencido de que le quedaba poco para ver el océano Pacífico y convertirse así en el primero en cruzar el paso del Noroeste, pero lo cierto es que se fue sin adivinar la tragedia que se cernía sobre ellos. El verano de 1847 duró apenas un suspiro y los barcos no se liberaron. Los hombres estaban cada vez más débiles y el tercer invierno llamaba con ímpetu a sus puertas. Las intoxicaciones por plomo aumentaban cada día, la desnutrición y el escorbuto se extendían entre la tripulación. Durante aquellos duros meses falleció un buen puñado de marineros, entre ellos ocho hombres de alto rango como Gore, que había sido el autor del primer párrafo de la carta, junto con otros doce marineros. Quedaron al mando dos oficiales llamados Crozier y Fitzjames, que, tras comprobar los destrozos que el hielo había provocado en los barcos durante el último año, no tuvieron más remedio que trazar un plan por tierra. El Erebus y el Terror estaban tocados de muerte y las brechas de sus cascos eran ya irreparables. Los hombres se encontraban tan desnutridos que iban cayendo con el paso de los días y, cuando llegó la primavera, ya resultaba evidente que tendrían que intentarlo por sus propios medios si querían salir vivos de aquellas tierras. Su siguiente movimiento sería arriesgado e incluía abandonar los barcos atrapados en el hielo para dirigirse hacia la Tierra del Rey Guillermo por el estrecho de Simpson. Desde allí aún deberían caminar cientos de kilómetros buscando la desembocadura de un río que, años atrás, el explorador George Back había seguido en su expedición. Era un proyecto desesperado que simplemente consistía en andar y andar por aquellas áridas regiones en busca de algún poblado, y sobrevivir a toda costa a la espera de ser rescatados por algún barco que los estuviera buscando.

El 22 de abril de 1848, los 105 marinos que quedaban vivos de aquella expedición, cargaron todo lo que podían arrastrar en varios botes. Débiles, hambrientos, desorientados, enfermos de escorbuto e intoxicados por plomo, emprendieron una interminable caminata que significaría el final de sus vidas. En esa marcha, encabeza por Crozier y Fitzjames, los hombres volvieron a pasar por el lugar donde, un año antes, habían dejado la carta. Fitzjames volvió a recoger aquel documento, y en uno de los márgenes, escribió un nuevo párrafo que decía:

En 1848 fueron abandonados los barcos de su majestad Erebus y Terror, el 22 de abril, a cinco leguas al noreste de aquí, después de haber estado bloqueados desde el 12 de septiembre de 1846. Los oficiales y tripulación, en total 105 hombres, al mando del capitán F. R. Crozier desembarcaron aquí, en la latitud 69° 37' 42" N y longitud 98° 41' Oeste. Encontró este papel el teniente Irving, debajo del mojón que sir James Ross erigió en 1831, donde había sido depositado por el ya fallecido oficial Gore en junio de 1847. El pilar de sir James no se ha encontrado, por lo que el papel ha sido trasladado a esta posición, que es donde fue erigido el pilar de Ross... Sir John Franklin murió el 11 de junio de 1847 y hasta la fecha las bajas totales por muerte han sido de nueve oficiales y quince marineros.

Firmado: F. R. Crozier, capitán y oficial primero.

Postdata: Salimos mañana, 26 de abril de 1848, hacia el Gran Río de los Peces de Back.

Son las últimas palabras que se han encontrado de la expedición de Franklin. Se redactaron en el mismo papel donde se escribió el primer párrafo y se dejaron guardadas en el hito de piedras levantado por Ross. La expedición de McClintock, ya muy tarde, en mayo de 1859, encontró esta carta y la publicó en la obra donde relata su búsqueda. Hasta aquí llega lo que se puede afirmar con seguridad de la expedición de Franklin. A finales de abril de 1848, después de haber soportado tres de los más crudos inviernos árticos, un centenar de exploradores famélicos enfilaban la inmensidad gris y blanca, arrastrando lo que les quedaba en los botes salvavidas que habían sacado de los barcos. Solo la imaginación puede acercarnos a la dramática odisea que enfrentarían estos hombres. No se encontrarían más registros oficiales, pero sí aparecieron algunas pistas y testimonios que apenas esbozan una ligera idea de lo terrible que debió de ser el último tramo de su viaje. La expedición partió a finales de abril de 1848, y para poder arrastrar aquellos pesados botes abandonaron todo lo que consideraron que no era totalmente necesario, incluyendo un hornillo, tiendas de lona, palas, picos y varias mantas. Se dirigieron penosamente hacia la costa occidental y, conforme avanzaban tirando de aquellos botes, los hombres iban sucumbiendo uno a uno por el camino. En un último resquicio de ingenio utilizaron las tumbas de algunos de los caídos para señalar el camino de su retirada, desde Punta Victoria hasta la isla de Todd. Cada hora que pasaba era un suplicio y cada día fallecía alguien. Tal vez unos pocos consiguieron llegar a Punta Ogle y la isla de Montreal, quizá otro puñado lograra adentrarse algunas millas tierra adentro, pero ninguno de ellos consiguió salir de allí con vida. Los últimos caminantes que quedaban de la gloriosa expedición inglesa de 1845 murieron sin que nadie los pudiera ayudar.

## CONMOCIÓN EN LA INGLATERRA VICTORIANA

Uno de los incontables marineros que se embarcaron en la búsqueda de Franklin fue el explorador sir Allen Young, que viajó a bordo del Fox en la expedición de McClintock que encontró este único documento escrito de Franklin. Como tantos otros, el joven Young se obsesionó con encontrar más pistas y, años más tarde, ya en 1876, capitaneó su propia expedición a bordo del barco Pandora, a la caza de algún rastro que arrojará luz al incierto destino de los desaparecidos. No encontró nada, pero el libro que escribió dio origen a la leyenda del último de los hombres de Franklin. El inglés imaginó cómo pudieron haber sido los últimos días de aquellos hombres, caminando solos por el desierto blanco, y cómo habría sido el final del último que quedó en pie. Young fantaseaba en su libro:

El espectral último hombre, después de caídos todos los demás compañeros, solo en aquel horrible mundo, mirando a su alrededor con muda desesperación, el único objeto viviente en aquel universo oscuro y helado. El sol poniente se vuelve a contemplar la muerte de aquella última víctima desventurada. Se encuentra con su mirada siniestra, fija, desafiante. Durante unos instantes se consideran mutuamente, la muerte y el último hombre, luego se descorre la cortina y todo queda en tinieblas.

La pieza final de este rompecabezas es la más macabra y oscura de todas. En 1854, cinco años antes de que saliera a la luz la carta de la expedición de Franklin, el explorador John Rae, otro de los infatigables viajeros árticos, logró contactar con un grupo de esquimales que tenía en su poder algunos objetos pertenecientes a la tripulación del Terror y el Erebus. Hebillas, tenedores, cucharas, y una dramática historia que estremeció a toda la sociedad inglesa durante décadas. Aquellos inuits afirmaban que, todavía en 1850, habían visto un grupo de unos cuarenta hombres vivos. Escuálidos y desencajados, arrastraban en sus botes los cuerpos de otros compañeros muertos que les servían de comida mientras caminaban como fantasmas por las orillas congeladas del río Back. Esa visión de esqueletos vivientes, tirando a duras penas de los botes por el invierno ártico y recurriendo al infame canibalismo, dejó petrificada a la delicada sociedad victoriana de mediados del siglo XIX. Dos años después de iniciar aquella caminata, en abril de 1848, un puñado de hombres aún seguía con vida, perdidos, solos, deambulando entre el frío y el viento en la inmensidad del ártico. Rae se dirigió hacia las regiones donde los inuits dijeron haber visto a aquellos hombres y encontró otro poblado de esquimales que le describieron más horrores de los últimos supervivientes de la expedición. Con los testimonios que logró reunir en diferentes asentamientos inuits, John Rae construyó un relato escalofriante de lo que fueron los últimos días de la expedición del Terror y el Erebus. Una crónica basada en los hechos que diversos pueblos y tribus de la zona pudieron contemplar durante los años finales, hasta llegar a la primavera de 1850. En el relato de John Rae, los inuits le explicaron que:

En primavera hace cuatro años, es decir, en 1850, mientras varias familias de esquimales cazaban focas cerca de la Tierra del Rey Guillermo, vieron a unos cuarenta hombres blancos que viajaban juntos por el hielo en dirección sur, arrastrando un bote y varios trineos. Los hombres blancos les compraron una foca intercambiando varios objetos, y continuaron su marcha. En esa misma estación, primavera de 1850, los esquimales encontraron un asentamiento con los cadáveres de unas treinta personas y

varias tumbas. Unas semanas más tarde, y en una isla cercana al Gran Río de los Peces, es decir, el río Back, volvieron a encontrar más cuerpos, esta vez fueron cinco cadáveres. En estos campamentos, convertidos en verdaderos cementerios, algunos de los cuerpos estaban dentro de las tiendas, otros se encontraban debajo de los botes que habían sido colocados con la quilla al aire para servir de refugio, y finalmente, otros cuerpos esparcidos en diferentes direcciones... A juzgar por el estado de mutilación de muchos de esos cuerpos, y por el contenido de varios calderos que allí encontraron, era evidente que nuestros desventurados compatriotas se habían visto reducidos a la última y desesperada alternativa del canibalismo para mantenerse con vida. Los inuits se habían quedado con numerosos objetos de la expedición encontrados en aquellos campamentos, entre los que se encuentran escopetas, relojes, brújulas, y diversos artículos. Intenté comprar el mayor número de objetos posibles a estos inuits, incluyendo cucharas y tenedores de plata, así como una medalla del Mérito en forma de estrella y un platito con la inscripción «Sir John Franklin».

Es tan solo un breve resumen de algunos de los párrafos más significativos que John Rae reveló en la obra publicada en 1850 con los hallazgos de su viaje al Ártico, donde aportaba los testimonios inuits que escandalizaron inmediatamente a toda la opinión pública y pusieron en serios apuros a lady Jane, que por aquellas fechas seguía buscando apoyos para enviar más expediciones de rescate y ayuda a su marido desaparecido.

Esta es la expedición del Terror y el Erebus, un dramático viaje que solo es posible reconstruir parcialmente con las piezas sueltas que se han ido encontrando aquí y allá. Con objetos recuperados, con descubrimientos de otros exploradores que partieron en su búsqueda y, por último, con testimonios de esquimales que asistieron a las desdichas de los últimos supervivientes. El relato más aproximado a lo que realmente pudo haber sucedido incluye un estremecedor frío, con temperaturas inferiores a los cincuenta grados bajo cero, sufrimiento y dolor por enfermedades, escorbuto y envenenamiento por plomo, hambre constante y la más absoluta soledad de verse abandonados en el ambiente más yermo e inhóspito del planeta. No se recuperó ningún diario, ningún escrito, no hay un libro donde poder leer qué ocurrió día a día. Un puñado de pistas, esparcidas por el tiempo, son los únicos restos que nos permiten intuir lo que pudo ocurrir en realidad, lo que vivieron y sufrieron durante una expedición que terminó durando cinco años y cuya conclusión es tan incierta como terrible de imaginar. La soledad que abrazaba a estos pioneros del Ártico es un sentimiento que resulta difícil de comprender en nuestros tiempos de telecomunicaciones, móviles y redes sociales. Ni siquiera los más desafortunados astronautas, como la tripulación del Apolo 13, a una distancia de trescientos mil kilómetros de nuestro planeta, estaban tan incomunicados como los primeros aventureros polares. En caso de emergencia, los astronautas al menos pudieron llamar a la Tierra diciendo «Houston, tenemos un problema» y conseguir la ayuda de un equipo entero de ingenieros; sin embargo, en los siglos que precedieron a la invención de la radio, los exploradores árticos no tenían ninguna manera de salir de aquellos laberintos helados, no podían avisar al mundo de dónde se encontraban, en definitiva eran las personas más aisladas del universo, perdidos en la nieve a miles de kilómetros del punto civilizado más cercano.

Mientras tanto, resulta conveniente analizar qué ocurría en Inglaterra durante todos estos años, cuáles eran los movimientos que se preparaban para salir en su búsqueda o qué decisiones se estaban debatiendo en las oficinas del Almirantazgo. Las respuestas a estas cuestiones resultan contradictorias. Aunque la búsqueda de Franklin supuso el mayor esfuerzo jamás realizado para encontrar a unos desaparecidos, durante los primeros años, la Armada inglesa pecó en exceso de confianza. La expedición del Terror y el Erebus contaba con la tecnología más avanzada del

momento, los navíos eran los mejores y las bodegas se habían cargado con provisiones, sobre todo en latas de conserva, para tres años. Era muy habitual que una expedición no diera señales de vida en varios inviernos, por lo que tampoco resulta extraño que, durante los dos primeros años, el Almirantazgo ni siquiera se planteara organizar una sola búsqueda. No fue hasta 1848 cuando el silencio desde el Ártico empezó a preocupar al gobierno inglés que, acosado por las peticiones populares empujadas por lady Franklin, finalmente dispuso las labores y preparativos para una gran expedición en busca de los compatriotas desaparecidos. El Almirantazgo fue muy criticado por su falta de reflejos, pero no es menos cierto que puso un gran empeño en organizar numerosas partidas de rescate. De hecho, tras los pasos de Franklin murieron más exploradores que toda la expedición de 129 hombres juntos. Durante los siguientes diez años, hasta cuarenta expediciones indagaron sin tregua el paradero de los desaparecidos. Conforme los años pasaban, muchos comandantes empezaron a utilizar la excusa de la búsqueda de Franklin para camuflar su verdadero objetivo y convertirse en los primeros en conquistar el paso del Noroeste. Algunas de estas expediciones incluso partieron de Inglaterra hacia tierras y latitudes donde Franklin no estuvo jamás.

Los primeros planes oficiales, debatidos acaloradamente durante meses en los despachos del Almirantazgo, se iniciaron a finales de 1847 y preveían, al más puro estilo castrense, una verdadera operación militar con el objetivo de rodear al enemigo y rescatar a los prisioneros del hielo. Una gran expedición, compuesta por tres grupos diferentes, sería la encargada de inaugurar una búsqueda histórica que se terminaría alargando durante más de un siglo y medio. El primero de estos tres grupos exploraría el noroeste siguiendo las rutas marcadas en las órdenes originales que se le dieron a Franklin en 1845. El segundo atacaría el paso por su salida, es decir, por el estrecho de Bering, a la espera de que el Erebus y el Terror hubieran conseguido salir y alcanzar el Pacífico. Finalmente, se organizó una tercera expedición de hombres que se moverían a pie y en trineo por el interior, muy similar a las caminatas que el propio Franklin había realizado en el río Coppermine.

El primer grupo de esta triple expedición que el Almirantazgo organizó en 1848 estaba comandado por el gran James Ross, que había sido nombrado caballero y tenía una gran experiencia en ambos polos. Llevaba consigo dos impresionantes barcos, el HMS Enterprise y el HMS Investigator, y su tripulación estaba sembrada de personajes que con el tiempo serían de vital importancia en las siguientes expediciones que buscaron a Franklin. Contaba en sus filas con el capitán Bird, que se haría cargo de navegar en el Investigator, y con un joven Leopold McClintock, que por aquel entonces solo era teniente pero que, unos años más tarde, sería el oficial que lograría recuperar la célebre carta escrita por la expedición. Este equipo de dos barcos entraría por el estrecho de Lancaster, y su objetivo sería seguir la misma ruta que Franklin tenía establecida en sus órdenes originales. No llegaron muy lejos porque encontraron todos los accesos bloqueados por el hielo en su primer intento. Tanto el canal de Barrow como el del Príncipe Regente estaban sellados a cal y canto por la banquisa, por lo que tuvieron que invernar en Port Leopold, al nordeste de North Somerset, y esperar allí a que los hielos les dejaran algún resquicio.



*El Almirantazgo planeando la búsqueda de sir John Franklin*, pintura de Stephen Pearce, 1851. De izquierda a derecha aparecen: George Back, William Edward Parry, Edward Bird, James Clark Ross, Francis Beaufort (sentado), John Barrow, Edward Sabine, William Alexander Baillie Hamilton, John Richardson y Frederick William Beechey  
© Agostini Picture Library / Album.

Cuando llegó la primavera, los barcos aún seguían atascados y, para aprovechar el tiempo, Ross organizó una partida de búsqueda en trineos, en donde salió a relucir la pericia de McClintock, que con el tiempo se convertiría en un verdadero especialista en estas caminatas. Fue otra marcha impresionante: el grupo de McClintock, arrastrando en aquellos trineos todas las provisiones, herramientas, tiendas y útiles posibles, llegó a recorrer más de ochocientos kilómetros a pie por las gélidas tierras canadienses y, finalmente, regresaron al campamento exhaustos, sin noticias de Franklin, pero vivos. Los barcos seguían atrapados y Ross intentó zafarse del abrazo de la banquisa poniendo a trabajar a todos los hombres en una tarea digna de Hércules: abrir, con picos y palas, un pasadizo por el que escapar de aquella prisión de hielo. Se abastecieron de carne gracias a la caza de aves —cuentan que durante esos meses cazaron más de 2.300 pájaros—, pero el tiempo pasaba y abrir un pasaje a mano sobre una capa de varios metros de hielo se hacía cada vez más difícil. Por suerte, a finales de agosto, un breve respiro en las condiciones climáticas les permitió salir de allí y Ross, aliviado, ordenó avanzar rumbo al estrecho de Barrow. Aquel breve lapso de tiempo solo fue un espejismo, porque enseguida se volvieron a encontrar con altas paredes blancas que les cortaban el paso hacia el oeste. Para empeorar aún más la situación, el camino de vuelta se les empezaba a cerrar así que, ante la posibilidad de quedarse atrapados un segundo invierno, Ross dio la vuelta rápidamente y, como

pudo, consiguió alcanzar las aguas abiertas de la bahía de Baffin, desde donde regresó a Inglaterra. Primer grupo, primera decepción.

El segundo equipo de aquella triple expedición estaba formado por el capitán Kellett, que comandaba el navío Herald, y el capitán Moore, que iba a bordo del Plover. Su misión era la más optimista: dirigirse hacia el estrecho de Bering y esperar allí la salida de Franklin al Pacífico. El Almirantazgo entendió que la larga ausencia de Franklin bien podía estar motivada por su éxito en el paso del Noroeste y envió dos barcos para recibirlos y ayudarlos en la salida. La expedición de Kellett y Moore no tuvo demasiados sobresaltos y, como veían que Franklin no aparecía por el estrecho de Bering, utilizaron el tiempo cartografiando y explorando aquellas aguas, descubriendo una isla apartada e inhóspita a la que llamaron isla de Herald y que, en décadas posteriores, sería protagonista en la expedición de De Long y su desastre en el navío Jeanette.

Para concluir esta copiosa tentativa del Almirantazgo, se dispuso un tercer grupo. Al mando se encontraba el doctor John Richardson, viejo amigo de Franklin que, además, llevaba como segundo a otro gran navegante, John Rae, un hombre que terminaría convertido en uno de los más apasionados marinos polares tras participar en cuatro expediciones y recorrer más de doce mil kilómetros en busca de Franklin. Con el paso de los años Rae sería el explorador que, a la postre, lograría contactar con los inuits que vieron a los últimos expedicionarios con vida. Desafortunadamente, en esta expedición de 1848 no encontrarían ninguna pista del paradero de Franklin; al igual que Ross, los hombres de Richardson se toparon con unas condiciones imposibles, y aquel viaje pasó sin pena ni gloria.

Las tres comitivas regresaron con las manos vacías y el Almirantazgo empezó a preocuparse en serio. Se ofreció la suma de veinte mil libras para el barco que encontrara a Franklin, la recompensa más alta jamás prometida por la Armada británica. Las reuniones se incrementaron, con lady Jane cada vez más ansiosa, presionando a la opinión pública, y finalmente se decidió organizar una campaña de salvamento aún más ambiciosa. Será la mayor movilización de barcos de toda la historia del paso del Noroeste: para acallar las críticas, el Almirantazgo echó toda la carne en el asador y fletó siete barcos, cientos de hombres y gran cantidad de recursos en su intento de encontrar a la tripulación perdida de Franklin. Esta gran empresa merece un detallado recuento de los navíos y comandantes involucrados. El Enterprise y el Investigator se repararon de su anterior viaje y se equiparon hasta arriba. Estos navíos zarpaban al mando de dos nuevos capitanes, Collinson y McClure, con la tarea de ser el puesto de avanzadilla en el lado ruso y esperar nuevamente la salida de Franklin por el estrecho de Bering. Habían pasado casi cinco años de la desaparición de Franklin, pero el Almirantazgo aún no había perdido la esperanza de que el Terror y el Erebor aparecieran por el otro lado, saliendo exitosos del paso del Noroeste. A este grupo se uniría también el capitán Kellett, en el HMS Plover, por lo que en esta ocasión habría tres barcos en la salida por el estrecho de Bering.

El grueso de la expedición, otros cuatro navíos, se organizaba para zarpar hacia el estrecho de Lancaster llevando consigo a los protagonistas de algunas de las aventuras más rocambolescas de la historia polar. En este grupo principal destacaban dos preciosos y modernos navíos, el HMS Resolute y el HMS Assistance, que representaban lo más granado que el Almirantazgo podía ofrecer. Ambos desplazaban más de cuatrocientas toneladas cada uno y estaban equipados con

máquinas de vapor que movían sus grandes hélices. Como refuerzo y apoyo para los buques principales se dispusieron otros dos, el Pioneer y el Intrepid. Una partida de cuatro grandes barcos que navegarían comandados por el capitán Horatio Thomas Austin, que pondría en práctica técnicas de búsqueda de lo más novedosas. Tanto en el Museo Marítimo de Londres, en Greenwich, como en el Museo Polar de Cambridge, se encuentran expuestos algunos de los sorprendentes objetos de esta expedición de búsqueda de Franklin capitaneada por Austin. En sus vitrinas se exhiben, por ejemplo, paquetes con globos, un medio aéreo que en esa época comenzaba a ponerse muy de moda, a los que habían añadido un ingenioso mecanismo. Se lanzaban desde los barcos y, mientras ascendían, liberaban una lluvia de papeles con la localización de donde podían encontrar depósitos de comida, y con la latitud y longitud exacta en la que se movían los barcos que estaban buscando a Franklin. El mecanismo era recurrente, los globos se soltaban desde los barcos cuando ya estaban en el Ártico, portaban una mecha a la que ataban cientos de copias de los documentos con la información escrita. Una vez prendida, conforme se iba consumiendo, dejaba caer los papeles y los esparcía por las zonas donde se pensaba que estaban los desaparecidos. De esta manera, si los hombres de Franklin encontraban uno de aquellas hojas, podían saber dónde encontrar depósitos de comida y, lo más importante, conocer la localización de los barcos que les estaban buscando.

Se utilizaron también anillos de metal con la información y posición de los barcos de rescate grabada en ellos y que colocaban en cualquier animal que encontraban. Se solían utilizar en liebres y zorros árticos. Les ponían estos anillos como collar y los soltaban con la esperanza de que los hambrientos hombres de Franklin capturasen alguno de estos animales, encontrando así el anillo con la información de dónde estaban amarrados los barcos de rescate. Otros objetos muy usados fueron diferentes medallas y piezas de metal reluciente, con inscripciones informativas, por ejemplo: «A la atención de sir Franklin... el barco HMS Assistance le espera en la latitud 74° 30' N y longitud 96° Oeste». Sabiendo que a los inuits les encantaba cualquier clase de objetos brillantes, los marineros de las expediciones de rescate les regalaban estas medallas para que se las enseñaran a los hombres de Franklin en el caso de que se encontrasen con ellos.

La amplia búsqueda de 1850 no acaba aquí. Además de la gran expedición del Almirantazgo, otros factores, como la recompensa de veinte mil libras o el ímpetu de lady Franklin, que en estos años se había convertido en la heroína de toda Inglaterra, consiguieron que otras expediciones particulares se sumaran a los esfuerzos oficiales. Así, más barcos se unieron a la empresa del Almirantazgo. Navíos como el Lady Franklin o el Sophia, al timón de un capitán ballenero llamado William Penny, se lanzaron a la búsqueda en lo que sería la primera de las cuatro expediciones que la esposa del capitán desaparecido logró poner en marcha por sus propios medios. A todo lo reunido hasta el momento habría que añadir otra expedición, patrocinada por el conocido millonario del *whisky*, Felix Booth, que ponía la goleta Felix a las órdenes del gran sir John Ross, el mismo que se había convertido en el explorador británico por excelencia y que, años atrás, había rechazado la expedición por considerar que ya estaba demasiado mayor. A pesar de su avanzada edad, Ross se volvió a embarcar rumbo al Ártico para buscar a su amigo Franklin. La movilización de 1850 aún atrajo a más buques, y a toda esa miríada de navíos hubo que añadir otros dos más: el Advance y el Rescue, financiados por el magnate Henry Grinnell, un rico



comerciante norteamericano que ocupará un importante papel como mecenas en futuras expediciones árticas. La leyenda de los hombres de Franklin traspasaba fronteras y llegaba a todo el mundo. La Armada estadounidense se terminaría uniendo a la búsqueda y, con la ayuda económica de Grinnell, envió dos embarcaciones al mando del teniente De Haven. Para finalizar el enorme despliegue, se incluiría una nueva expedición, también impulsada por lady Franklin, que sería capitaneada por Forsyth, a bordo de una goleta llamada Prince Albert.

La compleja organización de esta ambiciosa infraestructura naval ocupó más tiempo del que lady Franklin hubiera deseado: impaciente, día tras día, se presentaba a las puertas del Almirantazgo demandando más urgencia en todos aquellos planes. Tras meses de preparativos, y a lo largo de la primavera de 1850, la mayor ofensiva contra el noroeste se encontraba por fin dispuesta para partir desde diferentes puertos de Inglaterra y Estados Unidos. Ninguno de ellos, evidentemente, encontró a los hombres de Franklin que, ya por estas fechas, estaban muy mermados y dispersos por las inmensas latitudes del Ártico canadiense. Habían pasado cinco años desde su desaparición y muchos consideraban que era demasiado tarde. Unos años después, Rae averiguó que en 1850 aún quedaban hombres vivos de aquella expedición, un puñado de supervivientes, abocados al canibalismo, enfermos y famélicos, perturbados o incluso enloquecidos por la intoxicación de plomo, y sobre todo, cansados después de arrastrar cientos de kilómetros lo poco que habían ido salvando durante aquellos años. La gran tentativa de 1850 no iba a conseguir rescatar, ni ayudar, ni tan siquiera localizar a los pocos hombres que por entonces quedaban con vida. Más bien fue al contrario, algunos de estos barcos de rescate sufrieron en sus propias carnes lo que significaba quedarse atrapado en el Ártico. Aventuras y desventuras de unos cazadores que terminaron cazados por el hielo y de rescatadores que, finalmente, necesitaron ser rescatados.

## EL CAZADOR CAZADO

A medida que iban regresando los diferentes barcos de aquel gran intento, quedaba cada vez más claro que las posibilidades de encontrar con vida a los hombres de Franklin eran escasas, por no decir nulas. Por su parte, lady Jane continuaba con sus frecuentes visitas a las oficinas del Almirantazgo, pero al comprobar que el interés y los esfuerzos del gobierno disminuían, realizó un inteligente cambio de estrategia y se dirigió entonces a la prensa. Los diarios de la época ejercieron presión en los altos mandos que, en 1852, decidieron enviar una nueva expedición con cinco barcos más. Embarcaciones bien conocidas de anteriores expediciones y que, después de las necesarias reparaciones, volvían a hacerse a la mar comandadas por uno de los oficiales más incompetentes y odiados de toda la historia polar, Edward Belcher. El noble inglés tenía fama de autoritario, y gozaba de poca popularidad entre los marineros, pero el Almirantazgo admiraba su disciplina y había conseguido una buena posición gracias a sus exploraciones en Asia. La decisión de ponerlo al mando de una expedición ártica fue muy discutida, pues en aquellos barcos había capitanes experimentados, conocedores de las regiones polares, y muy pocos estaban de acuerdo con su nombramiento. Aun así, a pesar de que nunca había viajado al Ártico, las órdenes del Almirantazgo fueron claras y Belcher sería el comandante en jefe de aquel nuevo intento de encontrar a Franklin.

Los nombres de sus navíos resultarán familiares de la anterior expedición en 1850: el HMS *Resolute*, con Henry Kellett de capitán, acompañado del HMS *Intrepid* y del HMS *North Star* como barcos de apoyo; el HMS *Assistance*, en el que iba embarcado el propio Belcher, y finalmente el HMS *Pioneer*, que llevaba como capitán a Sherard Osborn, un aguerrido inglés nacido en la India que, a pesar de su juventud, contaba entonces con tres expediciones polares a sus espaldas. Exceptuando a Belcher, todos eran marinos que conocían los rigores y peligros de aquellas aguas, pero aún así la expedición resultaría un verdadero desastre por la incompetencia y el absorbente mando de comandante, que se empeñó en decisiones temerarias sin escuchar los consejos de sus acompañantes. En 1852 zarparon de Inglaterra rumbo al estrecho de Lancaster, iniciando así una expedición extraña, sorprendente y claramente desorganizada que se quedaría enredada en el hielo durante algo más de dos años, y que viviría situaciones realmente singulares. La primera de ellas es que los cinco navíos pronto se iban a convertir en seis, gracias al rescate de uno de los barcos que continuaban atrapados desde la anterior expedición de 1850. El HMS *Investigator*, con Robert McClure de capitán, aún seguía en el Ártico. Tras soportar dos inviernos terribles, su desesperada tripulación estaba a punto de acabar como Franklin cuando, milagrosamente, Belcher los encontró y rescató a los supervivientes. Este feliz desenlace sería la única buena noticia que tendría la expedición de Belcher.

Un ejemplo del mando autoritario de Belcher y de por qué era tan odiado entre sus marineros lo encontramos en el trato que ofreció a los pobres exploradores que rescató del HMS *Investigator*. Aquellos hombres estaban malnutridos, habían pasado dos inviernos gélidos atrapados en el hielo y cualquier oficial indulgente los hubiera enviado de vuelta a casa con sus

familias. Belcher, sin embargo, los incorporó a su expedición y les dijo que no había descanso, que tendrían que abandonar el HMS Investigator y unirse a su expedición en el resto de barcos. El sorprendido McClure y sus hombres, que ya llevaban dos años de sufrimiento ártico, obedecieron a regañadientes sin saber que les esperan otros dos años más atrapados con el inepto Belcher, porque en 1853 todos los barcos de esta expedición se verían acorralados por el hielo en la bahía de Mercy, donde quedarían estancados ese invierno y otro más, el de 1854.

En el verano de 1854, después de dos años atrapados, que para los tripulantes del HMS Investigator ya eran cuatro, Belcher ordenó algo insólito: abandonar todos los barcos y alcanzar a pie la isla de Beechey, desde donde esperaba ser rescatado y llevado de vuelta a casa. Desentenderse de aquellos navíos que representaban el orgullo de Inglaterra era una decisión inaudita, incluso los marineros más hambrientos y cansados consideraban aquello un acto de alta traición. Pero Belcher se impuso una vez más, amenazando a todo el mundo con fusilarlos allí mismo, y la expedición terminó con los barcos de su majestad la reina abandonados en el hielo y con sus tripulaciones caminando hacia la isla de Beechey.

Al año siguiente, el deshielo liberó uno de estos buques, que empezó a navegar por aquellas aguas sin nadie a bordo. El HMS Resolute, convertido en barco fantasma, y libre de la banquisa, flotó sin que nadie lo gobernase y, empujado por las mareas, fue saliendo pacíficamente hacia aguas abiertas. El 10 de septiembre de 1855, después de estar un año a la deriva sin nadie al timón, un barco ballenero estadounidense llamado George Henry, capitaneado por un tal James Buddington, se encontró con él mientras navegaba libremente en las aguas de la bahía de Baffin... a casi dos mil kilómetros de donde había sido abandonado por Belcher.

La historia del Resolute se hizo célebre, ya fuese con tripulación o como barco fantasma que navegaba a la deriva más de 1.200 millas hasta llegar a la bahía de Baffin, sus andanzas se contaban por doquier en *pubs* y tabernas. Un año después, Estados Unidos devolvió el barco al Almirantazgo de Inglaterra en señal de buena voluntad entre los dos países. La reina Victoria devolvió el favor a los norteamericanos y con la madera del barco mandó construir varios muebles y escritorios, entre ellos el famoso escritorio Resolute que hoy podemos ver en la Casa Blanca como la mesa del presidente en el despacho oval. Fotos como la de Obama posando sus pies encima o la de Kennedy jugando con su hijo escondido bajo el hueco del escritorio son parte ya de la historia. Una mesa presidencial construida con el barco fantasma más famoso de la historia polar.

La búsqueda de Franklin continuó durante los siguientes años, extendiéndose hasta nuestros días. A partir de 1852, todo el mundo daba ya por perdidos a los marinos del Terror y el Erebus, pero la leyenda que se había forjado alrededor de la expedición consiguió que muchos otros navegantes y exploradores continuaran en su busca, no ya para rescatar a los supervivientes, sino para desenmarañar el enigma de lo que había ocurrido con aquellos hombres. En la romántica sociedad victoriana de aquellos años, el misterio seguía abierto para cualquier explorador que quisiera zarpar en busca de aventuras. Incontables expediciones y navegantes siguieron los pasos de Franklin, y algunos empezaron a utilizar esa búsqueda como excusa para organizar sus viajes. Edward Inglefield fue uno de los primeros en reconocerlo abiertamente.

En 1852, Inglefield partía hacia el Ártico con el patrocinio de la incansable lady Franklin,

supuestamente para encontrar a su marido, pero el navegante mentía con descaro. Nunca tuvo intención de buscar a Franklin, de hecho se dirigió hacia latitudes en las que la expedición perdida jamás había estado. Pero durante aquella fingida búsqueda, el oficial británico expresó su deseo de colocar la bandera inglesa más al norte que nadie y años más tarde escribía: «Por mi mente pasaron descabellados deseos de llegar al Polo Norte». Inglefield abrió la veda, comenzaba una carrera que antes no interesaba a nadie, llegar a los 90° N, alcanzar el Farthest North, el punto más al norte del planeta. La búsqueda de Franklin se convertiría en un simple pretexto, y nuevos países volverían a interesarse por el Ártico y por conseguir, de una vez por todas, alguno de los pasos, ya sea por el nordeste o por el noroeste. Se iniciaba así la carrera por el Farthest North, por llegar al Polo Norte.

## Americanos

Intentad recordar al chaval más flaco y endeble de vuestra clase en el colegio e imaginad ahora que os lo encontráis, unos años después, convertido en explorador, luchando contra las adversidades más duras y encabezando expediciones en los ambientes más extremos del planeta. Ese joven frágil se llamaba Elisha Kent Kane y a los pocos meses de nacer los médicos le detectaron un grave problema de corazón. Cuando los doctores se lo comunicaron a sus padres no dieron muchos rodeos y hablaron de forma directa: su hijo no aguantará muchos meses más. Por fortuna, aquel bebé consiguió vivir y no falleció tal como pronosticaban los médicos, aunque creció enfermizo y débil, aquejado constantemente de fiebres y de todo tipo de males que lo tuvieron postrado en la cama durante largas temporadas. Sin embargo, aun con sus achaques de salud y sus problemas de corazón, Elisha Kane consiguió llegar a la universidad y matricularse en la Facultad de Medicina. Aquella fue una etapa muy dura para él al contraer una fiebre reumática que nuevamente hizo pensar a los médicos que al joven le quedaba poco de vida. Los doctores de la época volvieron a sus lúgubres predicciones y vaticinaron que Kane no lograría terminar con vida la universidad. Llegados a este punto, su padre habló con él y le dijo: «Elisha, si vas a morir, muere al pie del cañón».

Kane hizo caso a su padre y después de licenciarse en Medicina y convertirse en el doctor Elisha Kane, aquel endeble chaval terminó siendo uno de los exploradores más entregados de la historia. Navegó por todo el Mediterráneo, exploró la India, visitó China, se introdujo en el corazón de Asia y luego se fue a África. Estuvo enfermo igualmente, las largas travesías por mar lo mareaban y pasó gran parte de sus andanzas por todo el mundo vomitando por la borda o aquejado de fiebre en su camarote, pero como él siempre decía: «Si mi salud me va a dar poco tiempo de vida, prefiero estar enfermo viajando que encerrado en casa». Kane nació en 1820 y finalmente falleció con tan solo treinta y siete años, pero nadie puede decir que no aprovechó al máximo sus pocos años de vida. En Filipinas atravesó el cráter de un volcán colgado de una cuerda hecha de tiras de bambú, en México lideró una partida de guerrilleros e incluso recibió un lanzazo en el abdomen (herida a la que también sobrevivió), en Egipto se adentró en las

catacumbas de Tebas, y por supuesto, en la última etapa de su vida terminó enamorado de las regiones polares, de una manera tan apasionada que acabó siendo conocido por todos como el doctor del Ártico.

## ELISHA KANE, EL DIVULGADOR

La búsqueda de Franklin pronto se convirtió en un acontecimiento internacional. Lo que comenzó como un problema interno de la Royal Navy se transformó en noticia mundial y, conforme transcurrían los años sin rastro de la expedición, otros países fueron mostrando interés en desvelar el misterio o directamente en convertirse en los primeros que cruzaban el paso del Noroeste. La desaparición de la expedición de Franklin significó un potente hito que caló en la sociedad de mediados del siglo XIX y, a la postre, supuso un gran impulso para la exploración de las regiones polares. En un inicio, las expediciones estadounidenses llegaron de la mano del rico comerciante Henry Grinnell, que mantuvo contacto con la decidida Jane Franklin y que terminó financiando varias expediciones en búsqueda de los desaparecidos. En la primera de estas expediciones, estuvo al mando el oficial de la marina Edwin de Haven que, con dos barcos alquilados a la Armada de Estados Unidos, el Rescue y el Advance, partió desde el puerto de Nueva York en mayo de 1850.

Por su parte, Elisha Kane había conseguido licenciarse y convertirse en un joven médico, achacoso y enfermizo, pero con ganas de disfrutar la vida a pesar de su mala salud. En 1842, con el título de Medicina recién adquirido, buscó su primer destino como facultativo en Filadelfia, pero pronto descubrió que aquello le aburría soberanamente. Tan solo duró unos meses en el tedioso puesto, recordando a diario las palabras de su padre: «Elisha, si vas a morir, hazlo al pie del cañón». Apenas un año después, en 1843, Kane escribía a la Marina con sus credenciales para incorporarse como médico de a bordo de cualquier barco que le asignaran. Su estreno llegó como cirujano en una expedición al misterioso Oriente. Caleb Cushin, un profesor de Matemáticas, que también hacía funciones de diplomático y embajador para Estados Unidos, se embarcaba hacia Asia al mando de una expedición organizada por la Comisión de Asuntos Exteriores con un objetivo histórico: negociar el primer acuerdo comercial de Estados Unidos con China, el tratado de Wang Hiya o Wanghia. Su primer gran viaje le dejó con una sensación extraña, agrídulce. Kane descubrió que las travesías lo hacían enfermar, se mareaba en los barcos, vomitaba por la borda y se pasaba gran parte del viaje tumbado en los camarotes sufriendo de alguna fiebre. Esto sería una constante en la vida de Kane que frecuentemente caía enfermo durante las largas temporadas en alta mar. Sin embargo, por otra parte, aquella primera expedición recorriendo el mundo, descubriendo costumbres y gentes exóticas, significó la experiencia más fascinante que había vivido y lo empujó a tomar la gran decisión: seguiría viajando y viajando mientras su salud se lo permitiera.

En marzo de 1849, Kane se ha curtido ya en mil viajes por medio mundo, ha visitado Africa, Sudamérica y, después de unos años apasionantes, recalca en un soporífero puesto en el USS Supply. Decidido a escapar de aquella rutina lo antes posible, escribe una carta a los altos mandos de la Armada ofreciendo sus servicios en la expedición que Henry Grinnell estaba organizando para buscar al desaparecido John Franklin. Era la primera expedición Grinnell y en aquellas heladas tierras del noroeste, Elisha Kent Kane iba a descubrir su pasión por el Ártico.

En mayo de 1850, el capitán De Haven, al mando del *Advance* y el *Rescue*, enfiló el paso del Noroeste tras los pasos de la expedición perdida de Franklin. A bordo, el joven Kane desempeña las funciones de ayudante de cirujano en la primera de sus expediciones polares. La comitiva americana fue la responsable del hallazgo de las tres tumbas de Brain, Hartnell y Torrington en el campamento de la isla de Bleechey. Un éxito muy destacable en la composición del rompecabezas de Franklin que, además, sirvió para forjar a Kane como explorador ártico. Aquella mezcla helada de sufrimiento y belleza de los paisajes polares dejó una profunda impresión en el joven Elisha. En el libro que posteriormente publicaría, el doctor explica que, al llegar los primeros rayos de sol en enero, tras un invierno en total oscuridad, echó a andar y se alejó unos kilómetros del barco. En solitario, sentado en una pequeña colina frente a la interminable extensión de hielo y nieve del Ártico, contempló el primer amanecer después de más de ochenta días de tinieblas. Emocionado escribía: «Nunca, jamás, hasta que me cubra la tierra de la sepultura o el hielo de estas tierras, volveré a privarme de esta bendición de bendiciones».

La primera expedición Grinnell terminó sin demasiados sobresaltos y a su vuelta a Estados Unidos, Elisha Kane consiguió publicar un libro contando su experiencia. La obra se tituló *The US Grinnell Expedition in search of sir John Franklin, a personal narrative*, y este subtítulo de «relato personal» fue lo que le llevaría a conseguir fama internacional. Para sorpresa de muchos, el buen doctor se reveló como un magnífico escritor, y más tarde como un apasionado orador que explicaba las durezas del Ártico como nadie lo había hecho nunca. Hasta aquel momento, la mayoría de libros y narraciones realizadas por los capitanes que viajaban al Ártico consistían en rígidos diarios militares, listas de las tareas realizadas, fechas, localizaciones... en definitiva, un compendio de fríos apuntes que dejaban poco lugar para las experiencias personales, para las desdichas y aventuras que aquellos hombres habían sufrido. La obra de Kane ofrecía una nueva perspectiva al añadir su narrativa personal y acercar el relato de los hechos a lo que el público quería. En sus conferencias explicaba anécdotas y hechos fascinantes, hablaba de cómo eran necesarios tres hombres y un hacha para cortar la mantequilla congelada en la bodega, describía el dolor de la amputación de los dedos por congelación, detallaba el terrible sonido del hielo crujiendo y aplastando el casco del barco. Nadie había contado las aventuras polares con tanta pasión y detalle, sus conferencias colgaban el cartel de no hay billetes y él llegaba a cobrar miles de dólares por una sola de ellas. Kane se convirtió en el primer divulgador de las expediciones polares, tanto que hasta el propio Julio Verne se sintió fascinado por su obra y terminó escribiendo varias novelas ambientadas en el Ártico. Kane se convirtió en el héroe americano del Polo Norte. Allá donde iba, le llamaban «el doctor Kane de los mares árticos», llenaba auditorios y sembraba admiración. Su fama llegó a su máxima cota cuando, entre todo el reconocimiento por sus conferencias, anunció su inminente boda con la célebre médium Margaret Fox, una de las tres hermanas que afirmaban poder comunicarse con los muertos y que iniciaron lo que hoy conocemos como «espiritismo». En realidad Margaret era una simple charlatana con una curiosa habilidad: podía hacer crujir las articulaciones de sus dedos transmitiendo los mensajes del más allá mediante golpecitos de sus pies en el suelo, granjeándose una enorme fama en los círculos esotéricos, muy frecuentes en aquellos tiempos.

En 1853, la fama del doctor Kane se ha extendido y lo llaman desde todo el país para que



acuda a dar conferencias, pero Elisha, nuevamente, se aburre. Quiere viajar, anhela regresar a aquellas tierras árticas y por fin ve su oportunidad de la mano del magnate Henry Grinnell, que ya prepara su siguiente expedición. Su libro y sus conferencias lo han convertido en un hombre célebre y aquí llegaría el primer error. Empujado por esa fama, Grinnell ofrece a Kane comandar esa segunda expedición, y aunque Elisha era un gran orador, un estupendo escritor, no resultaría ser un buen organizador y capitán. La expedición Grinnell al mando de Elisha Kane era un proyecto modesto. Un solo barco, el *Advance*, y una tripulación de apenas veinte hombres que zarparían en mayo de 1853 tras los pasos de Franklin. Habían pasado más de ocho años desde su desaparición y muy pocos creían que pudiera estar vivo. De hecho, el objetivo real de Kane era alcanzar el Polo Norte y llegar hacia lo que en aquel momento se creía que era un mar abierto en el que podrían navegar libremente. Era una teoría que llevaba rondando la cabeza de muchos exploradores, geógrafos y científicos durante cientos de años. En el siglo XIX, la idea volvió a coger fuerza y muchos pensaron que, más allá de aquella inmensa banquisa de hielo, existían aguas libres por las que poder navegar. En nuestros días sabemos que ese mar polar abierto no existe, salvo que el cambio climático nos lo traiga en un futuro cercano, pero en aquel momento representaba una teoría aceptada por muchos. El intento por alcanzarlo llevó a Kane a quedarse atrapado en los hielos del Ártico durante dos inviernos, en los cuales vivió una de las epopeyas más memorables de la exploración polar.

La determinación de Kane por encontrar aquel mar helado iba a convertir esta segunda expedición Grinnell en un intento encubierto por llegar al Polo Norte. Pasaron de largo sin disimulos el estrecho de Lancaster, donde se sabía con toda seguridad que Franklin se había internado y por donde habían encontrado las pistas de su campamento en la isla de Bleechey, y siguieron hacia el norte, rumbo a Smith Sound, el fino estrecho que se extiende entre las aguas de Groenlandia y la gran isla de Ellesmere.

En la fase inicial de su trayecto realizan una breve parada en el puerto ballenero de Upernavik, en las costas de Groenlandia, y allí se incorporaron dos tripulantes más, el esquimal Hans Hendrick y un danés llamado Carl Petersen, que servirá de traductor, puesto que habla con fluidez el idioma inuit. Se completa así la tripulación final de la expedición y el *Advance* se interna en la bahía de Baffin. El doctor Kane pone rumbo norte bordeando Groenlandia y sin alejarse demasiado de la costa. Llegan a las islas Littleton, superando los 78° N, dejan allí un primer depósito de víveres, lo señalizan para localizarlo en caso de necesidad, y continúan rumbo norte por la costa de Groenlandia. Consiguen alcanzar los meritorios 78° 37' N - 70° 40' O, en lo que hoy conocemos como bahía de Rensselaer, dentro de un brazo de mar bautizado como cuenca de Kane. No logran avanzar mucho más. En aquellas latitudes desconocidas de la inmensa Groenlandia iban a pasar dos años atrapados.

El *USS Advance* se encuentra con la gran banquisa de hielo y tras soportar una potente tormenta veraniega, el 24 de agosto de 1853, Kane advierte que el invierno está llamando a sus puertas y se resguarda rápidamente para preparar la llegada del frío. De Kane se pueden afirmar muchas cosas, era intrépido, valiente, un magnífico escritor y un gran divulgador de la exploración polar, pero no se puede decir que fuera un buen organizador. Calculó mal las provisiones, e incluso la deseable tarea de ir dejando depósitos de comida por el camino pronto se volvió en su

contra cuando comprobó estupefacto que la cantidad escondida era excesiva y que había conservado pocos alimentos en el barco. La expedición también descubrió demasiado tarde que escaseaba el combustible y empezaron a quemar algunas de las estructuras del barco que no eran totalmente indispensables. A pesar de que ya estamos a mediados del siglo XIX, entre los marineros comienzan a aparecer síntomas de escorbuto y para rematar todos estos infortunios, las bodegas del Advance se encuentran repletas de ratas. Este último problema era bastante común en los barcos y expediciones, pero Kane se topó con una verdadera plaga. Para intentar atajar aquella descontrolada epidemia de roedores el capitán lleva a cabo acciones tan contundentes como temerarias. Opta por fumigar todo el barco con carbón vegetal, una decisión que solo sirve para incendiar el navío. Con medio barco en llamas y asfixiado por el humo, Kane se desmaya y tiene que sacarlo inconsciente, arrastrándolo por los pies, fuera del barco. Tras sofocar el fuego y salvar el Advance, los tripulantes abandonan la idea de la fumigación y las ratas vuelven a hacerse las dueñas.

Durante las últimas semanas del primer verano la expedición intentó prepararse lo mejor que pudo. Se levantó un almacén fuera del barco para mantener las provisiones alejadas de los roedores, se construyó una cubierta de madera para proteger el Advance, e incluso se fabricó una jaula para los perros de tiro. Pero las adversidades seguían llegando y se encadenaban una tras otra. A los pocos días del incendio, uno de los perros dio muestras de lo que ellos pensaron que era rabia e intentó morder a varios hombres antes de que lo pudiesen detener. Lo sacrificaron, pero al poco tiempo cuarenta y seis de los cincuenta y dos perros de tiro que llevaban a bordo murieron de la misma afección y con los mismos síntomas. A partir de entonces todas las salidas al exterior tuvieron que realizarse con hombres tirando de los pesados trineos. Para empeorar aún más las cosas en una de estas excursiones con trineos murieron dos hombres y a otros tantos les debieron amputar varios dedos congelados. Paradójicamente, y a pesar de las adversidades de aquellos aguerridos exploradores, de vez en cuando recibían la visita de algún que otro inuit que se quedaba sorprendido de las pobres condiciones en las que estaban viviendo aquellos hombres blancos. Los encontraron tan mal que, en varias ocasiones, los esquimales les llevaron comida, algo de caza, carne de foca y de morsa. Gracias a las labores de traducción de Carl Christian Petersen, la tripulación pudo comunicarse con ellos y entablar relaciones amistosas que los ayudaron a sobrellevar el duro invierno. El auxilio de aquellos inuits no solo se limitó a brindarles alimento, también les enseñaron algunos trucos y técnicas de supervivencia, les dieron indicaciones de dónde se encontraban y cómo proseguir su camino cuando estuvieran libres de hielo.

Mientras tanto, la expedición permanecía fiel a sus objetivos científicos y, siempre que el tiempo lo permitió, se realizaron excursiones para cartografiar la zona, descubrir regiones sin explorar o recoger multitud de datos meteorológicos. El invierno pasaba y parecía que, a duras penas, lo iban a conseguir. Sin embargo, la primavera llegó y el barco seguía atrapado en el hielo. En mayo de 1854, Kane, que nuevamente había estado enfermo buena parte del invierno, se fue incorporando con la mejoría del tiempo y preparó algunas excursiones de exploración a la espera de que el barco se liberara. Se organizaron así dos grupos: por un lado, el doctor de la expedición y aguerrido explorador polar, Isaac Israel Hayes, se dirigiría al oeste, cruzando Smith Sound y

alcanzando unas tierras que, en honor al benefactor de la expedición, se bautizarían como Grinnell Land; por otro, iría el propio Elisha, al frente de otra partida que ascendería hacia el norte siguiendo la costa de Groenlandia y terminaría llegando a lo que hoy conocemos como cuenca de Kane, una región situada al norte de la Tierra de Inglefield. Los hombres de este segundo grupo se convertían así en los primeros europeos que contemplaban el gran glaciar Humboldt, una masa de hielo que en aquella época, sin los actuales rigores del cambio climático, se extendía a lo largo de casi cien kilómetros. El propio Kane lo describía de esta forma:

Se levantaba en forma de sólido y vidriado muro, a noventa metros sobre el nivel del mar. Era una larga y eterna línea brillante. Aquella masa semisólida avanzaba destruyendo todo rastro de vida, absorbiendo rocas e islas, abriéndose camino imparables a través de la corteza superficial del mar.

Se encontraban en los límites conocidos de su época, cartografiando, midiendo, recogiendo datos, pero el Advance seguía atrapado y los problemas del primer invierno no mejorarían en el segundo. Las provisiones eran cada vez más escasas, y la relación del capitán con la tripulación se deterioraba a un ritmo creciente. Kane había embarcado con su propio código de conducta, que tenía tres reglas fundamentales: obedecer estrictamente la cadena de mando, no beber alcohol y no proferir palabras irreverentes. Después de los largos meses atrapados en el hielo, en mitad de la gélida oscuridad polar, sin combustible para el barco, sin un bocado que llevarse al estómago y con la incompetencia manifiesta como organizador de Elisha Kane, los marinos estaban al borde de lo que ya parecía un motín inevitable.

El día 5 de septiembre, mientras se preparaban para afrontar el inevitable segundo invierno, Isaac Hayes abandona el barco junto con otros ocho marineros, tras los numerosos enfrentamientos con el capitán. La situación es insostenible y Kane actúa de manera amistosa en un intento de apaciguar los ánimos. Elisha les informa de que no tomará represalias, que no tendrá en cuenta la rebelión de Hayes, y añade una curiosa petición: aquellos que abandonen la expedición deberán firmar un documento en el que manifiesten que se marchan voluntariamente y bajo su propia responsabilidad. Nueve marineros, incluyendo a Hayes, firman ese papel y abandonan el barco. Su pequeña rebelión resulta ser un completo desastre. Sin refugio, salvo por el pequeño bote con el que parten, con unas provisiones irrisorias y con el invierno a la vuelta de la esquina, los hombres de Hayes regresan derrotados al Advance tres meses después de su conato de motín, convertidos en espectros famélicos y congelados.

La vuelta de los rebeldes fue recibida sin excesivos sobresaltos por la tripulación. Al advertir el lamentable estado en el que regresaban los amotinados, Kane se comportó como un caballero, decidió que el Ártico ya les había proporcionado suficiente castigo y los aceptó sin reprimendas. El propio Kane, haciendo gala de sus conocimientos médicos, ayudó con la amputación de algunos miembros congelados, e incluso atendió a Hayes, que perdió dos dedos de la mano y varios de los pies. La expedición volvía a estar completa para afrontar el resto del invierno. Apenas les quedaban provisiones, el escorbuto se cobraba las primeras bajas y la dura realidad es que habrían muerto todos de no haber sido por la generosa ayuda de los esquimales. Allí se encontraba la segunda expedición Grinnell, atascada en los 78° N, muriendo literalmente de hambre y frío, mientras que los inuits iban y venían por los hielos con una facilidad pasmosa.

Algunos incluso recorrían cientos de kilómetros solo para ver a aquellos famélicos hombres blancos, que se convirtieron en una especie de atracción para familias enteras de esquimales que viajaban con sus hijos para conocerlos y que de paso les traían algo de caza para que pudieran comer. Gracias a eso iban resistiendo. Esa era la situación durante un segundo invierno que estaba resultando oscuro, largo y muy duro. De continuar así no habrían durado mucho más y, aunque los deshielos de la primavera brindaban algo de caza para alimentarse, ya no tenían perros para desplazarse y, durante los meses más fríos, habían quemado gran parte de la madera del barco para calentarse. La única opción, arriesgada y a primera vista imprudente, era renunciar al escaso abrigo que proporcionaba ya el *Advance*, marchar a pie arrastrando los botes hasta alcanzar mar abierto y una vez allí subirse a ellos, remar hacia el primer asentamiento ballenero en tierra firme o esperar a ser rescatados por algún barco.

A mediados de mayo de 1855, aprovechando la mejoría del tiempo y la vuelta de la luz solar al Ártico, los exhaustos exploradores abandonan el *Advance* e inician una lenta caminata tirando de los botes que llenan con lo poco que les queda. La expedición se convierte así en un épico esfuerzo por no acabar como Franklin y sus hombres.

Quedaban vivos dieciséis tripulantes, pero cuatro de ellos se encontraban inválidos e incapaces de ponerse en pie; así que, en la práctica, eran doce hombres que debían ingeniárselas para arrastrar tres pesados botes a través de más de cien kilómetros de terreno helado, con grandes desniveles, y atravesando grandes extensiones a medio descongelar. En un principio, Kane pensó en dividirlos en equipos que se encargarían de mover cada bote, pero al poco de comenzar la caminata se dio cuenta de que era imposible. Incluso juntos, aquella docena de hombres apenas podía desplazar una sola embarcación. La solución final fue avanzar moviendo un bote, volver atrás para empujar el segundo, y nuevamente regresar a por el tercero. Durante la travesía, otro de los marineros, Christian Ohlsen, se hirió gravemente al intentar recuperar un trineo que había caído a través del hielo. Al cabo de unos días falleció y fue enterrado por el camino. Después de algo más de un mes de fatigas lograron alcanzar el mar, y el 19 de junio de 1855 se subieron a los botes y comenzaron a remar, ya en aguas abiertas, rumbo al cabo Alexander.

Los épicos viajes de Nansen o Shackleton resultan bien conocidos por el público general, pero pocos han oído hablar de la espectacular navegación realizada por los marinos de la segunda expedición Grinnell. Aquí se encontraba la tripulación de Kane, deshecha, malherida y hambrienta, enfrentándose a una travesía casi imposible. Tras la agotadora caminata a pie, aún se extendían ante ellos más de 1.200 millas, unos dos mil kilómetros, de aguas bravas y peligrosos icebergs que a punto estuvieron de volcar en varias ocasiones sus endeble botes. Aun así, a veces a vela y otras remando, y tras pasar cuarenta y nueve días en el mar Ártico sin apenas comida ni agua, los hombres que quedaban fueron avistados el 6 de agosto por un ballenero de bandera danesa. Finalizaba así la segunda expedición Grinnell bajo el desorganizado mando de Elisha Kent Kane.

En las páginas de la historia polar se cuentan muy pocos éxitos y, sin embargo, se alzan muchos héroes. Objetivamente, la mayoría de expediciones realizadas a lo largo de estos cinco siglos deberían llevar el calificativo de desastrosas, pero las enormes dificultades a las que se

enfrentaron y, sobre todo, la fuerza de voluntad que demostraron han convertido a muchos exploradores en verdaderas leyendas, a pesar de que solo un puñado de ellos alcanzó realmente sus metas. Así ocurrió con Elisha Kane, que a su regreso fue ovacionado como «el mayor héroe de la exploración polar que Estados Unidos ha tenido nunca» y, como era de esperar, publicó un libro narrando las aventuras de esta segunda expedición Grinnell. La obra, titulada *Arctic Explorations*, ofrecía un prodigioso relato que, adornado por la brillante pluma y estilo personal de Kane, se convirtió automáticamente en uno de los libros más vendidos de la época. El explorador recibió más condecoraciones y reconocimientos de los que jamás pudo soñar: las medallas del Congreso, de la Royal Geographical Society y de la Société de Géographie; se bautizó con su nombre el destructor USS Kane; en nuestros días posee incluso un cráter en la Luna, y, por supuesto, muchas de las regiones árticas por las que pasó llevan orgullosas el nombre de Kane.

Pero su salud, verdadero talón de aquiles de Elisha Kane, no iba a resistir mucho más. Los médicos, ante su frágil estado, le recomiendan que no vuelva al Ártico y que busque climas templados. En febrero de 1857, apenas unos años después de su odisea ártica, el doctor Elisha Kane fallece en la soleada Cuba, con su mente recordando la desoladora belleza de los paisajes polares. Estados Unidos perdía a su gran explorador ártico, pero no había marcha atrás, la nación entera estaba ya enganchada a aquellas historias y pronto aparecería un nuevo candidato a héroe americano. En los periódicos se hablaba del Ártico, se escribían historias de exploración por todo el planeta, nacían retos por África, por China. Desde Harvard, un reconocido profesor afirmaba lo siguiente sobre la conquista polar:

Es un deber de la humanidad explorar esas desconocidas zonas de nuestro globo. Es más, tal deber parece pesar especialmente sobre nuestra nación. Europa ha aportado más de lo que le correspondía con sus expediciones geográficas... [...] Nosotros, los americanos, nos hallamos en deuda con el mundo y hemos de continuar estas investigaciones.

Estados Unidos desea retomar el pulso a la exploración y coger el relevo que los británicos han cargado durante siglos, solo falta por dilucidar quién será ese nuevo héroe ártico de América. El nombre de Isaac Israel Hayes aparece en escena. Su intento de motín en el anterior viaje está más que olvidado y posee la experiencia necesaria para comandar una expedición por sí mismo. El millonario Henry Grinnell, con la ayuda de algunos empresarios de Nueva York, vuelve a hacerse cargo de la financiación y Hayes convoca a varios de los marineros supervivientes de la anterior expedición con Elisha Kane. Los americanos vuelven al ataque y, en julio de 1860, zarpa desde el puerto de Boston una goleta con el significativo nombre de Estados Unidos. Ya no hay medias tintas, el objetivo marcado es, directamente, conquistar el Polo Norte. La carrera hacia el Farthest North empieza a entenderse como una cuestión de orgullo nacional para muchos países y el propio magnate Henry Grinnell entrega a Hayes una bandera de la nación diciéndole:

Os la confío a vos, señor. Haced que ondee ante los vientos del Polo Norte, y una vez conseguido, cuidad de ella y devolvédmela.

La expedición de 1860 de Hayes será un nuevo descalabro. La idea de un mar abierto que conduce hacia el Polo Norte sigue estando vigente entre muchos expertos y Hayes cree que si

consigue ascender hacia latitudes más septentrionales terminará encontrándolo. El fracaso es estrepitoso. Las desdichas, al igual que en su anterior travesía con Kane, se acumulan casi a diario y al final del viaje los hombres vuelven a sufrir lo indecible. La ristra de infortunios comienza con la temprana muerte del astrónomo de la expedición, August Sonntag, cuya ausencia les genera un verdadero embrollo con las mediciones y latitudes. Poco después aparecen problemas con los perros, que empiezan a morir de rabia, y para completar el desolado panorama de esta expedición, Hayes descubre, a las puertas del invierno, que se ha quedado muy corto con las provisiones y alimentos. Apenas un año más tarde, en 1861, la tercera expedición Grinnell, con Hayes al mando, se encuentra ya de vuelta en Estados Unidos dejando pocos logros y sin haber encontrado ni rastro del mar abierto polar. Ni siquiera pueden afirmar con exactitud hasta dónde llegaron porque sus confusas mediciones son muy discutidas y pronto se declaran erróneas.

## FRANCIS HALL, EL AFICIONADO

La fecha de su regreso, además, no parecía la más propicia para aventuras polares. En 1861, Estados Unidos no se encontraba con ánimos para expediciones. Las posiciones enfrentadas que los diferentes estados mantenían sobre la esclavitud iban a prender la mecha de la guerra civil de Estados Unidos y, las aventuras árticas de Hayes, al igual que ya ocurrió siglos antes con John Smith, terminarían pasando completamente desapercibidas en el ajetreado panorama político. En marzo de 1860, Abraham Lincoln era nombrado presidente y la fractura nacional alrededor de la esclavitud resultaba cada vez más evidente. En este clima enrarecido, el país aparcó las conquistas polares con las que se asombraba hace apenas unos años, y este olvido enfadaría a un hombre que, a pesar de no haber pisado el polo en su vida, sentía una gran decepción ante la desgana de su país por buscar a Franklin y explorar las regiones árticas. Se llamaba Charles Francis Hall y por esta época era un humilde editor que publicaba dos periódicos locales en Cincinnati, *The Daily Press* y *The Cincinnati Occasional*. No sabía de navegación, no había sido marinero, no había explorado nada, pero se había quedado prendado de las aventuras y desventuras de John Franklin, y había seguido con avidez todo el esfuerzo por encontrar el paradero de aquellos hombres. Era simplemente un particular que soñaba con convertirse en la persona que descubriera la solución al puzle de Franklin. Dejó todo atrás, abandonó familia, amigos, trabajo, y con lo que reunió se fue en busca de la financiación que le faltaba para organizar su propia expedición. Cuentan que caminando por las calles de Boston se encontró con un chino y le preguntó: ¿es usted un esquimal? Francis Hall no tenía ni idea de lo que era el Ártico, no pertenecía a ninguna armada, ni siquiera había subido a un barco en toda su vida y, sin embargo, en pocos años, se iba a convertir en el hombre que mejor entendería cómo debía ser la conquista polar. Partió literalmente de cero y llegó a ser el explorador más adaptado al Ártico que ha existido hasta el momento.

Para su primer viaje apenas logró reunir mil dólares, un tercio de los cuales se los ofreció el incansable magnate Grinnell, y ni siquiera contaba con un barco propio. En mayo de 1860, Hall se enroló en un buque pesquero cuyo nombre resultará familiar, el *George Henry*, bautizado así en honor al ballenero que encontró el HMS *Resolute*, aquel navío fantasma que navegó sin tripulación hasta la bahía de Baffin tras ser abandonado en la expedición de Belcher. A diferencia de las grandes expediciones británicas de mediados de siglo, con modernos barcos y grandes presupuestos, Hall se embarcó rumbo al Ártico con un puñado de dólares, un bote y provisiones, como mucho, para un par de inviernos. Su idea era arriesgada pero brillante, estaba convencido de que el futuro de la exploración ártica pasaba por aprender de los esquimales, adoptar sus técnicas de supervivencia y absorber todo el conocimiento inuit que fuese posible. Conocía las historias de los exploradores que morían día tras día mientras los esquimales subsistían en aquellos desérticos parajes, aparentemente sin demasiadas complicaciones. Su sueño era hallar un poblado inuit para convivir con ellos durante dos años. Aprender cómo se vestían, cómo cazaban, cómo se resguardaban de las tormentas. Lo único que necesitaba eran perros, un pequeño bote, un

trineo y encontrar a los esquimales de la isla de Baffin.

No logró una sola pista de la expedición de Franklin, pero su viaje le trajo otras muchas sorpresas. Consiguió contactar con algunos esquimales que le llevaron a la zona donde supuestamente habían estado los hombres desaparecidos. No encontró nada, pero hizo algunos descubrimientos geográficos, como, por ejemplo, comprobar que el estrecho de Frobisher era en realidad una bahía sin salida. También encontró restos del proyecto de minería en Meta Incognita que, siglos atrás, Frobisher había iniciado en aquellas tierras.

En términos generales, Francis Hall logró lo que se proponía con su pequeña expedición. Convivió durante esos años con los esquimales, usó sus ropas, comió carne de foca cruda, aprendió a dirigir con soltura los perros y el trineo, en definitiva, asimiló e hizo suyas las eficaces técnicas inuits. También estableció fuertes lazos con aquellas familias, en concreto con el inuit Ebierbing y su esposa Tookoolito, que lo acompañaron durante sus meses polares y que incluso accedieron a viajar con él de vuelta a su país. Al regresar a Estados Unidos, y a pesar de que llegó en plena guerra civil, Hall se dedicó a dar conferencias por todo el país para conseguir la financiación de su próxima expedición. Los esquimales lo seguían a todas sus conferencias y se sentaban junto a él en silencio. Se convirtió en una especie de circo ambulante que iba de ciudad en ciudad con sus inuits, en una gira que finalmente dio buenos resultados. Además de la habitual ayuda de Grinnell, Hall obtuvo dinero de empresas balleneras y de algunos periódicos. En julio de 1864, volvió a embarcarse en otro barco ballenero con un objetivo mucho más ambicioso: pasar cinco años seguidos en el Ártico; si lo conseguía sería el hombre blanco que más tiempo sobrevivía en esas regiones. Cinco años, cinco largos y oscuros inviernos, era mucho tiempo, pero Francis Hall siempre fue imparable cuando se le metía una idea en la cabeza.

En 1864 habían pasado casi veinte años desde el inicio de la expedición de Franklin. Nadie esperaba ya encontrarlos con vida, ni siquiera lady Franklin albergaba muchas esperanzas. Todavía se seguían enviando misiones de búsqueda pero, como se demostró en anteriores ocasiones, en realidad eran viajes de exploración con la excusa de hallar a Franklin. Sin embargo, Francis Hall aún creía que podían quedar algunos supervivientes. Los dos años que había pasado en el Ártico y el haber vivido sin excesivas penurias entre esquimales lo empujaban a pensar que todavía cabía la posibilidad de que quedara alguien vivo de aquella expedición. Francis Hall regresó al Ártico, en esta ocasión en el ballenero Monticello, acompañado de sus inseparables esquimales, a los que había rebautizado como Joe y Hannah. El buque los dejó al norte de la bahía de Hudson. Desde allí se abría ante ellos un abrupto y lento camino hasta las regiones por donde supuestamente Franklin había pasado.

Esta segunda expedición de Hall fue mucho más difícil que la primera. Incluso con la ayuda de los inuits y sus técnicas de supervivencia, el grupo soportó incontables penurias, pasó mucha hambre y su travesía por aquellas regiones del Ártico canadiense resultó más exigente de lo que hubieran imaginado. Necesitaron casi cuatro años para alcanzar las latitudes próximas a la isla del Rey Guillermo. Por el camino Hall fue recogiendo testimonios de inuits, pero poco a poco se fue dando cuenta de que la ilusión de encontrar a alguien vivo de la expedición inglesa no era más que eso, una ilusión. Hay que destacar que encontró más objetos del campamento, incluso algunos restos humanos, pero también descubrió que ninguno de los pueblos inuits que poblaban aquellas



regiones había ayudado a los hombres de Franklin. Fue un varapalo terrible para Hall, que finalmente se convenció y decidió volver a Estados Unidos en 1869.

Aunque no regresaba con buenas noticias, a pesar de las estrecheces y sufrimientos de este segundo viaje, Hall había conseguido su propósito, sobrevivir cinco años en el Ártico canadiense, desde 1864 hasta septiembre de 1869. A su vuelta mostró los objetos que había encontrado y fue considerado un héroe. La guerra de Secesión había finalizado unos años atrás, mientras Hall estaba en el Ártico, y a su vuelta el país necesitaba nuevos ídolos, personas que unificaran una nación dividida tras la guerra civil. Hall se convirtió en el nuevo Kane: daba conferencias, escribía en periódicos, publicaba libros.

El espíritu nacional de Estados Unidos estaba tocado. En 1865 habían asesinado al presidente Lincoln, y su sucesor, Andrew Johnson, soportó una persecución política que incluso terminó en un juicio con cargos criminales del que resultó inocente por un solo voto. El nuevo presidente, sería Ulysses S. Grant, que intentó por todos los medios volver a ensamblar y apaciguar la nación. Durante su mandato intentó recuperar el orgullo nacional, y una manera eficaz de unir un país era conseguir alguna proeza mundial. El Ártico era un lugar magnífico para construir héroes, aventuras y hazañas, algo que Estados Unidos necesitaba urgentemente. Con sus epopeyas esquimales, Francis Hall se había labrado un nombre como explorador y si sus dos primeros viajes los había realizado con apenas unos miles de dólares, su próxima aventura contaría con todo el apoyo del Congreso, del presidente y con una magnífica financiación de cincuenta mil dólares. Era la gran esperanza americana.

Sus anteriores expediciones habían terminado por convencer a Hall de la inutilidad de seguir buscando a Franklin, así que el objetivo de esta tercera expedición sería muy diferente, y mucho más ambicioso: ser el primero en conquistar el Polo Norte, triunfar donde Kane y Hayes habían fallado. En esta ocasión dejaría atrás las estrecheces económicas y no sería un simple pasajero a bordo de un ballenero, pues la nueva expedición contaría con un gran barco acondicionado y preparado durante todo un año para hacer frente a las duras aguas del Ártico. El navío era el USS *Periwinkle*, un remolcador de casi cuatrocientas toneladas que contaba con propulsión de vapor. Las obras de adaptación fueron importantes, se añadieron vigas de roble para reforzar el casco, la proa se forró con hierro para aguantar los choques contra el hielo, se cambiaron las calderas, se añadieron mástiles para aprovechar el viento y, finalmente, se rebautizó el barco con un nombre más acorde a la nueva misión: *Polaris*.

La expedición había captado toda la atención del público gracias a la promoción que consiguió en los periódicos. El mismísimo presidente Grant, en la primavera de 1871, nombró oficialmente a Hall comandante en jefe de la expedición *Polaris*, un cargo que terminaría siendo demasiado grande para el explorador. Hall había conseguido sobrevivir más años que nadie en el Ártico pero, al fin y al cabo, tan solo era un periodista que no poseía conocimientos de navegación, que no era militar, y, sobre todo, jamás había tenido a nadie a sus órdenes. Desde aquel momento era responsable de una tripulación completa, comandaba un barco y debía organizar y planificar una expedición entera con oficiales, científicos, astrónomos, marineros e incluso un capellán. Se estaba gestando uno de los viajes más estrafalarios y surrealistas de la historia polar, empezando por la propia tripulación, una mezcla explosiva de personajes y

nacionalidades que proporcionaría excesivos quebraderos de cabeza al novato comandante.

Un año antes, en 1870, el presidente Grant le había confiado personalmente a Francis Hall la tarea de reclutar los marineros de la expedición, y su primer movimiento fue encontrar un buen capitán de barco. Hall no sabía cómo manejar un navío, ni siquiera tenía las mínimas nociones de navegación, su única experiencia en el mar había sido a bordo de barcos balleneros. Su primera intuición lo empujó a buscar entre lo conocido, y así comenzó a alistar a una tripulación procedente de buques pesqueros. Dejó a un lado a los oficiales y marineros de la armada de los Estados Unidos y se fijó en personal con quien ya había viajado: Sydney O. Budington como capitán y George Tyson como navegante. Era un movimiento arriesgado, los balleneros no son tan disciplinados como los marineros y oficiales de la armada, y Hall no parecía tener ni la experiencia, ni el carácter necesario para mantener el orden.

Incluyó, por supuesto, a sus inseparables inuits Hannah y Joe, que en estos años habían tenido un hijo que también los acompañará a bordo. Hall sumó a la expedición a otra familia de esquimales compuesta por Hans Hendrik, su esposa Merkut y tres de sus hijos. Dos familias completas de inuits que tan buen resultado le habían dado en sus largas estancias en el Ártico. Para completar este extraño cóctel, se sumaron algunos militares, con labores científicas. Hubbard Chester como primer oficial, William Morton de segundo y Richard Bryan como astrónomo que también realizaría funciones de capellán. Para finalizar embarcaría un puñado de marineros alemanes, entre los que se encontraban el director científico y cirujano Emil Bessels, el meteorólogo Frederick Meyer y el jefe de máquinas Emil Schumann. Muchos de estos alemanes ni siquiera hablaban inglés y completaban una tripulación sorprendente y variada que terminaría protagonizando situaciones tragicómicas durante el viaje.

A finales de junio de 1871, la expedición de Hall, a bordo del USS Polaris, zarpó de los muelles de Nueva York rumbo al Ártico, junto con el apoyo de un barco de suministros, el USS Congress. Desde los primeros días el problema de la disciplina se iba a revelar como una constante en esta expedición. Hall no tenía la experiencia ni el carácter necesarios para imponer el orden entre sus marineros y, aunque el rumbo y el ritmo de navegación era muy bueno, entre el personal empezaron a surgir rencillas y bandos enfrentados. Los balleneros por un lado, los alemanes por otro, los inuits en medio, tres capitanes y Hall como comandante: la situación era un barril de pólvora a punto de estallar en cualquier momento. La expedición se dirigió hacia el norte bordeando la costa de Groenlandia y los enfrentamientos se hicieron cada vez más importantes. No había pasado ni un mes de travesía y en el diario del navegante Tyson ya se podía leer:

La gente no para de hablar sobre el hecho de que Hall no podrá hacerse con el control de la expedición. Algunos andan ya pensando hasta dónde los llevará y cuándo podrán volver a casa de nuevo.

Un par de balleneros anunciaron que no deseaban continuar, los alemanes amenazaron con desertar y, en este ambiente de discordia generalizada, alguien —jamás se supo quién— empezó a sabotear la expedición desde dentro, lanzando por la borda el aceite de ballena que usaban como combustible para la caldera.

Sin embargo, a pesar de las peleas y encontronazos, el viaje iba sorprendentemente bien. El Polaris seguía ascendiendo, pasó de largo el canal de Lancaster, se internó en el estrecho de

Sound y consiguió alcanzar el de Nares, en el largo pasillo entre Groenlandia y la isla de Ellesmere.

En septiembre de 1871 el Polaris se convierte en el barco que ha conseguido alcanzar la latitud más al norte en toda la historia, al llegar hasta los 82° 29' N, casi en el extremo norte de Groenlandia y la isla de Ellesmere. Pero el otoño de 1871 toca a su fin y los capitanes debaten acaloradamente si continuar ascendiendo o esperar a que pase el invierno. Cada opción tiene ventajas e inconvenientes. Cuanto más al norte puedan llegar, más cerca del polo podrían lanzar la expedición en trineo y perros. Por otro lado, nadie desea quedarse atrapado entre los hielos por ascender unos grados más. Después de muchas discusiones, la decisión es la más cauta y optan por retroceder y establecerse en un punto al que llaman Thank God Harbor, bahía Gracias a Dios, un nombre que da buena cuenta de cómo era la situación. En aquel resguardo en el extremo norte de Groenlandia se preparan para pasar el invierno y planificar el último tirón del viaje, la excursión en trineo que los llevaría al Polo Norte.

Hall perdía autoridad cada día que pasaba. El campamento estaba preparado y tan solo debían esperar a que transcurriera el invierno, pero el ambiente en aquel asentamiento marchaba de mal en peor, empezando por el alcohol. El capitán Buddington era un bebedor empedernido y se pasaba las horas borracho, acompañado de varios marineros que asaltaban a escondidas las provisiones de licores y comida. Nadie hacía caso de las raciones y no había noche en la que alguien no robara en las bodegas. Hall intentaba poner orden, pero sus débiles regañinas cada vez levantaban más odios entre la tripulación.

El 24 de octubre de 1871, sería una fecha maldita. Tras regresar de una expedición infructuosa en trineo, Francis Hall se toma una taza de café y cae súbitamente enfermo con agudos dolores de barriga, vómitos e incluso delirios. Hall sospecha que alguien lo ha envenenado y llama en su auxilio a su inseparable amiga esquimal Hannah. Desde aquel día solo confiará en la comida y la bebida que ella le prepara, y a pesar de estar al borde de la muerte, pasan los días y parece que empieza a mejorar. Los cuidados y alimentos de la inuit consiguen aliviar el estado de Hall, pero Bessels lo convence de que debe aceptar al menos tratamiento médico para recuperarse totalmente. Hall accede y paradójicamente, vuelve a empeorar. Los siguientes días los pasa vomitando, en cama, con alucinaciones, hasta que, finalmente, fallece el 8 de noviembre de 1871. Los marineros sacan su cuerpo del barco, lo llevan a tierra en un pequeño bote, y en la oscuridad del invierno ártico, lo entierran en un agujero cavado en el inhóspito suelo del norte de Groenlandia.

Los historiadores han debatido durante muchos años las causas de la repentina muerte de Hall y la sombra del envenenamiento ha rondado siempre sobre Bessels, Buddington y, por supuesto, Tyson. Al regreso de la expedición se realizó una investigación oficial que determinó que la muerte de Hall fue debida a un ataque de apoplejía. Nadie quería remover aquel feo asunto y al tratarse de una expedición del Congreso se buscó preservar la imagen que se daba al público. La investigación finalizó con la inocencia de todos los acusados y con la afirmación oficial de que Hall había muerto de manera natural. Los rumores del envenenamiento jamás cesaron y, en la actualidad, podemos determinar con total seguridad que Hall fue asesinado. En 1968 se exhumaron los restos del explorador que, como en otras ocasiones se encontraron en muy buen

estado de conservación por el permafrost y las temperaturas de esas latitudes, y fueron analizados por investigadores de la Universidad de Dartmouth. Las conclusiones son contundentes. Se tomaron muestras de tejido de los huesos, las uñas y el pelo, y quedó claramente demostrado que Hall había ingerido grandes dosis de arsénico en las dos últimas semanas de su vida. La duda queda resuelta, pero el responsable —o responsables— sigue siendo un misterio. Bessels fue quien más insistió en que volviera a comer y beber, pero Buddington y Tyson llegaron a manifestar por escrito que se alegraban de que Hall ya no estuviese al mando de la expedición.

Lejos de apaciguar los ánimos, la muerte de Hall empeoró la situación, que llegó a descontrolarse totalmente. Las órdenes que el Congreso había dejado por escrito antes de partir incluían una jerarquía en caso de fallecimiento de los diferentes oficiales. Según este documento, el mando recaía en el capitán Buddington, un borracho que deambulaba por cubierta sin poder aguantarse en pie. La disciplina con Hall era escasa, pero con Buddington terminaría desapareciendo por completo. En mitad del invierno ártico, sin nada que hacer y sin autoridad que organizara la expedición, los marineros pasaban las horas bebiendo, jugando a las cartas, peleando y convirtiendo la expedición Polaris en un enorme caos en mitad de la oscuridad y el frío de Groenlandia.

En aquellas condiciones, la mayoría de la tripulación exigía volver a casa en cuanto llegara la primavera, pero tenían un serio problema: Polaris era una expedición nacional, sufragada por el Congreso de Estados Unidos, con órdenes directas de alcanzar el Polo Norte. La comida volaba sin que nadie hiciera caso a las raciones, quemaban carbón sin pensar en que pudieran necesitarlo en el futuro y, en medio de aquel desorden, surgió un plan, una idea que asustó incluso al borracho de Buddington: fingir que realizan una expedición en trineo al Polo Norte para regresar cuanto antes a casa. La expedición se había convertido en una jarana de impresión. Marineros borrachos por todos lados, robando comida y alcohol, sin una voz racional que organizara aquel desbarajuste y, para rematar, la ocurrencia de falsificar los objetivos, una idea que se extendió por el barco. Afortunadamente, el primer oficial Hubbard Chester, acompañado de varios hombres, brindó un atisbo de lucidez a la situación al considerar ese engaño un grave deshonor. Juntos anunciaron que, de llevarlo a cabo, contarían toda la verdad nada más regresar. Las disputas se hicieron cada vez más fuertes y muchas de ellas desembocaron en peleas físicas. Entonces, se produjo otro pasaje surrealista de la expedición: en mitad de este ambiente enrarecido y violento, el borracho del capitán Buddington abrió el armario donde se guardaban las armas de fuego y empezó a repartir fusiles a unos cuantos marineros... Una idea tan buena como apagar un incendio añadiendo gasolina.

Por suerte para todos la primavera estaba próxima, la luz del sol volvió a la expedición y la serena opinión del primer oficial Hubbard Chester se fue imponiendo. La tripulación entendió que no podían fingir haber llegado al Polo Norte, pues era deshonesto y en una expedición nacional significaría un juicio sumarísimo. El propio Chester se presentó voluntario para organizar un proyecto real para alcanzar el Polo Norte con botes, trineos y perros. Reunió a unos cuantos hombres que se habían negado a formar parte del engaño y preparó una partida hacia los 90° N. Los voluntarios realizaron varios intentos, pero todo resultaría inútil. En la primera tentativa, el bote en el que iban chocó contra un iceberg y mandó a todos los tripulantes al agua. Regresaron

como pudieron al barco, se prepararon para un segundo intento y apenas consiguieron avanzar treinta kilómetros cuando entendieron que aquello era imposible. En su tercer y último empeño tampoco lograrían distanciarse mucho del barco, perdiendo además otro bote.

La tripulación, dividida, decepcionada y enfrentada, decide volver entonces a Estados Unidos antes de pasar otro invierno en el Ártico. Los dos barcos, el Polaris y el pequeño navío de apoyo Congress, dan media vuelta para regresar por el canal de agua y se dirigen hacia el sur cuando empiezan a encontrarse con grandes bloques de hielo. En una de las maniobras más absurdas y ridículas de la historia de la navegación, el Polaris choca contra un enorme iceberg y termina empotrado contra aquel trozo de hielo. Existen varias versiones de las razones que les llevaron a colisionar contra este iceberg y cada una es más estúpida que la anterior. Todo apunta a una mala comunicación entre los dos barcos. Desde el Congress se enviaron señales para que el capitán del Polaris bajara a tierra para hablar, los marineros confundieron aquellas indicaciones y entendieron que eran órdenes para girar hacia babor. En esa dirección se encontraba un enorme iceberg; era una maniobra absurda, y aun así, el barco viró y terminó estampándose violentamente contra el bloque de hielo. El sonido del choque retumbó en kilómetros a la redonda y la tripulación se convenció de que se estaban hundiendo. Desembarcaron rápidamente y se prepararon para lo inevitable: el Polaris se iba a pique.

Es la noche del 15 de octubre de 1872. Los marineros descargan en la oscuridad las provisiones, esperando el hundimiento del barco en breves momentos. El desembarco de estos objetos y provisiones es un caos, se hace a toda prisa y por el camino se pierden multitud de cajas que caen al agua y se alejan con la corriente. Tyson, el primer oficial, ordena que unos cuantos marineros alemanes y todos los inuits bajen con él al iceberg y pasen la noche allí para proteger las provisiones. Sus órdenes se obedecen a regañadientes y, a las pocas horas, un ruido estrepitoso vuelve a sobresaltar a la tripulación. Todos piensan que el Polaris se está hundiendo, pero ante la incrédula mirada de Tyson, el barco se separa del hielo, flota y se aleja de ellos. El atónito oficial mira a su alrededor y se descubre a sí mismo, acompañado de un puñado de alemanes y unos esquimales, encima de un trozo de hielo, mientras el Polaris se marcha. Desde el hielo hacen señas, gritan, se desgañitan, pero todo resulta inútil. El barco se distancia cada vez más, y ante su desconcierto, ni siquiera parece que intente girar para volver a por ellos. Cuando el Polaris se pierde de vista, la situación es ridícula: dieciocho personas, estadounidenses, alemanes e inuits, que apenas puden entenderse entre ellos, flotan en un trozo de hielo a la deriva a miles de kilómetros de la civilización.

Las familias de inuits, con varios niños pequeños, son las primeras en ponerse manos a la obra y construyen hábilmente unos cuantos iglús para pasar la noche. Tyson hace recuento de las provisiones y alimentos que han logrado rescatar del barco y, tras un rápido vistazo, entiende que sus posibilidades son nulas. La lógica le indica que nadie en aquel cubito de hielo flotante podría sobrevivir al invierno que se acercaba, pero por fortuna contaban con los inuits, los verdaderos héroes de la supervivencia en el Ártico. Cazaron focas, pescaron y les abrigaron, los esquimales fueron los verdaderos artífices de que esa enfrentada mezcla de nacionalidades, abandonada en la región más extrema del planeta, consiguiera resistir con vida más de medio año flotando en un pedazo de hielo. Los inuits Hannah y Joe volvieron a ser decisivos en esta epopeya y no lo

tuvieron nada fácil. Los marineros robaban comida, seguían peleándose, incluso una noche en la que el frío era muy intenso decidieron por su cuenta quemar el único bote que tenían. Les calentó durante unas horas, pero les arrebató la única escapatoria posible de aquel trozo de hielo. Acostumbrados a la comida que habitualmente traían los inuits, el resto de la comitiva apenas se preocupó por racionar las provisiones y se dieron unos banquetes absurdos, acabando con todo en muy poco tiempo. Quizá habían aceptado que morirían o quizá esperaban un rescate pronto, pero la realidad es que la comida que tenían se terminó rápido y solo lograron sobrevivir a aquel invierno gracias a la pericia de los esquimales que se manejaban como nadie cazando y pescando. El 30 de abril de 1873, algo más de medio año después de su abandono en el iceberg, y tras descender 2.900 kilómetros hasta la bahía de Baffin, el barco ballenero Tigress los avistó y consiguió rescatarlos a todos con vida.

El viaje de regreso para el resto de la expedición, aquellos que quedaron en el barco, tampoco resultó sencillo. El 15 de octubre, el Polaris se separó del iceberg dejando en la estacada al grupo de Tyson y los esquimales. El navío se encontraba tocado, flotaba a duras penas y las numerosas vías de agua que inundaban las bodegas no auguraban nada bueno. El combustible se les estaba agotando. Los meses previos la tripulación había despilfarrado carbón y grasa sin pensar en que podrían necesitarlos más adelante. Para rematar la faena, cuando desembarcaron las provisiones en el iceberg lo hicieron tan mal y tan rápido que habían perdido gran parte de la carga, incluyendo una buena cantidad de comida y ropa de abrigo.

Se encontraban ahora bajo las órdenes del inepto capitán Bunting, que seguía ebrio la mayor parte del día, y cuya única idea brillante fue acercar el barco a la costa para no hundirse en aguas profundas. El resultado fue aún peor. Terminaron encallando y, con el Polaris ya perdido, desembarcaron y se prepararon para pasar el invierno en tierra firme. Construyeron una cabaña con las maderas del barco, recuperaron el poco carbón que les quedaban y tuvieron la inmensa suerte de contactar con un poblado esquimal en aquellas latitudes. Otra vez los inuits salvaron la vida de esta pandilla de marinos, pendencieros y borrachines. Los catorce hombres que quedaban en el Polaris pasaron el invierno resguardados en aquella improvisada cabaña, ayudados de vez en cuando por familias esquimales. Con la llegada de la primavera los marineros construyeron dos botes con madera del Polaris y, a principios de junio, se hicieron a la mar. Esta parte de la expedición tuvo más suerte que los ocupantes del iceberg porque tan solo estuvieron un mes navegando hasta que finalmente un ballenero escocés, llamado Ravenscraig, los encontró y los llevó sanos y salvos a Escocia. Acabó así el loco viaje de la expedición Polaris, un triste final para Charles Francis Hall, envenenado por sus propios marineros, y una nueva epopeya ártica que finalizó sin resultados tangibles en el noroeste.

# 10

## Nordeste

En la historia polar hay pocos éxitos,  
y sin embargo muchos héroes.

La línea de tiempo, inexorable, nos empuja hacia al siglo XX y, en un rápido recuento de logros obtenidos, resulta algo descorazonador comprobar que aún no se ha conquistado ninguno de los cuatro hitos de la historia polar. En el transcurso de estos casi cinco siglos de frío ninguna expedición ha conseguido encontrar un paso navegable en el noroeste ni tampoco en el nordeste. Por supuesto, nadie ha logrado pisar el Polo Norte o el Polo Sur. Las aventuras polares han dejado hasta el momento expediciones apasionantes, valientes exploradores, pero aún no se ha materializado ni uno solo de los motivos que iniciaron la exploración ártica. Habrá que esperar hasta el año 1878 para que aparezca el primer éxito de la carrera polar. Se presenta aquí una nueva familia de exploradores, los Nordenskiöld, una estirpe que dejará conquistas y expediciones repartidas por todo el globo, empezando por el tío, Adolf Erik, que se alzaría con el honor de ser el primero en atravesar el paso del Nordeste, pasando por su hijo Erland, que terminaría convertido en un gran explorador y arqueólogo en Sudamérica, hasta llegar a Otto, el sobrino, que con el tiempo también sería un pionero del Polo Sur. El iniciador de esta aventurera saga será el responsable de alcanzar el primer gran éxito polar, y lo hará en una expedición bien organizada, sin excesivos dramas, sin muertes. Una calculadora mente nórdica que se impuso, con relativa comodidad, donde tantos otros habían naufragado. Después de británicos, holandeses y americanos, llega el turno de los verdaderos campeones de la conquista polar, los exploradores nórdicos. Suecos, y sobre todo noruegos, pronto se convertirán no solo en los principales protagonistas del Ártico, sino en los auténticos dominadores de todas las regiones polares. Polo Norte, Polo Sur, paso del Noroeste y paso del Nordeste, marcas todas ellas conquistadas por exploradores escandinavos que, a la postre, fueron los que mejor entendieron la dureza de aquellas tierras y mares, y quienes se adaptaron eficazmente a sus duras condiciones.

Aparcamos durante algunas páginas el paso del Noroeste y la búsqueda de Franklin, para adentrarnos en las frías aguas del nordeste, un pasaje que había resultado impenetrable durante siglos y que seguirá dejando aventuras épicas en los próximos años. La más destacable de todas la llevará a cabo Adolf Erik Nordenskiöld, un personaje brillante, una mente curiosa y un explorador extremadamente cuidadoso. Nació en un ambiente acomodado, dentro de una familia noble. Su padre fue un importante científico de la época, especializado en geología, y debido a los habituales viajes de su progenitor, Adolf Erik terminó naciendo en Helsinki, Finlandia. No obstante, Nordenskiöld procedía de una antigua familia sueca y, a todos los efectos, se lo considera un explorador sueco. De hecho, fue diputado parlamentario en este país, miembro de la prestigiosa Academia sueca e incluso llegó a ostentar el título de barón en Suecia. Al igual que su padre, Adolf Erik se interesó por la ciencia desde muy joven y llegó a ser considerado un experto nacional en química y geología, estudios que le abrirían las puertas de su primera expedición al Ártico.

En 1858, se embarca en su primera travesía científica, al mando de otro geólogo sueco, el profesor Torell. Zarpa rumbo a Spitsbergen con el objetivo de cartografiar, estudiar la geología de aquellas islas y determinar si eran de interés minero para Suecia. Esta expedición tendría una segunda parte, en 1861, con el mismo objetivo, al mismo lugar y comandada nuevamente por el geólogo Torell. Años más tarde, y con la experiencia de sus dos anteriores viajes, Nordenskiöld consigue la financiación de un noble rico llamado Oscar Dickson, y, en 1864, regresa por tercera vez a Spitsbergen, pero esta vez al mando de su propia expedición. Adolphus Greely, uno de los grandes aventureros norteamericanos de esta época, llegó a afirmar que los mapas y mediciones conseguidos por Nordenskiöld eran los más precisos jamás obtenidos en las tierras del Ártico. El joven Adolf Erik apenas estaba empezando. Sus tres expediciones a Spitsbergen eran solo el calentamiento para un explorador dispuesto a incorporar la ciencia moderna a la exploración de las regiones árticas. Esta fue siempre una de sus principales características, todas sus empresas se organizaron como expediciones científicas. Ya fuera para medir un arco de meridiano, para registrar zonas o para cartografiar costas desconocidas, Adolf Erik llevó la ciencia y el descubrimiento como bandera en sus viajes. Mapas, anotaciones, datos, tablas, todo correctamente medido, registrado y anotado para ampliar el conocimiento de las regiones polares, que en su mayoría seguían siendo *terra incognita*.



## EL PASO DEL NORDESTE

Nordenskiöld continuó imparable con sus expediciones. Sus siguientes proyectos llegarían con el vapor Sofía, un barco perteneciente al gobierno de Suecia, con el que consiguió batir el récord de latitud más al norte en esas aguas, dos veces consecutivas, alcanzando los 81° 42' N en 1872. Las incursiones con el Sofía eran ya intentos directos de alcanzar el polo pero, aunque tuvieron una adecuada organización, los resultados no terminaban de llegar.

Tras los dos viajes con el Sofía hacia el Polo Norte, Adolf Erik Nordenskiöld se dio por vencido y cambió de objetivo. El paso del Nordeste aún seguía intacto y nadie había conseguido encontrar una vía navegable por aquellas temibles aguas siberianas. El desafío contaba con todos los alicientes que lo habían llevado a enamorarse del Ártico: existían poderosas razones económicas, un gran interés cartográfico y además reunía condiciones muy interesantes para un científico. En aquel paso del Nordeste tendría la oportunidad de realizar investigaciones geográficas, hidrológicas, geológicas, botánicas, biológicas y, como colofón, su conquista suponía la mejor ocasión para que Suecia se anotara el primer tanto en la carrera polar. Con estos argumentos, Nordenskiöld empezó a buscar apoyos económicos por todos lados, el ineludible primer paso para cualquier expedición. El sueco tuvo suerte y las respuestas no tardaron en llegar. Era un personaje bien relacionado, con amplios contactos y aún conservaba el apoyo de su mecenas habitual, el barón Oscar Dickson. El gobierno sueco se sumó al proyecto seducido por los motivos económicos y comerciales de ser los primeros en encontrar el paso del Nordeste. Además, apareció un rico comerciante ruso, Aleksander Sibiryakov, que se enteró de esta expedición e intuyó las enormes posibilidades mercantiles que podía conseguir para Rusia. Sibiryakov ya había financiado otras expediciones árticas que habían terminado convirtiéndolo en un hombre muy rico gracias a las minas de oro. La financiación de la empresa se consiguió sin dificultad y Nordenskiöld pronto pudo aplicarse a las tareas de preparación y organización.

El sueco era concienzudo y exigente. Antes incluso de partir realizó dos viajes de reconocimiento al mar de Kara para comprobar de primera mano qué es lo que se iba a encontrar en su periplo. Además, aunque la expedición pertenecía claramente a Suecia, Nordenskiöld buscó colaboración internacional y en la tripulación no solo incluyó oficiales suecos, sino también daneses e incluso italianos.

Tras las fases iniciales, supervisadas con lupa por el propio Nordenskiöld, una comitiva de barcos zarpa el 22 de junio de 1878 desde el puerto de Karlskrona, en Suecia, y se dirige hacia Tromsø, en el norte de Noruega, para realizar una primera parada. El barco principal es un velero de trescientas toneladas, que también puede navegar mediante vapor, llamado SS Vega, un precioso navío de tres mástiles cuyo principal cometido hasta aquel momento había sido el de faenar y pescar ballenas. Lo acompañaba un barco de apoyo, el Lena, y también se unían a la expedición dos buques de carga del comerciante Sibiryakov que se dirigían al río Yeniséi y escoltarían al Vega durante el primer tramo del viaje.

Unos años antes, en 1872, una expedición austrohúngara, a cargo de Julius von Payer y Karl

Weyprecht, intentó completar el paso del Nordeste a bordo del barco Tegethoff. Esta expedición descubrió un archipiélago muy importante en la historia polar, al que llamaron Tierra de Francisco José, el mismo archipiélago donde más tarde Fridtjof Nansen viviría una de las aventuras polares más conocidas. La cuestión es que la expedición de Von Payer se quedó atrapada en aquellas islas lejanas, tuvo que abandonar el barco en medio del mar helado y se vio obligada a regresar a pie y en trineo en un terreno que se iba descongelando a su paso hasta llegar a tierra firme. La expedición de Von Payer en el Tegethoff vuelve a dejar una odisea apasionante, pero en términos de organización fue un desastre. Nordenskiöld conocía muy bien las penalidades que habían pasado los hombres de aquella empresa austrohúngara y decidió que él no se alejaría de la costa. A bordo del SS Vega, Nordenskiöld llevó una pequeña tripulación de veintiún hombres, al mando del capitán Palander, que bordeó tranquilamente la costa de Noruega y se internó en el mar de Kara hasta llegar a la desembocadura del río Yeniséi. Allí se quedaron los barcos de Sibiryakov, y el Vega realizó una parada técnica en un fondeadero en el que Nordenskiöld ya había estado en sus viajes anteriores.

A principios de agosto de 1878, la expedición inicia la verdadera aventura adentrándose en regiones solo conocidas por los habitantes de las tribus del norte de Siberia. El viaje del Vega deja atrás la seguridad del último puerto seguro y se interna en las aguas del Ártico siberiano, que durante siglos habían significado un quebradero de cabeza para todo el que se atreviese a navegarlas. Además de los enemigos habituales de las navegaciones árticas, como el frío, con temperaturas cercanas a los 60 °C bajo cero, o la enorme banquisa que terminaba atrapando a las embarcaciones en el hielo, en la expedición del Vega tuvieron que hacer frente a un inesperado contratiempo: la niebla. En agosto de 1878, Nordenskiöld escribió en su diario:

Continuamos deslizándonos a lo largo de la costa, casi siempre sumergidos en la niebla, que desaparece de vez en cuando, dejándonos ver en esos breves instantes la disposición de aquella. Para no separarnos, hemos convenido que los dos buques (el Vega y el Lena) utilicen a intervalos sus silbatos de vapor. El mar aparece tan brillante como un espejo. Vemos hielos impulsados por las corrientes o el viento [...] y aunque no son demasiado grandes se hace difícil avistarlos por la espesa niebla.

A pesar de estas dificultades, el viaje transcurre de manera correcta y sin sobresaltos, y Nordenskiöld se atreve a alejarse un poco de la costa para ver si encuentra tierras desconocidas entre las aguas de Nueva Siberia. Es su único intento, pues retoma rápidamente la navegación de cabotaje porque la niebla es demasiado espesa y empieza a encontrarse con grandes bloques de hielo. La expedición se acerca a la desembocadura del río Lena, y Nordenskiöld se anima incluso a bajar a tierra para hacer varios estudios científicos. Entre estas investigaciones podemos citar la extracción de varios restos de colmillos de mamut, y destacar el encuentro con los primeros seres humanos desde que partieron de Yeniséi. Aquellos hombres iban vestidos con pieles de reno, estaban bien provistos de comida y usaban canoas para atravesar el laberinto de ríos y lagos conectados. Eran muy similares a los inuits de las tierras del noroeste, y pronto algo llamó la atención de Nordenskiöld: estos esquimales no hablaban ruso, pero sí sabían algunas palabras y hasta podían contar hasta diez en inglés. Nordenskiöld lo entendió rápidamente, esto significaba que aquellos esquimales habían estado en contacto con marineros o balleneros norteamericanos en la otra parte del paso, es decir, en el Pacífico, pescadores que faenaban en aguas de Alaska y el

estrecho de Bering: en definitiva, el paso del Nordeste era posible.

Estaban muy cerca de la salida y no había tiempo que perder. El invierno se acercaba raudo y Nordenskiöld no quería quedarse atrapado en el hielo como le había pasado a Von Payer. Dejaron atrás la desembocadura del río Lena y avanzaron hasta casi llegar al cabo Dezhneva, localizado en la costa ártica de Siberia, el punto más oriental de Asia. Este cabo era la salida hacia el Pacífico, el punto final del paso del Nordeste que durante tantos siglos se había buscado. Nordenskiöld se encontraba a solo 120 millas de conseguirlo.

Estaban a punto de conquistar la gloria, de ser los primeros en navegar el paso del Nordeste, apenas quedaban doscientos kilómetros, pero ante ellos se levantó una gigantesca barrera de hielo imposible de franquear. El paso cada vez se hacía más estrecho, aquel enorme muro helado les impedía seguir hacia adelante y, cuando miraron atrás, descubrieron que el mar se había congelado tras ellos. Estaban atrapados y no había más remedio que pasar allí el invierno. Nordenskiöld se lamentaba enfadado en su diario, unas semanas más, quizá solo unos días y habría conseguido atravesar el paso del Nordeste de un tirón. Pero no era posible, el Vega tendría que aguantar la presión de la banquisa durante varios meses y la tripulación pasaría el invierno retenida en el hielo.

Lejos de narrar otra historia de sufrimiento, de hambre y de frío, otro relato de marineros atrapados en el oscuro invierno ártico, aquellos meses en el Vega transcurrieron sin problemas, sin incidentes, sin enfermos, sin caídos. En comparación con aventuras anteriores, los suecos pasaron un invierno cómodo y confortable. Nordenskiöld era previsor y se había preparado para cualquier situación. A pesar de que en el exterior las mínimas se desplomaban más allá de los 50 °C bajo cero, en el interior del Vega la tripulación disfrutaba de una agradable temperatura de quince grados, gracias al sistema de calefacción que el barco había incorporado. Tenían comida en abundancia, y el único peligro era la presión de la banquisa sobre el buque. Nordenskiöld también pensó en ello y construyó un refugio en tierra firme, en caso de que el Vega no soportara el empuje del hielo. Buena comida, buen ambiente entre la tripulación, temperatura agradable, algunas excursiones en trineo para conocer los alrededores... así fue el invierno que pasaron los marineros del Vega. En julio de 1879, la situación del hielo cada vez era más favorable y los oficiales pensaron que en unos días el barco estaría suelto y a flote, con el camino libre para terminar el pasaje del Nordeste. Una noche, mientras se disponían a sentarse y cenar, la tripulación sintió un pequeño bamboleo en el barco, un sonido suave, un breve traqueteo y el casco se separó gentilmente de la banquisa, flotando de nuevo con libertad. El capitán ordenó encender las calderas y el Vega volvió a navegar como si nada hubiese ocurrido. Nordenskiöld escribió en su diario:

El mar brillaba como una azogada lámina de cristal, hallándose casi libre de hielos. De vez en cuando se veía en un punto u otro, asomando la cabeza, una morsa, extrañamente ampliada por la niebla. Muy cerca de nosotros las focas se reunían como enjambres, en grandes cantidades. Bandadas de aves que probablemente anidaban en los empinados acantilados volaban sin cesar alrededor del buque. La red, repetidamente arrastrada por el fondo del mar, nos ponía en las manos numerosas clases de moluscos, crustáceos, etc. Allí, un zoólogo se habría encontrado con un campo de trabajo prácticamente inagotable.

Así fue cómo el sueco Nordenskiöld se alzó con el título de ser el primero en navegar el paso

del Nordeste, un agradable paseo, una breve parada en el invierno y, en el verano de 1879, la guinda de aquel cómodo viaje. En la mañana del 20 de julio, las nubes y la niebla se dispersaron y la tripulación divisó, entre el jolgorio general, las cumbres montañosas más orientales de Asia. A las once de esa misma mañana, el Vega se adentró en el estrecho que une el mar Polar del Norte con el océano Pacífico. Allí, en el estrecho que separa dos mundos, Asia y América del Norte, Nordenskiöld ordenó desplegar todas las banderas y lanzar salvas de artillería: el paso del Nordeste había sido conquistado.

La conquista del paso del Nordeste ha pasado de puntillas por la historia a pesar de desplegar sustanciales consecuencias. La Rusia actual, y en otros tiempos la Unión Soviética, convirtieron el itinerario de Nordenskiöld en una de las rutas comerciales más transitadas del mundo. Miles de buques rusos la han seguido y la utilizan hoy en día, tras construir grandes puertos a lo largo del camino, con repercusiones económicas, políticas, comerciales e incluso bélicas, puesto que esa ruta de Nordenskiöld fue la misma que utilizaron los estadounidenses para proveer de suministros a sus aliados en el este, durante toda la segunda guerra mundial. Tal como se afirmó a lo largo de tantos siglos, descubrir un paso comercial al norte tendría importantes efectos en toda la historia, y Nordenskiöld lo había conseguido casi sin esfuerzo.

La expedición sueca salió al océano Pacífico, descendió por Japón, recorrió toda la costa de Asia hasta llegar al canal de Suez, inaugurado diez años antes, y desde allí entró al Mediterráneo, atravesó el estrecho de Gibraltar y terminó dirigiéndose hacia el norte hasta llegar al puerto desde donde había zarpado inicialmente. En Suecia, las celebraciones fueron multitudinarias y Adolf Erik Nordenskiöld se convirtió, por méritos propios, en héroe nacional y recibió más medallas y premios de los que podía cargar.

Los logros de los suecos del Vega se extendieron por todos los rincones del planeta y, sin pretenderlo, los engranajes del azar y la casualidad hicieron que llegaran a oídos de un estadounidense ávido de ganar dinero con estas expediciones. Si hay alguien en la historia que merezca el apelativo de «excéntrico millonario» es, sin duda, James Gordon Bennett, el propietario y fundador del periódico *New York Herald*. Bennett poseía una considerable fortuna, que no dudaba en emplear en cualquier empresa o capricho, por extravagante que pudiese parecer. Dicen las malas lenguas que en cierta ocasión llegó a tirar un buen fajo de billetes a la chimenea simplemente porque no le cabía más dinero en el bolsillo. Compró un caro restaurante por la sencilla razón de que, una noche, otro cliente se había sentado en la que él consideraba su silla. Pasaba largas temporadas embarcado en su yate desde que, durante una fiesta de Navidad en casa de su prometida, acabó borracho orinando en la sala de estar. Ante aquella afrenta, el hermano de la joven le retó a un duelo y, huyendo de las posibles represalias del enojado familiar, se escondió durante un tiempo en su lujoso barco. Sin embargo, a Gordon Bennett le gustaba desayunar bien y ordenó construir un cuarto específico para una vaca con el objetivo de saborear leche y mantequilla fresca por las mañanas. A tal efecto, instaló en el yate un compartimento adicional, al que también se añadió un ventilador para que el animal se sintiese cómodo en los calurosos días de verano.

## LA TRAGEDIA DEL JEANNETTE

Bennett dirigía su periódico siguiendo unos cánones claros y directos: olvidar el localismo y buscar la noticia allá donde se produjera. No había rincón lo suficientemente apartado al que no intentase llegar, siempre que hubiera una buena historia detrás. Con el tiempo, se dio cuenta de que a veces es más fácil crear tus propias noticias que esperar a que lleguen por sí mismas. Bennet pensaba que si las buenas historias no aparecían, se debían construir. Así comenzó a financiar expediciones a lugares recónditos y exóticos, con la idea de publicar la exclusiva y ofrecer de primera mano los viajes más audaces e increíbles a sus ávidos lectores. «Doctor Livingstone, supongo», esa célebre frase del periodista-explorador Henry Morton Stanley es un claro ejemplo de las empresas del millonario Bennet. En 1869 llamó a su despacho a un inexperto y joven redactor, que aún no había cumplido treinta años, y le dijo algo así: va a ir usted en busca de un misionero desaparecido en África. Aquí tiene mil libras para gastos, en cuanto se acaben le daré otras mil libras, si las vuelve a gastar le proporcionaré otras mil libras y si estas se terminan, le volveré a dar otras mil libras, gaste nuevamente y seguiré ingresándole mil libras las veces que sea necesario, pero no se le ocurra volver hasta encontrar a Livingstone...

Su editorial amasó una ingente fortuna vendiendo el libro de las andanzas africanas de Stanley indagando el paradero de Livingstone. Animado por aquel *best seller*, Bennet se dispuso a buscar ansioso un nuevo entorno para más aventuras. La próxima jugada del magnate serían las regiones polares. Su deseo era encontrar cualquier tripulación perdida en el Ártico para rescatarla. La oportunidad llamó a su puerta el mismo invierno que la expedición de Nordenskiöld se hallaba estancada en el paso del Nordeste. Por entonces aún no existía la radio para saber qué estaba ocurriendo y, aunque la tripulación del Vega disfrutaba de un invierno bastante cómodo, para el resto del mundo estaban aislados y atrapados en el hielo. Bennett se propuso organizar una expedición para auxiliar a aquellos desafortunados marineros de Nordenskiöld, y así se puso manos a la obra. Viajó a Inglaterra, sacó despreocupado su amplia billetera y compró el HMS Pandora para sus propósitos. Cambió el nombre del barco, lo rebautizó como USS Jeannette y lo puso a las órdenes del oficial de la marina George Washington DeLong, que se encargó de llevarlo de vuelta a Estados Unidos.

Aunque el Jeannette era propiedad privada de Bennett, el millonario había escuchado noticias de los rigores de aquellas aguas y dispuso que la tripulación estuviera al mando de la Armada para que la disciplina y el orden fuesen estrictos. Se inició así una expedición mixta, medio privada y medio militar, compuesta de treinta oficiales y soldados pertenecientes al Ejército estadounidense, a la que se sumaron además tres pasajeros civiles que desempeñarían labores científicas, observaciones, recogida de datos, etc. El USS Jeannette zarpaba el 8 de julio de 1879 desde el puerto de San Francisco y ponía rumbo norte hacia la entrada del paso del Nordeste por Alaska y Siberia, a través del estrecho de Bering. Faltaban pocos días para que los hielos liberasen a Nordenskiöld, por lo que, mientras los suecos salían victoriosos, sanos y salvos del paso del Nordeste, los estadounidenses, sin saber nada, se adentraban en su búsqueda creyendo

que aún estaban perdidos. La historia polar se reserva a veces la más cruel de las ironías convirtiendo al cazador en presa y, mientras Nordenskiöld descendía plácidamente por el Pacífico rumbo a su hogar, DeLong se internaba con el Jeannette en las aguas del Ártico siberiano hasta quedar atrapado. Los treinta y tres tripulantes de la misión estadounidense desaparecían en la inmensidad blanca de Siberia, dando su última señal de vida a finales de agosto de 1879, tan solo un mes después de partir.

El verano se acababa y aquellos inexpertos marineros no sabían dónde se estaban metiendo. El hielo cada vez era más abundante y los bloques se acumulaban más y más en todas direcciones. A principios de septiembre de 1879, el USS Jeannette quedaba definitivamente atrapado por la banquisa y jamás volvería a navegar. No obstante, eran oficiales y soldados de la Armada, así que DeLong intentó ejercer esa disciplina militar y mantuvo ocupada a la tripulación realizando exhaustivos registros científicos, montando un pequeño observatorio astronómico y tomando diferentes datos meteorológicos y geográficos. Cuando las condiciones lo permitían, se hacían excursiones fuera del barco y esto los llevó a hacer importantes descubrimientos, a los que fueron bautizando con nombres relacionados con su expedición. Así descubrieron islas como la isla de Jeannette, la isla de Henriette, las islas DeLong y, por supuesto, la isla de Bennett, en honor al rico editor que les financiaba el viaje.

Pero que el Jeannette estuviera atrapado no significa que estuviera quieto. Las corrientes desplazaban el barco hacia el norte y lo alejaban cada vez más de la tierra firme. Los movimientos de la banquisa lo empujaba mar adentro, y la costa siberiana, día tras día, se encontraba más lejos. Por entonces, la tripulación mantenía el ánimo, el casco aguantaba las presiones de los hielos y los meses iban pasando a la espera de que llegara el buen tiempo y el deshielo dejara el barco libre. El primer invierno tocó a su fin, apareció la primavera y a pesar de las esperanzas de los marineros, el siguiente verano no liberó al Jeannette de su prisión de hielo. Se acercaba el año 1880, y aquel invierno resultaría mucho más frío y desagradable que el anterior. La tripulación intentó cobijarse como pudo en el barco para soportar los rigores de un segundo invierno. Las provisiones eran cada vez más escasas, la temporada de caza se había esfumado y los primeros síntomas de enfermedad empezaban a hacer mella entre los marineros.

Lenta y pesadamente transcurrieron cuatro estaciones más, se despidió 1880 y el nuevo año siguió sin soltar el barco. Aún peor, el frío y el empuje de la banquisa habían castigado con dureza el armazón de madera, que empezó a mostrar fisuras importantes. Si el nuevo invierno era tan severo como el anterior, la tripulación sospechaba que el casco no aguantaría mucha más presión. La primavera de 1881 era su última esperanza. El deshielo llegaría pronto, y con él empezarían a aparecer animales para cazar, y quizá el barco consiguiera escapar antes de que las brechas fueran irreparables. Pero una vez más, la expedición no tuvo suerte y el frío siguió congelando todo a su alrededor.

La noche del 12 de junio de 1881 los ruidos procedentes del casco se volvieron insoportables. La banquisa presionaba la estructura del Jeannette, el barco amigo que los había refugiado durante veintidós meses ya no podía resistir más y el empuje de los hielos terminó por destrozar su esqueleto. Los hombres se apresuraron a descargar todas las provisiones y herramientas que pudieron. Con las primeras luces de la mañana, y ante un silencio generalizado, el hielo aplastó

sin esfuerzo el buque ante sus propios ojos.

El sonido de los barcos crujiendo ha dejado profunda huella a todos los marineros que han viajado al Ártico durante siglos. Cuentan que era un sonido estremecedor, un potente eco, grave y lúgubre, retumbando en cada esquina de aquellos pequeños cascarones de madera. Las narraciones extraídas de los diarios nos dibujan un panorama espeluznante, testigos mudos de cómo la banquisa destroza, en apenas unos minutos, el único refugio posible a cientos de kilómetros a la redonda. Los mástiles caen y se precipitan descontrolados, la cubierta cruje mientras las astillas empiezan a saltar por el aire, las vigas de madera se doblan y se doblan aullando hasta que la presión las parte por la mitad y, en el último momento, el hambriento Ártico engulle todo un navío de cientos de toneladas en apenas unos minutos. La escena final siempre es desoladora. A las pocas horas, las gélidas aguas se han tragado literalmente todo, el hielo se vuelve a cerrar y allí no queda nada salvo un vacío manto blanco que se extiende hasta el horizonte. En ese instante, los marinos despiertan del terrible sueño para darse de bruces con la realidad, se encuentran sobre una superficie helada, de apenas unos metros de espesor, y bajo sus pies espera paciente un profundo mar que se tragará todo nuevamente cuando el hielo empiece a descongelarse. Los tripulantes del desaparecido Jeannette se sostenían frágilmente sobre una fina costra de cristal y debían ponerse en marcha cuanto antes, caminar y caminar, hasta alcanzar cualquier tierra firme antes de que el deshielo les tragara a ellos también. Esa era su única opción ahora.

En medio de la nada, sobre un endeble mar de hielo cristalizado, con apenas tres botes y algunas provisiones, aquellos hombres sabían que nadie vendría a por ellos. Su salvación estaba a cientos de kilómetros en dirección al delta del río Lena, donde se encontraban los asentamientos humanos más cercanos. Desde junio hasta septiembre de aquel año 1881, la tripulación solo hizo una cosa: arrastrar los botes de día y refugiarse bajo ellos de noche. Tres largos meses de caminata sobre el hielo hasta que finalmente lograron alcanzar mar abierto. El siguiente paso era remar. Los días se sucedieron a bordo de aquellos bateles bogando en dirección al continente cuando, en medio de una gran tormenta, uno de los tres botes se alejó del grupo y terminó naufragando en las gélidas aguas del mar de Láptev. Ocho de los tripulantes dejaron su vida en aquel hundimiento, un tercio de la expedición se desvanecía engullida por el mar. Aquella tormenta desarboló por completo toda la comitiva y separó los dos botes restantes, que consiguieron llegar exhaustos a tierra firme, aunque en orillas diferentes del río. A partir de ahí, deberían continuar con su particular odisea cada uno por su lado. En un extremo del delta se encontraba el ingeniero jefe de la expedición, George Melville, con once hombres más. Enfrente, el capitán con el resto de los supervivientes.

Ante ellos se extendía un nuevo reto, quizá el más duro: la gran tundra siberiana, impenetrable, inaccesible, inacabable... Atravesar aquellos desérticos parajes nevados, rodeados de lagos a medio congelar, terminaría por pasar factura a los dos tercios del Jeannette que aún quedaban con vida. La suerte, como una moneda que se tira al aire, cayó de cara para Melville, puesto que, como pudieron descubrir mucho más tarde, fue en su orilla donde hallaron auxilio en un pequeño poblado esquimal. Reconfortado y alimentado de nuevo, el ingeniero no olvidó a sus compañeros que aún vagaban perdidos en Siberia. Melville podía haber regresado a casa, pero no estaba

dispuesto a dejar a sus compañeros así. En septiembre de 1881 volvió a la carga e inició la búsqueda del capitán DeLong y el resto de la expedición. Alcanzó la orilla del Lena donde había desembarcado el otro grupo y, a finales de noviembre, recuperó todo el trabajo científico registrado en el diario de a bordo, encontró documentos y objetos de la expedición, pero ni rastro de los aventureros. Melville y otros dos marineros que lo siguieron en esta búsqueda, volvieron a pasar un invierno más en aquellas tierras tras los pasos de sus compañeros perdidos. La expedición de DeLong intentaba caminar para alcanzar algún poblado en aquella orilla, mientras Melville rastreaba las pistas tras ellos. Finalmente, en marzo de 1882, Melville se encontró frente a la tragedia. Las últimas notas del capitán, desperdigadas junto a los cadáveres congelados de DeLong y sus acompañantes, daban cuenta de las duras condiciones que habían soportado hasta su último aliento. El frío y el hambre mermaron sus fuerzas y, uno por uno, fueron cayendo bajo el manto helado de la tundra. Los últimos que quedaron con vida terminaron sus días intentando alimentarse con insectos, musgos y, emulando al ínclito John Franklin, hasta hirviendo la suela de sus zapatos. El resultado final del viaje del Jeannette fue dramático: dos tercios de la expedición de DeLong fallecieron, unos ahogados en la tormenta, el resto de hambre y frío en la tundra de Siberia.

Durante el siglo XIX se publicaron infinidad de libros y diarios de expediciones. Las aventuras de estas travesías solían terminar de dos formas muy diferentes, o las escribía el explorador que había sobrevivido, o las publicaban su viuda y sus herederos. En esta expedición se dieron las dos opciones. Melville, honrado y aclamado a su vuelta, publicó *En el delta del Lena*. Por supuesto, el millonario Gordon Bennett también obtuvo su libro, *El viaje del Jeannette*, que se publicó en dos volúmenes en 1883, pero en este caso, editado junto con la viuda de DeLong.

El navío de la expedición se hundió en aquella terrible noche del 12 de junio de 1881. Tres años más tarde, en 1884, los periódicos de medio mundo publicaron la sorprendente noticia de que se habían encontrado restos del USS Jeannete cerca de las costas de Groenlandia, a miles de kilómetros del lugar de su hundimiento. Durante una breve estancia en Suecia, un joven zoólogo noruego, llamado Fridtjof Nansen, leyó aquella noticia y se le encendió una gran bombilla junto a su cabeza. La solución al misterio era simple: la banquisa de hielo se mueve arrastrada por las corrientes submarinas. Una extravagante idea para conquistar el Polo Norte empezó a formarse en su mente. Nansen estudió la expedición del Jeannette, revisó una y otra vez los mapas, las latitudes, empezó a conectar puntos entre el lugar donde se hundió el barco y los restos encontrados tres años después. La tragedia de la expedición del Jeannette sería el germen del increíble viaje de Nansen en el Fram: los restos desperdigados de un barco hundido significarían la construcción de un nuevo navío.



## EL PROFESOR NANSEN

Pero antes de embarcarnos en el Fram, conoceremos a nuestro nuevo protagonista, Fridtjof Nansen, un verdadero humanista reconvertido en uno de los mejores exploradores de todos los tiempos. Nansen era un científico. Hasta ahora hemos conocido toda clase de exploradores: soldados, marineros, oficiales, balleneros, buscadores de fortuna, y hasta aficionados o particulares que marchaban a la aventura. Nansen representa una nueva clase de explorador que, a partir del siglo XIX, empieza a imponerse en la carrera en los polos, el explorador científico. El noruego era un gran biólogo, especializado en zoología, que terminó dedicándose al estudio de un amplio número de campos científicos como la neurociencia, las matemáticas o la astronomía. Para Nansen la clave del ser humano, el significado de la vida, se encontraba en el desarrollo del carácter en el silencio y soledad de la naturaleza, es allí donde el hombre puede encontrarse a sí mismo. Estando en el Ártico, escribió:

Me encontré con la gran aventura del hielo, profundo y puro como el infinito, con la silenciosa y estrellada noche, con los abismos de la naturaleza, con la plenitud del misterio vital, el eterno círculo del universo, su vida y su muerte.

Nansen fue otro enamorado del Ártico. De las gentes que allí sobrevivían, de sus costumbres, de los parajes infinitos, crudos, intensos, dramáticos, pero de una belleza sobrecogedora. Esa pasión por el entorno polar, su constante afán por aprender, la sobriedad de su carácter nórdico y su pasión por la investigación científica fueron los ingredientes que lo convirtieron en uno de los mejores exploradores de toda la historia polar. Con veintiún años, los anhelos por encontrarse a sí mismo en un entorno natural salvaje lo empujan a alistarse en un barco pesquero que se dirigía hacia Spitsbergen y Groenlandia. En 1882, Nansen iniciaba así su aventura científico-ártica, con la idea inicial de estudiar la biología de aquellas aguas. Esa experiencia lo llevó a trabajar en el Museo de Bergen y allí, un par de años más tarde, conoció las aventuras del Vega. Cuando Nansen leyó las detalladas descripciones de Nordenskiöld en aquellas tierras, se le ocurrió el plan para su primera gran expedición: atravesar Groenlandia usando esquís.

Nansen continuó con sus labores en el museo, pero al mismo tiempo aprovechaba las horas libres para organizar aquel primer intento de cruzar Groenlandia. El noruego fue siempre incansable, no dejó de estudiar, ni de trabajar, ni de explorar durante toda su vida. Mientras preparaba el cruce de Groenlandia, consiguió un doctorado en Zoología y publicó sus propias teorías sobre las redes neuronales del cerebro, ideas que hoy en día se consideran el germen de la neurología moderna. También era un gran deportista, y durante estos años contactó con otros esquiadores para reunir un grupo de locos entrañables que terminarían recorriendo Groenlandia de este a oeste. Aparecen aquí algunos de los personajes que lo iban a acompañar durante todas sus aventuras: Otto Sverdrup, Olaf Dietrichson, Kristian Kristiansen, Samuel Balto, Ole Nielsen Ragna. Otros cinco arriesgados noruegos que tratarían de atravesar la inmensa Groenlandia junto a él, nombres que, como Sverdrup, más tarde zarparían con Nansen a bordo del Fram. El término

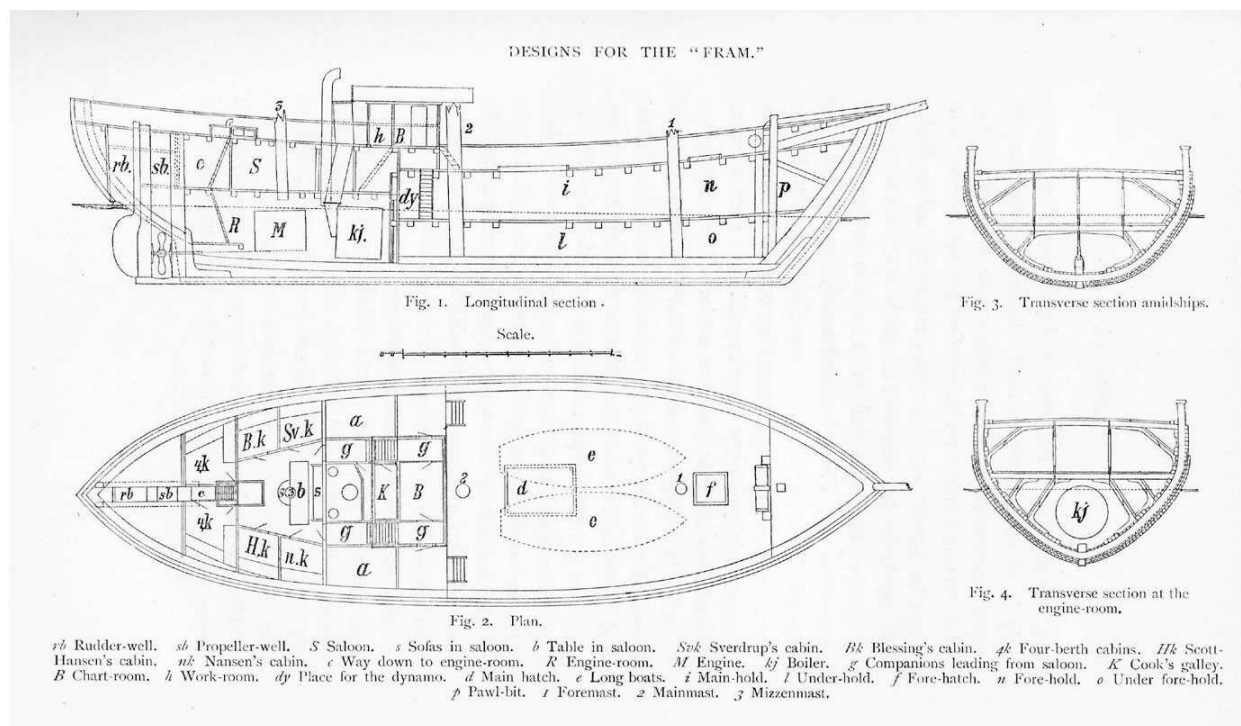
«locos» tan solo es uno de los adjetivos que tuvieron que aceptar cuando hicieron público su plan de cruzar Groenlandia esquiando. El propio Nordenskiöld al conocer la idea exclamó: «Es un plan incomprensible, absurdo, cómico en realidad». Poco después, cuando conoció en persona a Nansen, el sueco cayó rendido ante su arrolladora personalidad y terminó ayudando a recaudar dinero para la expedición. En apenas unos meses, Nordenskiöld cambiaba de opinión y afirmaba que «el estudio de la naturaleza real de Groenlandia tiene un significado tan grande y fundamental para la ciencia, que apenas resulta posible en este momento descubrir un objetivo más trascendental para una posible expedición».

La personalidad de Nansen, su convicción y la férrea defensa de sus ideas resultaban abrumadoras; el noruego tenía la capacidad de convencer hasta al más escéptico de que sus planes no solo eran posibles sino que eran necesarios. Para él no había medias tintas, el grito para aquella expedición en Groenlandia fue «o cruce o muerte». Por supuesto, Nansen consiguió cruzar Groenlandia, porque además de las características ya descritas, el noruego también contaría con un factor de gran importancia en sus aventuras: la suerte. Nansen fue un tipo afortunado. Incluso cuando tenía mala suerte, al final resultaba ser buena. En su expedición en esquí cruzando Groenlandia, y después de pasar mil penalidades, logró alcanzar con éxito el punto final de su trayecto para descubrir, boquiabierto, que el barco que debía recogerlo se había marchado sin él. Todo un infortunio que no obstante se convirtió en una enorme ventaja, puesto que se vio obligado a pasar todo el invierno en un poblado inuit, lo que le permitió aprender e imbuirse de las útiles técnicas de adaptación y supervivencia esquimales. No hay mal que por bien no venga.

La carrera hacia el Polo Norte se había convertido en un objetivo prioritario para muchos países, incluyendo Noruega. Nansen hizo propio ese sentimiento nacional, pero no sería su principal motivación: él quería ganar, sí, pero también conocer, aprender e investigar aquellas tierras. Este espíritu científico se une a numerosas teorías en aquellos tiempos sobre corrientes submarinas que desplazaban la gran banquisa ártica. En aquellos años llega la noticia de los restos del navío Jeannette, encontrados a miles de kilómetros del lugar donde se hundió. En la mente de Nansen empieza formarse un proyecto. Una nueva idea extravagante, peligrosa, considerada una locura por casi todos a quienes se la contó. El joven noruego quería dejarse atrapar voluntariamente por el hielo y desplazarse hacia el norte empujado por la deriva de la banquisa. Si algo había enseñado la experiencia durante todos estos siglos es que el temor más profundo de cualquier explorador ártico era quedarse aprisionado en el hielo. Docenas de expediciones en las que los barcos habían crujido y desaparecido en unos minutos bajo la presión de aquellos gigantescos bloques de hielo, y ahora llegaba este loco noruego, con su disparatada idea de quedarse atrapado voluntariamente y dejarse llevar por las corrientes hasta el Polo Norte. Era lo más absurdo que se había escuchado jamás en la historia de la conquista del Ártico.

Para llevar a cabo su plan, Nansen necesitaba un barco y no podía ser uno cualquiera, debía tener unas características muy especiales. El primer paso fue contactar con el mejor constructor e ingeniero de Noruega, Colin Archer, para pedirle que diseñara un barco único, un navío con unas especificaciones realmente curiosas, pensadas para evitar la presión de la banquisa ártica. Hasta aquel momento, todos los buques que viajaban al Ártico se construían y se preparaban para aguantar la presión. Grandes remaches de acero, vigas gruesas y sólidas, cascos reforzados.

Nansen buscaba algo diferente, no quería soportar la presión, quería librarse de ella totalmente. Ese navío se llamaría Fram, un grito de ánimo que significa literalmente «¡Adelante!».



Diseño del Fram.  
© The Fram Museum.

Nansen hablaba de «deriva transpolar» así que su idea consistía en dejarse llevar por esas corrientes subido a un barco «resbaladizo como una anguila», capaz de escapar al abrazo del hielo, gracias a su ingeniosa quilla redondeada. Cuando los grandes bloques helados rodearan el barco y empezaran a presionarlo, el escurridizo Fram, gracias a su casco redondeado, se elevaría lentamente hasta posarse con suavidad encima del hielo. El barco quedaría a salvo, en la superficie helada y ya no tendría que aguantar la presión de la banquisa. Una vez allí, tan solo había que tener paciencia, buenas provisiones y esperar a que la deriva los llevase directos al Polo Norte. Un barco capaz de desplazar ochocientas toneladas, con una eslora de 39 metros, estrecho, pues tenía una manga de solo 5,20 metros, y, sobre todo, poco profundo, para poder escapar del hielo. El calado del Fram era de menos de cinco metros, con una quilla redondeada que, como una canica, se elevaría cuando las fuerzas del hielo empezaran a actuar sobre ella. El diseño del Fram lo convertía en el barco polar más adaptado que se había construido hasta el momento y convenció a otro noruego, Amundsen, para utilizarlo en su carrera hacia el Polo Sur. El Fram se convirtió en un navío legendario, sobrevivió a todas sus expediciones y hoy está en un museo, situado en Oslo, donde es historia viva de lo que el ser humano es capaz de hacer con imaginación y voluntad.

La aventura de Nansen en el Fram es, seguramente, la expedición más popular de la conquista

ártica. El reto consistirá en narrar los detalles menos conocidos de un viaje que se extendió entre 1893 y 1896. Entre las anotaciones que han pasado más desapercibidas se hace necesario citar, nuevamente, la suerte que acompañó a Nansen durante todas sus expediciones, porque la siguiente pieza en la sorprendente cadena de casualidades que Nansen iba a experimentar en esta expedición fue la de buscar una tripulación para aquel arriesgado viaje. La carrera hacia el Polo Norte ya estaba lanzada y el explorador quería que fuesen noruegos quienes se coronaran como vencedores. Este sentimiento nacionalista hizo que Nansen rechazara a numerosos voluntarios que se presentaron para el viaje. Entre los interesados se encontraba un británico, llamado Frederick Jackson, cuya pasión por la exploración polar sufrió un fuerte revés cuando Nansen, disculpándose amablemente, le negó la posibilidad de participar en la expedición debido a su nacionalidad. Lo siento, amigo Jackson, solo noruegos...

En 1893, con las bodegas cargadas hasta arriba, con una enorme biblioteca para pasar el tiempo, e incluso con un molino que dotaba al buque de electricidad para afrontar la larga noche ártica, Nansen y sus modernos vikingos se lanzaban hacia el Polo Norte. El plan funcionó a la perfección. Cuando llegó el momento, los hielos atraparon al Fram y el navío, en lugar de hundirse aplastado por la banquisa, se deslizó hacia arriba por la presión de los bloques, tal como había calculado Nansen. Ahora tan solo quedaba dejarse llevar hacia los 90° N, pasar varios inviernos a cubierto en el Fram mientras esa corriente ártica, que en teoría iba desde Siberia hasta Groenlandia atravesando el Polo Norte, los desplazaba cómodamente a su destino. Sin embargo, aunque esa corriente existe, no se desplaza como Nansen pensaba. Tenían chocolate en abundancia, representaciones de teatro por las noches, una disciplina estricta que prohibía el alcohol y numerosos trabajos científicos que realizar diariamente para pasar varios inviernos ocupados y entretenidos... Pero la banquisa no les estaba llevando hacia el Polo Norte. Nansen se sentía cada día más frustrado porque todas las mediciones indicaban que realmente se estaban alejando de su objetivo. Nansen, muy a su pesar, se topaba con uno de sus primeros descubrimientos: la deriva de la banquisa obedece más a los vientos que a las corrientes submarinas.

El tiempo corría en su contra y la expedición se encontraba ya en marzo de 1895. Habían pasado casi dos años desde su partida de Oslo e, impaciente ante sus pobres avances, Nansen aparece ante la tripulación con un nuevo plan: dirigirse hacia el norte, tal como lo había hecho tiempo atrás en Groenlandia, a pie, con trineos, perros y esquís. Se encontraba estancado en los 84° N y ante él se extendían más de 650 kilómetros de inmensidad blanca hasta los ansiados 90° N. Para realizar esa enorme travesía, Nansen eligió como compañero de viaje a Fredrik Hjalmar Johansen, un gran esquiador, atleta y gimnasta, muy popular entre los marineros por haber conseguido una medalla de oro en los campeonatos nacionales de Noruega. Nansen dejaba atrás siglos de exploraciones polares basadas en grandes tripulaciones de docenas de marinos y comenzaba una nueva era en la que pequeños grupos de exploradores, bien entrenados y aprovisionados, se internaban entre los hielos, como comandos guerrilleros, para conseguir el objetivo. El 14 de marzo de 1895, los dos esforzados exploradores, una tira abundante de perros y tres trineos, iniciaban lo que terminaría siendo una de las aventuras polares más extremas de toda la historia del Ártico.

La primera semana de marcha fue simplemente espectacular. Gracias a un terreno llano y medianamente cómodo, los dos noruegos avanzaron con velocidad hasta cubrir más de 120 kilómetros. La segunda semana de caminata el ritmo descendió y, aun así, recorrieron otros nada despreciables ochenta kilómetros, lo que situaba a la pareja de exploradores en los 85° N. Desde este momento la travesía se iba a complicar de manera exponencial. La superficie, hasta ahora lisa en su mayor parte, se transformaba en un intrincado bosque de hielo con paredes de varios metros de alto, peligrosos desniveles y un terreno tan irregular y puntiagudo que apenas dejaba opciones, salvo tirar con fuerza de los trineos arrebatando al Ártico cada metro de camino. En abril de 1895, y como preámbulo de su obra *Farthest North* (publicada en castellano como *En la noche y entre los hielos*), Nansen y Johansen lograban alcanzar los 86° 13' 06" N, el enclave más al norte que ningún ser humano había pisado hasta el momento. Aquella fue su marca y su punto de inflexión. Avanzar tan solo unos kilómetros se había convertido ya en una odisea, en un suicidio. Los víveres comenzaban a escasear, apenas les quedaban una veintena de perros y la deriva en la que habían basado inicialmente su viaje les estaba jugando de nuevo una mala pasada: todo lo que avanzaban de día lo retrocedían de noche cuando descansaban. Era como si estuviesen caminando sobre una de esas cintas automáticas para correr en los gimnasios. Desde aquel día, el 8 de abril de 1895, su misión ya no era alcanzar el Polo Norte. Su objetivo era simplemente sobrevivir. Dieron la vuelta, abandonaron su meta y calcularon que desde donde se encontraban hasta el poblado habitado más cercano había más de 1.200 kilómetros de distancia. El suroeste fue la dirección elegida para el regreso, con la intención de alcanzar cuanto antes la Tierra de Francisco José, una miríada de islas gélidas dispersas por el océano Glacial Ártico que, tras su gesta, comenzó a denominarse también como archipiélago de Fridtjot Nansen.

Se acercaba la primavera y el hielo se transformaba en aguanieve bajo sus pies. La caminata se hacía cada vez más pesada. De la treintena de perros que habían iniciado el viaje, veintidós se habían «convertido en alimento» y la fuerza de tiro de la que disponían a estas alturas era la de sus propias piernas. Afortunadamente, con el calor y el deshielo asomaron algunas focas y morsas que los salvaron de una más que probable muerte por inanición. Hicieron así buena provisión de carne y grasa, lo que les permitió sobrevivir durante los siguientes meses, pero el calor de julio les trajo una mala noticia: a diferencia de la Antártida, que es un continente con tierra bajo el hielo, por el contrario, el Ártico es un gran océano congelado. Entrados ya en pleno verano de 1895 los exploradores se encontraron con que la superficie sólida bajo sus pies comenzaba a escasear y el suelo que les sostenía daba paso rápidamente a un mar. Como tantos otros exploradores, ante la nueva situación, los noruegos no tuvieron otra opción que subirse a sus kayaks y comenzar a remar.

Después de dos semanas avanzando por el archipiélago, a veces a pie y otras remando, alcanzaron una isla desierta y, con el verano terminando sus últimos días, decidieron prepararse para pasar allí todo el invierno. Gracias a los conocimientos de las técnicas esquimales de supervivencia, Nansen consiguió algo de caza y pesca con la que subsistir en las siguientes semanas, mientras se acomodaban en un agujero de apenas unos metros cuadrados, cavado en la tierra y protegido con algunas piedras, musgo y nieve... Su odisea estaba aún muy lejos de terminar. Allí, en ese agujero iban a pasar más de nueve meses de invierno, desde mediados de

agosto de 1895 hasta finales de mayo del año siguiente. Cuesta imaginar cómo fue ese tramo de su odisea, las penalidades que llegaron a soportar en el crudo invierno ártico con temperaturas de 40 °C bajo cero, inmersos en la oscuridad de la noche polar durante meses, alimentándose de las focas, morsas y osos polares que cazaban y calentándose a duras penas con la grasa que conseguían de aquellos animales. En su diario, en el relato de aquellos interminables días, Nansen cuenta que, cuando llegó la Navidad de 1895, tras casi un año de bandazos por el Ártico y después de compartir durante meses aquel estrecho agujero en la tierra, durmiendo juntos en el mismo saco para conseguir más calor, los dos exploradores noruegos decidieron unánimemente dejar a un lado los exquisitos modales victorianos que habían mantenido hasta el momento y empezar a tutearse. Hasta aquel día de Navidad de 1895 se habían llamado entre sí «señor Johansen» y «profesor Nansen».

Cuando los primeros rayos de la primavera volvieron a asomar, como hubiera hecho cualquier oso después de invernarse, los dos exploradores abandonaron el agujero que les había cobijado los últimos nueve meses, se subieron nuevamente a los kayaks y remararon hacia mar abierto. Así pasaron el resto de sus días polares, andando y remando a partes iguales, cobijados bajo sus embarcaciones o en improvisados agujeros cavados y fortificados con nieve a modo de iglús, avanzando sin un rumbo definido por la Tierra de Francisco José hasta que una noche, después de varios días sin provisiones y al límite de sus fuerzas, Nansen creyó oír a lo lejos el ladrido de un perro. El 17 de junio de 1896, los noruegos llevaban un año y tres meses caminando en solitario desde que dejaron las comodidades del Fram y en sus escritos sinceramente confiesan que no sabían ni dónde se hallaban. No les quedaba comida, ni balas para los rifles. Johansen pensó en un principio que Nansen estaba delirando y que lo que había escuchado era fruto de su imaginación. Sin embargo, los ladridos volvieron otra vez. Se produjo aquí el encuentro más increíble y curioso de la larga historia de exploración polar. Nansen salió de su cobijo y sobre el inmenso fondo blanco consiguió ver una silueta...

Una voz, extrañamente familiar, le preguntó: ¿Es usted Nansen? Aquel hombre apenas podía reconocerlo bajo las largas barbas, su descuidado aspecto y la cara ennegrecida. Tras unos momentos de asombro, descubrió que frente a él se encontraba, ni más ni menos, que Frederick Jackson, el mismo explorador al que tres años atrás había negado su entrada en la expedición Fram por no ser noruego. El inglés, tras ser rechazado por Nansen, no había cejado en su empeño de explorar el Polo Norte y finalmente había conseguido la financiación del incansable magnate de los periódicos Gordon Bennett para montar su propia expedición. La decisión de dejar fuera a Jackson y la espectacular casualidad de encontrarse entre los millones de kilómetros cuadrados de la inmensidad ártica habían salvado la vida de Nansen justo cuando más lo necesitaba. Si el noruego hubiera aceptado a Jackson en su expedición del Fram, probablemente nadie lo hubiera encontrado jamás. Conscientes de que aquella serendipia sin duda sería recordada como un momento histórico, y tras reponer fuerzas, Nansen y Jackson volvieron, unas horas después, al mismo lugar donde se cruzaron y recrearon nuevamente su apretón de manos, inmortalizando el encuentro con una fotografía conmemorativa.



Fotografía del encuentro entre Nansen y Jackson (1896).  
© National Library of Norway.

La suerte del explorador no acabaría aquí. Tras aquel improbable encuentro, el inglés informa a Nansen de que su barco sigue en pie, con la tripulación al completo y que además se encuentran muy cerca de allí. Nansen regresaría al Fram entre el aplauso y los vítores de sus compañeros, que se habían ocupado aquellos meses tomando miles de datos científicos que aún hoy representan una importante fuente de conocimientos del Ártico. Reunidos de nuevo, y con el Fram libre de hielos, toda la expedición regresa sana y salva a Noruega, donde son recibidos como héroes.

Nansen se convirtió en una figura nacional y en los siguientes años destacó como un escritor de gran éxito, dibujaba francamente bien y manejaba la cámara como un profesional, lo que le permitió vivir con comodidad gracias a los abundantes beneficios económicos de sus libros. Sus conferencias llenaban grandes auditorios y su nobleza como ser humano con los refugiados de la primera guerra mundial incluso le hizo ganar el premio Nobel de la Paz en 1922. Sus últimos años los ocupó en incontables labores benéficas a favor de las víctimas más desprotegidas de las guerras.

# 11

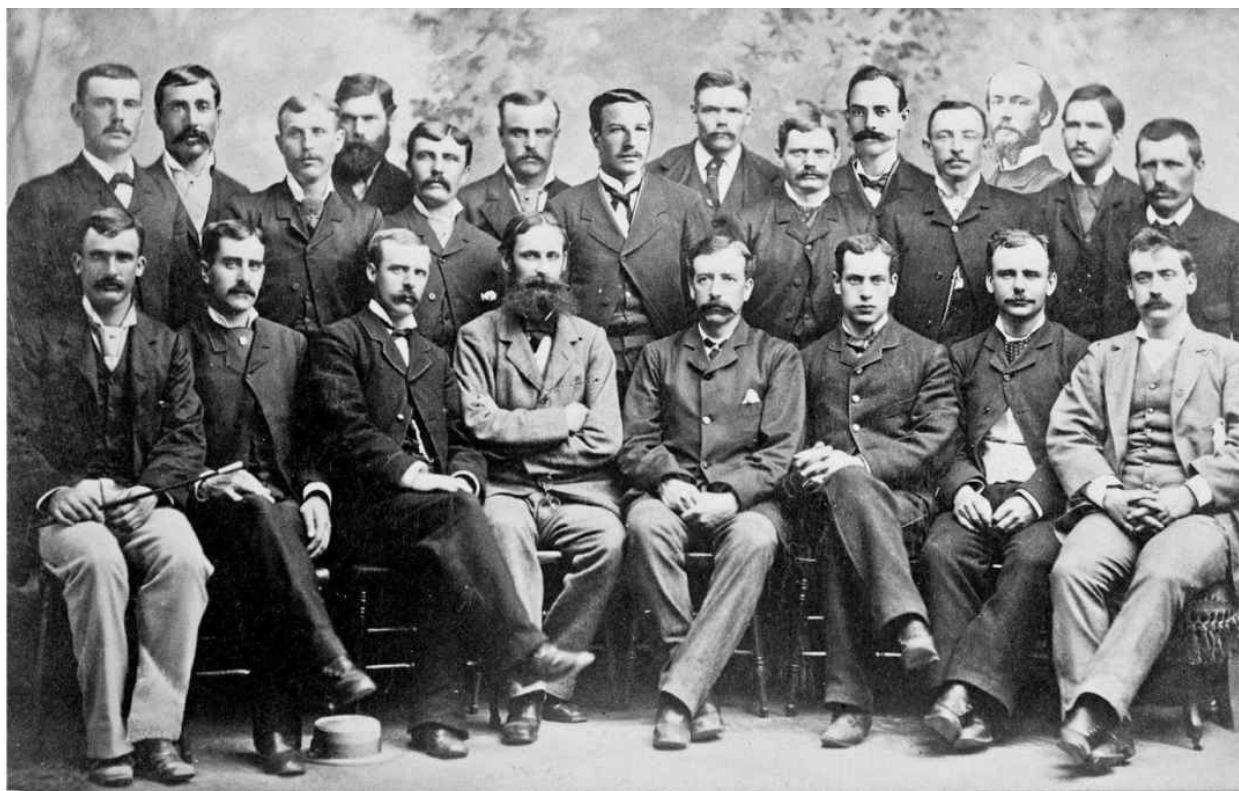
## Greely

El Ártico nos ha atraído hasta aquí para destruirnos. Somos ahora veinticuatro hombres muriendo de hambre. Hemos hecho todo lo que hemos podido para sobrevivir y jamás hemos dejado de luchar, pero casi me vuelve loco mirar hacia el futuro. Ya no es el final lo que nos asusta, sino el camino que aún nos queda por delante. Morir es fácil, muy fácil. Lo realmente difícil es el esfuerzo, la resistencia necesaria para vivir... aquí lo difícil es vivir.

ADOLPHUS GREELY, isla de Ellesmere, marzo de 1884.

Estas palabras del teniente del Ejército de Estados Unidos Adolphus Greely reflejan perfectamente el sentimiento, la decepción, la impotencia, pero también la fuerza de voluntad necesaria para adentrarse en el Ártico durante la conquista polar. Dejarse llevar era sencillo, morir era fácil, lo difícil era vivir. El final de siglo nos acerca al fatigoso intento de construir la primera base ártica por parte de un grupo de soldados en la isla de Ellesmere, durante tres largos años. La epopeya de veinticuatro hombres que jamás habían estado en el Ártico, algunos ni siquiera habían visto el mar en toda su vida. Un ejemplo de valentía y esfuerzo humano, pero también de espíritu científico. Durante el relato de la expedición Greely a la bahía Lady Franklin se vivirían momentos extremos, situaciones mortales, encrucijadas morales, esfuerzo físico al límite y, sin embargo, durante toda esta expedición, sin faltar ni un solo día, los exploradores recogieron datos científicos sobre temperatura, vientos, presión, grosor del hielo... Conforme avancemos en la narración de sus desventuras y penalidades será conveniente tener presente ese afán, constante y voluntarioso, que no los abandonó en ningún momento. Nunca, pasara lo que pasara, dejaron de realizar su trabajo científico.





H. BIEDERBACK, rescued.	Sergt. CROSS, died Jan. 8, 1884.	Sergt. LINN, died Apr. 6, 1884.	CHAS. HENRY, died June 6, 1884.	Sergt. RALSTON, died May 23, 1884.	DR. PAVY, died June 6, 1884.	Sergt. GARDNER, died June 12, 1884.
WM. WHISTLER, died May 24, 1884.	S. BRIDER, died June 16, 1884.	Sergt. FREDRICKS, rescued.	W. A. ELLIS, died May 19, 1884.	Sergt. LONG, rescued.	Corp. SALOR, died June 3, 1884.	Sergt. ELLISON, died July 6, 1884.
Private CONNELL, rescued.	Sergt. BRAINARD, rescued.	Lieut. KISLINBURY, died June 1, 1884.	Lieut. GREELY, rescued.	Lieut. LOCKWOOD, died Apr. 9, 1884.	Sergt. ISREAL, died May 27, 1884.	Sergt. JEWELL, died Apr. 12, 1884.
						Sergt. RICE, died Apr. 9, 1884.

Componentes de la expedición Greely (1881-1884).

© National Archives.

*I will bear true faith.* «Tendré fe verdadera», esta es una parte del juramento que solían hacer todos los integrantes del Ejército estadounidense, y el teniente Adolphus Greely era la verdadera encarnación de esa frase. Empezar con este juramento militar no es casualidad, el Ejército había supuesto la salvación de Greely, lo había sacado de una juventud muy dura, con un padre parálítico y una madre autoritaria, en un pueblo, pequeño y pobre, en mitad de Massachusetts. Greely no quería nada de aquello y el Ejército fue su oportunidad de huir. Literalmente, así fue: en varias ocasiones se escapó de casa por la ventana, para tratar de alistarse como voluntario en la Unión. No lo aceptaron y tuvo que volver a su hogar, hasta que, por fin, con diecisiete años, lo consiguió. El joven pueblerino, ansioso por alejarse de su deprimente entorno, de sus estrictos padres, terminó uniéndose al Ejército en una de las más cruentas guerras que el mundo había visto, la guerra civil de Estados Unidos. La guerra de Secesión fue una confrontación social y militar fratricida que se desencadenó por la voluntad de abolir la esclavitud y en la que Greely participó de manera activa, curiosamente, dirigiendo una de las primeras unidades de soldados negros de la historia.

La guerra civil dejó en él una profunda devoción por el Ejército, al que agradeció haberle

rescatado de una dura niñez con una familia difícil. Una vez finalizada la contienda, se volvió a alistarse, ya en tiempos de paz, en busca de una carrera militar que le asegurara un futuro. Fue entonces cuando descubrió un nuevo invento que lo dejó asombrado, el telégrafo. Esta nueva ventana para las telecomunicaciones se convertiría en una pasión para el resto de su vida. Greely trabajó en la expansión del telégrafo en América y pronto entendió lo útil que resultaba esta nueva tecnología para infinidad de tareas, incluyendo un campo que le fascinaba desde joven, la meteorología. Utilizando el telégrafo se podía saber qué tiempo hacía a miles de kilómetros. Greely empezó a sentirse cautivado por el estudio del clima de la Tierra y, poco a poco, fue desarrollando una idea fundamental: la clave del clima mundial se encontraba en las regiones polares. Pasó años analizando tratados científicos, buscando patrones, escudriñando los diarios de las expediciones anteriores. Cuando escuchó que el Ejército preparaba una expedición al Ártico, no lo dudó, y se apuntó rápidamente. Era la oportunidad perfecta para dejar su propia huella participando en una expedición ártica muy diferente a las que se habían realizado hasta el momento. Un verdadero intento de crear nueva ciencia, y hacerlo en los límites del mundo conocido. En el pasado, durante los siglos XVII y XVIII, los naturalistas recogían cosas, fósiles, plantas, todo tipo de muestras, las catalogaban y las guardaban en sus gabinetes de curiosidades. Pero en el siglo XIX los nuevos científicos se dieron cuenta de que, además de etiquetar y recoger cosas individuales, debían comprender cómo funcionaba la naturaleza a escala más global. Así es como surge, entre muchas otras, la teoría de la selección natural de Charles Darwin, en 1859, mediante el análisis de fenómenos individuales, la búsqueda de patrones y la extracción de conclusiones globales a partir de estos últimos.

Muchos empiezan a pensar que las regiones polares son más importantes de lo que parecían, que no son un simple paso hacia las Indias, como se consideraban históricamente, que los polos tienen mucho que decir en el funcionamiento del planeta entero. A principios de la década de 1880 se empieza a fraguar algo inaudito, una coalición de gobiernos de once países se embarcan en una búsqueda internacional sin precedentes para comprender el clima del planeta. Fue lo que se conocería, años más tarde, como el Primer Año Internacional Polar, y su ambicioso objetivo era crear una cadena de catorce bases a lo largo del Polo Norte. Estaciones científicas desde donde recoger datos globales, y sincronizar estudios meteorológicos, astronómicos y magnéticos. Aquel intento internacional no llegaría muy lejos, el hecho de establecer una sola base fue un esfuerzo titánico, pero esa unión global plantó la semilla de lo que ahora disfrutamos en la Antártida, una idea colectiva de exploración científica. La esperanza era que este esfuerzo ofreciera la llave para una nueva comprensión del clima de todo el planeta.

## LA PRIMERA BASE EN EL ÁRTICO

Adolphus Greely y sus hombres serían los encargados de establecer la estación polar más al norte, en las costas de la bahía de Lady Franklin, a menos de mil kilómetros del Polo Norte. Una voz entre los organizadores recomendó que no tuvieran su propio barco. Pensaba que los buques servían de cómodo refugio a los marineros y que no alentaban la exploración. Los ocupantes se quedaban al abrigo del barco y apenas salían, así que la idea que finalmente se impuso fue la de usar un navío para llevarlos al destino, dejarlos en el lugar con provisiones y que el buque regresara de vuelta. Exceptuando los viajes particulares de Charles Francis Hall, esta era una expedición bastante inusual, si se considera la historia polar hasta el momento. Los exploradores serían meros pasajeros. El navío elegido fue el Proteus, un vapor que habitualmente se utilizaba como buque pesquero. El barco dejaría al equipo de Greely, junto con un cargamento de materiales y alimentos, lo más al norte posible. A partir de aquí el grupo establecería una base donde deberían pasar un total de dos inviernos. Al verano siguiente, otro buque los visitaría con provisiones para el segundo invierno y, al llegar el segundo verano, un nuevo barco los recogería para traerlos de vuelta. Como en tantas otras expediciones, los planes originales no se iban a cumplir ni en broma.

El 7 julio 1881, a las 12:15 de la mañana, el Proteus zarpa desde el puerto de San Juan de Terranova y lo hace bajo un estupendo cielo azul y con un tiempo excelente. El viaje de ida fue sorprendentemente fácil. Era julio, pero aún así deberían de haberse encontrado con grandes bloques de hielo en aquellas latitudes; sin embargo, el camino aparece libre y consiguen alcanzar su objetivo final, en la bahía de Lady Franklin, de una manera sencilla y sin sobresaltos. Navegaron con comodidad por el estrecho canal que se abre entre Groenlandia y la isla de Ellesmere, algo inaudito porque sabían que aquel canal casi siempre estaba cerrado por el hielo. Los balleneros, que desde hace siglos se habían aventurado por aquellas estrechas aguas, informaban, una y otra vez, de que el canal se encontraba bloqueado por el hielo. Pero aquel año de 1881, el verano había sido benévolo con la expedición y el paso estaba completamente abierto.

El 26 de agosto de 1881, el ballenero Proteus desembarca en aquellas tierras a veinticinco hombres y 350 toneladas de provisiones. Después de una breve estancia de unos días, el barco abandona las aguas de la bahía de Lady Franklin. Allí quedarían los exploradores, a solas, en el entorno más duro de la Tierra. Quedaban a su suerte, sin conexión con el mundo.

Por su parte, Greely estaba aliviado: «Estoy contento de que el barco se haya ido por fin — escribía en su diario a finales de agosto de 1881—, ahora empieza el verdadero trabajo». Tenía una fe ciega en sus órdenes, en la misión, en el Ejército de Estados Unidos y, sobre todo, en sí mismo y sus hombres. Pero Greely se encontraba más aislado de lo que podía imaginar. Su expedición contaba con menos apoyos en Estados Unidos de lo que creía. La mayoría de los congresistas pensaban que el gobierno no tenía nada que ganar financiando expediciones científicas. Muchos consideraban que era un gasto de dinero inútil y absurdo que los distraía de las guerras que estaban librando con los indios en el oeste. En la práctica, esta expedición había

sido organizada y financiada por un escaso puñado de congresistas, a espaldas de la voluntad mayoritaria del Congreso y se iba a quedar huérfana muy pronto, acarreando consecuencias importantes para los hombres en el campamento. El Ejército había contribuido a iniciar la expedición, pero dieron a Greely apenas unas semanas para alistar a sus hombres, escogidos como voluntarios entre sus filas. Ninguno de aquellos soldados había estado jamás en el Ártico, la mayoría ni siquiera había visto el mar en toda su vida. Muchos de ellos eran jinetes, procedentes de regiones del centro de Estados Unidos sin contacto con el océano. Algunos de los voluntarios simplemente se apuntaron por el dinero, el Ejército pagaba bien a aquellos que se embarcaban. Fuera cuales fueran sus razones, la realidad es que allí estaban, en agosto de 1881, en un el lugar más apartado y frío del mundo, y diciendo adiós al barco que los había llevado.

David Brainard, uno de los expedicionarios, bautizó a aquel lugar como Fort Conger, la base donde se desarrollaría su trabajo durante los próximos dos años. Brainard era un joven sargento de veinticuatro años con unas ganas de aventuras fuera de lo habitual. Era un soldado y estaba acostumbrado a la disciplina militar, a las órdenes y al trabajo duro. George Rice, un fotógrafo de Nueva Escocia, con veinticuatro años, no tenía entrenamiento militar pero compartía con Brainard esas ganas de aventuras. Rice no solo fue el fotógrafo oficial de aquella empresa, su ímpetu lo convirtió en una pieza clave de la expedición. Si surgía cualquier tarea por realizar, Rice se presentaba voluntario para hacerla. La expedición era una aventura para todos ellos, incluyendo al propio Greely, que era la primera vez que pisaba el Ártico, pero Brainard y Rice aún tenían un desafío mayor: batir el récord de latitud más al norte jamás conseguido. El famoso Farthest North que tanto buscaron los exploradores polares. Ese título honorífico, la marca de alcanzar el punto más al norte del planeta, había estado en poder de los británicos desde 1607. A finales del siglo XIX era muy difícil conseguir financiación para proyectos como el de Greely. La fiebre de expediciones se estaba aplacando y esta nueva ciencia polar no conseguía convencer a todo el mundo. Sin embargo, había algo que el gobierno de Estados Unidos sí que consideraba apetitoso: vencer a los ingleses, quitarles el récord de latitud más al norte.

La expedición de Greely se inició con la idea pública de establecer la primera base científica en el Ártico, pero llevaba consigo órdenes ocultas de intentar ascender lo más al norte que pudieran y arrebatarse el récord de latitud a los ingleses. Esa sería la tarea secreta de Brainard y Rice, preparar una expedición y aproximarse o conquistar el Polo Norte. Pero todos estos planes deberían esperar, el invierno se acercaba y tenían que levantar rápidamente sus refugios y cabañas en Fort Conger. El barco les había dejado material y madera suficiente para construir el campamento, así que los hombres no perdieron tiempo y se pusieron manos a la obra.

## PRIMER INVIERNO: 1881-1882

Las temperaturas de aquel invierno oscilaron entre  $-44\text{ }^{\circ}\text{C}$  y  $-58,4\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Los expedicionarios llevaban a cabo las tareas científicas de manera militar y anotaban diariamente cientos de datos sobre temperatura, las máximas, las mínimas, centímetros de grosor del hielo, velocidad del viento. En esas condiciones la orina se congelaba antes de llegar al suelo, e incluso el aliento se condensaba rápidamente en pequeños cristales de hielo. Era un entorno desconocido para aquellos hombres, un lugar fascinante, tan descarnado, tan extremo, pero a la vez tan bello y gigantesco. Se despertaban y contemplaban la enormidad de aquellos mantos de hielo y nieve que llegaban hasta donde la vista alcanzaba y los llenaban de humildad e insignificancia. Era un sentimiento de verdadero aislamiento, «estar en contacto con algo que es mucho más grande que tú, casi infinito, algo más allá de la corta mirada de un ser humano».

Las primeras semanas, el teniente escribe en su diario anotaciones que son casi poéticas, aquel entorno le tiene cautivado y enamorado. Conforme los días de invierno transcurren, Greely y sus hombres instauran una disciplinada rutina diaria para conseguir sus objetivos. Eran soldados y sus órdenes determinaban que debían recoger información de aquellas latitudes, y así lo hicieron: quinientos datos diarios de medidas de la velocidad del viento, de la presión atmosférica, de temperaturas a diferentes horas del día y docenas y docenas de otros fenómenos. Era un trabajo calculado al minuto, veinticuatro horas al día, siete días a la semana. No importa lo difíciles que fuesen las condiciones, no importa que estuvieran a  $60\text{ }^{\circ}\text{C}$  bajo cero o que el viento soplara a 125 kilómetros por hora, el trabajo se tenía que hacer, y se hacía. Aquel esfuerzo y disciplina dieron sus frutos y la expedición de Greely recogió las semillas que fundarían, con el tiempo, buena parte de la actual ciencia meteorológica polar. Incluso hoy en día se siguen utilizando los datos recogidos por Greely para conocer las condiciones del Ártico en aquellos años y cómo han cambiado hasta nuestros días.

Lo más sorprendente del invierno ártico es la total oscuridad. Cinco meses de luz, donde el sol nunca se pone, y otros cinco meses donde el sol nunca aparece. No hay mucho que hacer en invierno con ese frío y casi a ciegas. Se hacía necesaria una estricta rutina en todas las tareas, y la primera orden de Greely fue la prohibición de dormir durante las horas que corresponderían al día.

Aun así, y a pesar de la férrea disciplina militar, estar aislado del mundo, en un entorno tan claustrofóbico, deja huella y el decidido carácter de los aventureros empieza a flaquear. La atmósfera en Fort Conger cambia, paulatinamente, conforme el invierno se vuelve más y más oscuro, más y más frío. Con treinta y siete años, Greely había adquirido gran experiencia liderando hombres en el Ejército, pero en el aislado Fort Conger, con aquellas terribles condiciones climáticas del Ártico, la disciplina aprendida en la guerra civil se resiente. Una de las primeras decisiones de Greely que empieza a discutirse, causando malestar entre los exploradores, es la obligación de los soldados de atender las necesidades, e incluso hacer la colada, de los oficiales. El propio David Brainard, que siempre estaba dispuesto a cualquier

tarea, no acepta de buen grado la orden de Greely. Para evitar cualquier atisbo de rebeldía, el comandante al mando les suelta un discurso enérgico diciendo que son soldados y que harán lo que se les ordene. Impone sus órdenes a la fuerza y les avisa que no le temblará el pulso para cortar cualquier conato de motín, que impondrá el orden a toda costa con castigos severos, e incluso con fusilamientos si fuese necesario. Aquel amenazador discurso resultó excesivo, sobre todo porque apenas estaban al principio del invierno y, aunque restauró el orden, la desproporcionada arenga militar de Greely empezó a resquebrajar la unidad del grupo. El aislamiento estaba afectando a todos. En una carta a su esposa Henrietta, unas letras que tan solo podía escribir y almacenar hasta la llegada del barco al verano siguiente, Greely habla de su preocupación por la unidad y la paz en aquel campamento: «Nunca habría imaginado que un comandante mostrara signos de nostalgia, pero te echo de menos muchísimo».

Henrietta era la única hija de un acomodado banquero y había crecido rodeada de lujos y comodidades. Pero bajo esa capa de suavidad había una mujer fuerte y decidida. «Le gusta hacer las cosas a su manera», decía Greely. Henrietta se había opuesto a la expedición de su marido desde el principio. «Son tus ambiciones y orgullo las que te están guiando, excluyendo cualquier otro razonamiento», le dijo a su esposo semanas antes de partir. Pero Greely no se iba a parar. «Quiero dejar mi huella en el mundo», le contestaba en aquellas cartas apiladas en la cabaña.

## FARTHEST NORTH

En marzo de 1882, por fin el sol reaparece iluminando la cara de los hombres. Los ánimos mejoran y se inician los preparativos para el gran desafío, batir el récord británico del Farthest North. El campamento de Fort Conger se encontraba situado en los 81° 45' N, a unos mil kilómetros del Polo Norte. Greely organiza el reto en dos equipos que competirán entre sí por el honor de llegar lo más lejos posible rumbo norte. George Rice encabezará un grupo que ascenderá por la isla de Ellesmere, mientras que David Brainard liderará otro, que lo intentará por la costa de Groenlandia. Las condiciones son muy duras y después de cuatro semanas luchando contra los elementos, el equipo de Rice tiene que regresar al campamento con las manos vacías. Solo queda Brainard, que sigue su camino hacia el norte por la ruta prevista. El 13 de mayo de 1882, Brainard escribe:

Hemos llegado a la latitud más al norte que jamás haya pisado un ser humano. Bajo un manto de gloriosas estrellas, y con el viento del norte en nuestras caras, alcanzamos nuestro objetivo con una exaltación que es imposible de describir.

Nadie había conseguido llegar tan al norte, 83° 24' 08' N. Era la primavera de 1882 y aún quedan unos cuantos años para que Nansen entrara en escena. Hasta aquel instante todos los récords de latitud los había conseguido Inglaterra. El equipo compuesto por Brainard, Lockwood y el esquimal Christiansen había viajado durante sesenta días, cubriendo casi 1.200 kilómetros con temperaturas de 30 °C bajo cero, con vientos cegadores... pero lo habían conseguido. Se habían quedado apenas a 455 millas del Polo Norte, pero aun así era una marca increíble. Cuando documentaron que habían batido a los ingleses por unos diez kilómetros, decidieron que lo más seguro era regresar. En el nuevo límite del mundo conocido, desplegaron una bandera de Estados Unidos que Henrietta Greely había regalado a su marido para la expedición y, para demostrar que efectivamente habían llegado hasta allí, esculpieron el logo de la cerveza favorita de Brainards en una roca.

El 1 junio de 1882, Brainard y sus dos compañeros consiguieron regresar a salvo al campamento, donde fueron recibidos por todo lo alto por Greely y los hombres de Fort Conger. Durante esa dura travesía aquellos tres hombres, además de haber batido el récord de latitud, continuaron tomando datos científicos e incluso obtuvieron pruebas fósiles de que en aquellas tierras, en algún momento del pasado, habían existido grandes bosques, un hecho que dejó a todos sorprendidos. Era la primera prueba de que el Ártico, en un tiempo lejano, poseía vegetación y un clima diferente.

La expedición estaba siendo todo un éxito. Con el récord ya en el bolsillo, los soldados retomaron sus labores rutinarias en el campamento y se prepararon para recibir la visita del buque que les traería nuevas provisiones, cartas de sus familias... Pero los días pasaban y el verano transcurría sin noticias del barco de refresco. La inquietud empezó a hacerse visible y algunos hombres auguraron un nuevo invierno sin noticias ni ayuda del exterior. A mediados de julio de

1882, Greely organizó partidas para escalar las colinas cercanas y vigilar el horizonte, otear el panorama y hacer señales al barco en caso de que apareciera. A finales de agosto, el desánimo era ya generalizado y todos estaban convencidos de que los refuerzos no llegarían ese año.

A pesar del descontento en Fort Conger, lo cierto es que Estados Unidos sí había enviado un barco, tal como estaba previsto en el plan original, el mismo Proteus que les había dejado en tierra a su llegada, pero la expedición de ayuda pasaría por muchas dificultades y jamás conseguiría acercarse al campamento. El barco no había zarpado de San Juan de Terranova hasta el 29 de junio, evidenciando que el Ejército y el Gobierno tenían otras prioridades. El Proteus salía nuevamente para encargarse de las provisiones de Fort Conger, encabezado por un hombre que jamás había visto el mar, el teniente Ernest Garlington. Se adentraron en las estrechas aguas entre Ellesmere y Groenlandia, pero esta vez el canal estaba repleto de grandes bloques de hielo. Las negligentes órdenes de Garlington hicieron que el barco siguiera adelante, a pesar de las objeciones del capitán, que era más experimentado. En apenas unas horas, el buque se vio atrapado entre bloques de hielo y la presión en el casco lo hundió rápidamente, junto con gran parte de su precioso cargamento. De manera casi milagrosa, toda la tripulación del Proteus pudo alcanzar las costas de Groenlandia luchando contra el hielo durante varias semanas, pero casi todos pensaban que, incluso alcanzando tierra firme, estaban perdidos. El plan original era que el Proteus atracara en las islas Littleton y desde allí aprovisionara el campamento de Greely, o si no era posible llegar hasta Fort Conger, esperar hasta que se pusieran en contacto con ellos. Nada de esto ocurrió. Garlington salió de allí como pudo, sin barco y sin provisiones. Al final hubo suerte y toda la tripulación fue rescatada. Antes de regresar, algunos hombres de aquel barco, con algo más de experiencia en el Ártico, se empeñaron en dejar un depósito de provisiones por si alguien pudiera necesitarlos en el futuro. Era una práctica bastante común en la exploración, plantaron una señal visible en aquellas tierras, guardaron comida enlatada y diversos útiles enterrados para que sirvieran de ayuda a cualquiera que lo necesitase en los próximos años, y se volvieron a Estados Unidos.

Mientras tanto, Greely y sus veinticuatro hombres han perdido toda esperanza de que el barco llegue a Fort Conger y se preparan para pasar el segundo invierno sin conocer las penalidades del Proteus. A pesar de la decepción del primer barco de ayuda, en la actualidad sabemos que, incluso si no se hubiera hundido, el navío no habría sido capaz de atravesar aquel cuello de botella cubierto de hielos. El estrecho que se abría entre isla de Ellesmere y Groenlandia estaba cerrado por los bloques de hielo y no había ninguna posibilidad de llegar a Fort Conger por mar. Según escribió George W. Rice:

Todos los trabajos y preparativos para recibir el barco han cesado. Debemos aceptar la inevitable conclusión de que no llegará. Lo peor es que su ausencia ha removido la confianza de algunos hombres de cara al próximo año.

La moral de los hombres cayó en picado. Todos los miedos, dudas, discusiones y pequeñas insubordinaciones del primer invierno se iban a multiplicar en el segundo. La noche sin final volvía al campamento, y Greely se las veía y deseaba para organizar a sus hombres en la gélida estación que ya cubría Fort Conger.



## SEGUNDO INVIERNO: 1882-1883

Mientras tanto, en Estados Unidos, se reciben sin excesivo revuelo las noticias del desastre de la expedición de ayuda de Garlington. El gobierno anda atareado en incontables menesteres y el Ártico no parece ser una de sus preocupaciones más urgentes. Surge entonces la esposa de Greely, Henrietta, que se convertirá en una especie de lady Franklin y no dejará de visitar todos los despachos que sean necesarios para pedir una nueva misión de ayuda para su marido y los hombres de Fort Conger. Henrietta es una mujer rica y acomodada, y no dudará en usar toda su influencia para ayudar a su marido atrapado en el Ártico. Consigue acceder al ministro de Guerra y finalmente se reúne con el mismísimo presidente de Estados Unidos, exigiendo que se reanuden las tareas de reabastecimiento a la expedición. El invierno está llegando y aunque no sea posible alcanzar Fort Conger por mar, ella está convencida de que se puede organizar una partida de rescate a pie desde las islas Littleton. La respuesta oficial tarda semanas en llegar, y finalmente, Henrietta Greely recibe decepcionada una carta que dice:

Los secretarios de la Armada y de la Guerra coinciden en que ya no se puede hacer nada durante esta temporada para alcanzar la expedición del señor Greely. Se organizará todo para el próximo año, tan temprano como sea posible.

El invierno en el campamento pasaría lento y con interminables tormentas que obligaban a los hombres a permanecer encerrados durante semanas. En el diario de Greely se destaca una gran tormenta polar que duró casi todo el mes de febrero de 1883. Los ánimos, allí atrapados, estaban a flor de piel y las discusiones apenas se aplacaban durante unas pocas horas, después de que Greely amenazara e intentara poner orden. El buen tiempo tardaba y cuando llegó la primavera, esta apenas se diferenciaba del invierno. El frío no abandonó esas tierras. Los hombres, ansiosos, se asomaban diariamente al canal y, hasta donde podía alcanzar la vista, todo estaba congelado. Ningún barco lograría atravesar la banquisa cerrada. Estaba claro que aquel año tampoco recibirían refuerzos.

Ante el miedo a un motín, y a problemas mucho más graves, Greely se presenta ante sus hombres con un nuevo plan. Aún les quedan provisiones, y cuentan además con tres botes con los que podrían descender por el canal antes de que el invierno se les eche encima. Sin duda es muy arriesgado. Dejar el campamento, subirse a tres botes endeble, descender casi quinientos kilómetros por un estrecho de aguas peligrosas y repletas de hielo, para alcanzar el cabo Sabine, donde piensan que podría estar atrapado el barco de ayuda. Si el auxilio no está allí, intentarían saltar a las islas Littleton en Groenlandia, desde donde regresarían a casa. Este plan aterroriza a los hombres, que no están dispuestos a abandonar el refugio y lanzarse hacia una muerte segura. Pero Greely vuelve a hacer gala de su enérgica disciplina y su mando se impone ante las protestas. Conoce las órdenes originales que se trazaron al empezar la misión, cree firmemente que hay un barco esperándolos más abajo y hará todo lo necesario para llegar hasta él. Comienzan los preparativos para ese loco viaje, aprovisionan los botes y el 9 de agosto de 1883, a las 3:00 de la

madrugada, el sargento Brainard cierra la puerta del refugio de Fort Conger por última vez. Habían llegado allí en julio de 1881 y ahora, dos años después, dejaban atrás su cobijo y protección para iniciar una aventura arriesgada y de final incierto. Este segundo invierno ha dejado muy tocada la autoridad de Adolphus Greely y muchos de aquellos soldados, otrora disciplinados, abandonan Fort Conger a regañadientes. Les quedaban provisiones, el buen tiempo había llegado y casi nadie llegaba a entender la obsesión del teniente por renunciar al campamento. Aun así, la decisión de Greely es inapelable y, con las primeras luces de la mañana, los hombres se suben a los botes y comienzan el viaje de descenso despidiéndose de la bahía de Lady Franklin.

Tras arrastrarse por el hielo durante días consiguen alcanzar las primeras zonas de aguas semiabiertas pero, a las pocas jornadas de navegación, el ímpetu de Greely está en sus horas más bajas. El hombre al mando, experto soldado en tierra firme, no sabe muy bien qué hacer en un bote en el agua. Su indecisión se nota claramente e influye en el ánimo del resto de la tripulación. Greely empieza a encerrarse en sí mismo y deja la navegación a los hombres que tienen algo más de experiencia. De vez en cuando, ante el más pequeño atisbo de descontento, se levanta y amenaza a todos con fusilarlos si no siguen sus órdenes. Greely está desencajado, los días transcurren en aquellos diminutos botes, y su autoridad se ha desvanecido por completo. Pasa largas horas en su saco de dormir, en una esquina de la barca, y apenas habla con nadie. Brainard se desespera ante las cada vez más frecuentes ausencias de Greely, que es capaz de pasar días enteros agazapado bajo las mantas y sin dar señales de vida. El soldado empieza a hablar con el resto de hombres:

Nuestro comandante ha perdido el honor, se esconde bajo las mantas y no aparece para nada. Es un cobarde y está incapacitado para dirigir nada mientras estemos en estas aguas.

Se suele decir que la verdadera personalidad de un hombre aparece en las circunstancias más extremas. Así encontramos en esos momentos a Greely, escondido y ausente durante horas e incluso días, a Brainard cuchicheando en secreto para alzarse con el mando de la expedición, y al resto de la tripulación planeando volver de nuevo a Fort Conger, de donde nunca deberían haber salido. Afortunadamente, Rice, que había manejado pequeñas embarcaciones a vela cuando era más joven en cabo Breton, se pone a dirigir la navegación durante las ausencias de Greely. Se convierte en el navegante de la expedición y el resto de los botes lo siguen. A pesar del nuevo liderazgo de la misión por parte de Rice, el hielo les impide moverse, avanzan lentamente y se están quedando sin carbón para calentarse. Tras una semana de navegación, los ánimos están muy crispados. Brainard describe como «demencia total» el haber abandonado Fort Conger. Esa misma noche, y mientras Greely sigue agazapado en su saco durmiendo, tres hombres se acercan a Brainard con un plan secreto. El doctor de la expedición declararía loco a Greely y otro oficial se encargaría de liderar la expedición de vuelta a Fort Conger.

Brainard era la pieza clave de ese plan de motín. Había estado quejándose durante todo el trayecto y él mismo pensaba que aquel viaje en bote era una locura... Sin embargo, era un soldado y sabía que esa decisión podría tener consecuencias militares muy importantes al regresar a Estados Unidos. Para Brainard esa ruptura tan drástica de la disciplina y el rango militar no era

aceptable y contestó que no participaría en un motín. Sin el apoyo de Brainard el intento de rebelión se apaciguó. Las palabras de Brainard en su diario dejan clara la situación:

Hemos cruzado el Rubicón y volver hacia atrás ahora ya no es una posibilidad. Debemos avanzar, y aunque me temo que el resultado de este viaje será un desastre, debemos seguir adelante.

Dos semanas después de abandonar Fort Conger los hombres siguen avanzando, a duras penas, por el estrecho canal repleto de hielo. El invierno se acerca y los bloques de hielo son cada vez mayores y más abundantes. En algunas zonas, la banquisa es una manta blanca que lo cierra todo. Apenas pueden seguir navegando y, en un intento desesperado por continuar, suben todas las provisiones y los botes a un gran iceberg y, allí arriba, esperan que la corriente los ayude a descender. Ahora, a merced de los vientos y las mareas, con fuertes tormentas que les ciegan, se desplazan sobre un trozo de hielo flotando en medio de la nada. Solo hay una cosa en la que todos están de acuerdo, solo una: el registro de datos científicos no puede abandonarse. Diariamente, con la precisión de un reloj, sin importar el clima, el viento, el hambre o el frío, deben realizar todas sus tareas científicas. Sin esos datos, la expedición no tendría sentido. Cada vez son más conscientes de que, seguramente, no consigan escapar con vida de allí, que jamás regresen a casa, y esa lúgubre opción les empuja a dejar constancia escrita de su viaje, un trabajo riguroso y exacto que perdure, aunque ellos mueran. Llegan a la conclusión de que esos datos científicos, recogidos cuidadosamente durante todos los días, durante toda la expedición, es lo único que quedará de ellos si finalmente desaparecen en el Ártico, una especie de legado que proporciona algo de sentido a todo ese dolor y sufrimiento.

Mientras, el grupo sigue a la deriva. Encaramados en aquel bloque de hielo, cobijados bajo los botes, los días pasan y se convierten en semanas. Las tormentas golpean sin descanso y el iceberg, a merced de los vientos, se va consumiendo hasta que se ve reducido a un pequeño trozo de hielo en el que apenas caben. Llevan cincuenta y un días a la deriva en aquellas aguas y cuando el suelo helado que pisan amenaza con resquebrajarse, la suerte por fin les sonrío. Rice avista lo que parece ser tierra firme a lo lejos. Una barrera de rocas escarpadas cerca del cabo Sabine, la salvación antes de ahogarse congelados entre grandes olas y bloques de hielo.

Deberían haber muerto, fue algo inesperado que sobrevivieran, durante casi dos meses en aquellas aguas, a veces en los botes, otras encima de bloques de hielo. Pero aun así, tenían tierra a la vista y podían vivir un poco más... al menos, el tiempo justo para prepararse para un nuevo invierno. Una roca en mitad de ninguna parte, expuesta a las tormentas y al gélido frío ártico. Inhóspitas tierras de granito rojo donde apenas nada puede crecer. Han llegado a un lugar horrible, pero al menos no se hundirán ni se ahogarán allí.

Desembarcan y reciben otra buena noticia, Greely ha vuelto. Durante la travesía por mar, el comandante de la expedición se había desvanecido, agazapado en un rincón de los botes, enfermo a ratos, dormido la mayoría del tiempo, pero al instante de pisar tierra firme, Adolphus Greely vuelve a ser él mismo. Regresa la cabeza fría, el mando firme y el comandante dispone la expedición lo más rápido que puede ante la llegada del tercer invierno. Distribuye las tareas, empezando por construir algo que les sirva de cobijo, hacer recuento de provisiones y salir en busca de comida y caza mientras el tiempo lo permita. Después de cincuenta y un días a la deriva

por el mar, y sin una cabeza visible que les guiara, los hombres reciben de buen grado esa sorprendente vuelta a la normalidad, algunos sonrían al reencontrarse con un despierto Greely dirigiendo nuevamente la expedición. A pesar de lo ocurrido con su jefe durante la travesía en el mar, del frustrado intento de motín, más allá de los malos momentos pasados, los hombres empiezan a trabajar siguiendo sus órdenes y pronto la confianza se restaura. Al fin y al cabo, aquellos exploradores eran soldados, lo habían sido casi toda su vida, y tener a alguien en cabeza, alguien que les liderara y les ordenara, en el fondo suponía un alivio. Tras unos días de intenso trabajo, organizado y supervisado por un revitalizado Greely, todos llegan a la conclusión de que, si quieren salir de allí con vida, deben mantener el orden, la disciplina y también la obediencia.

Por su parte, Greely seguía convencido de que los refuerzos estaban más abajo, esperándolos en las islas Littleton, en la costa de Groenlandia, y que si conseguían sobrevivir hasta la primavera siguiente, vendrían a buscarlos y rescatarlos. Reinstaurada la paz en la expedición, el nuevo líder consigue convencerlos de que trabajen todos a una, solo deben resistir un invierno más y estarán salvados. El optimismo vuelve al grupo y se finalizan los trabajos para aguantar los meses que se les vienen encima. Sin embargo, el buen ambiente que proporciona la vuelta de Greely no puede esconder la cruda realidad: apenas les quedan provisiones y tendrán que arreglárselas para llegar vivos a la primavera con raciones ridículas.

## TERCER INVIERNO: 1883-1884

El invierno llega a las escarpadas tierras del cabo Sabine. Todas sus posesiones, escasas e insuficientes, están dispuestas en aquel desolado lugar, al que bautizan como Camp Clay. Apenas tienen sitio para tumbarse, hace un frío terrible y deben apretujarse entre ellos para obtener algo de calor. Pronto se darían cuenta de que, ni el frío, ni la oscuridad, ni la falta de espacio hacían sombra al verdadero problema. Todas aquellas dificultades iban a ser eclipsadas por las despiadadas matemáticas: no tenían comida. Brainard quedó a cargo de repartir las pocas provisiones que quedaban. En su diario se puede leer:

Esta tarde abrí un paquete con galletas para perros y me di cuenta de que la mayor parte de ellas estaban podridas, cubiertas de un asqueroso moho verde y aun así fueron devoradas en unos instantes por mis famélicos compañeros.

El recién nombrado intendente trató de repartir los víveres con justicia, racionando la comida y manteniendo el control en todo momento. Pero no había nada que hacer, la situación estaba clara, necesitaban más provisiones si no querían morir. Como de costumbre, el activo George Rice se presentó voluntario para salir a buscar caza o incluso localizar algún depósito que hubieran podido dejar exploradores anteriores por aquellas tierras. Organizó una pequeña expedición y, a principios de noviembre, salió en un último intento de encontrar comida, antes de que el invierno los atrapara por completo. En esa avanzadilla, Rice estaría acompañado de otro voluntario, el soldado Elison. Después de cinco días deambulando de un lugar a otro, la fortuna los iluminó y encontraron la señal de un depósito, con víveres recopilados años atrás por una expedición británica. Era un verdadero milagro en forma de 150 libras (unos 68 kilos) de carne que podían significar su salvación. Rice y Elison se abrazaron brevemente, pero se apresuraron porque sabían que están muy lejos de Camp Clay y debían regresar arrastrando toda aquella carga. Habían tardado casi una semana en llegar hasta allí sin arrastrar nada y ahora debían volver cargando toda esa comida, les esperaban jornadas agotadoras. Fueron días terribles, sin descansar ni un momento, enfrentándose a vientos que les cegaban y no les permitían ver ni a unos metros de distancia, con temperaturas por debajo de los 50 °C bajo cero. De repente, Rice notó que el peso de su carga resultaba imposible de mover: iba delante, tiraba y tiraba pero aquello no se movía. Entonces miró hacia atrás y encontró a su compañero caído en la nieve. Elison, simplemente colapsó, se desplomó y, desmayado, aterrizó en el suelo como una piedra. Sus manos y sus pies estaban congeladas por completo. Rice se enfrentaba a una decisión muy dura, o cargaba con las provisiones o cargaba con Elison, malherido, con las extremidades ateridas y sin apenas fuerzas para andar. Tras unos eternos instantes de duda, Rice no fue capaz de abandonar a Elison allí para que muriera, así que la decisión fue dejar la comida y salvar a su compañero.

La conquista polar implica también una gran cantidad de situaciones al límite. Los exploradores no solo encuentran en aquellas tierras un importante desafío físico, sino también psicológico. El Ártico plantea decisiones que afectan a la moralidad, a la ética y solo allí, en

momentos tan extremos, podría ser comprensible abandonar a un compañero y elegir las provisiones que salvarán la vida al resto de los hombres... Pero ¿quién sería capaz de dejar a su amigo allí tirado para que muriera? Este fue el primer dilema ético al que Rice tuvo que hacer frente durante aquellos días, pero no iba a ser el último.

Rice optó por dejar toda la comida, acomodó como pudo a Elison en el trineo donde cargaban las provisiones y prosiguió el camino de vuelta en medio de la tormenta. Fue una hazaña increíble, el soldado estuvo tirando de aquel trineo con su compañero al borde de la muerte durante doce horas, hasta que ya no pudo más. Detenerse significaría morir congelado y, exhausto. Pronto se dio cuenta de que ninguno de los dos llegaría vivos a Camp Clay. Se le presentaba así el segundo dilema imposible. Cargar a Elison en aquellas condiciones era una tarea titánica y apenas avanzaba unos metros cada hora; si ambos querían sobrevivir, Rice debería abandonarlo y caminar solo hasta el campamento, donde conseguiría ayuda para su compañero. Dejó a Elison lo más abrigado que pudo y continuó caminando en solitario hasta el Camp Clay. Cuando llegó, extenuado, les explicó a todos lo que había ocurrido y la localización de su compañero herido. Brainard organizó rápidamente una partida para rescatar a Elison pero, cuando llegaron, este ya se encontraba casi muerto. Su cuerpo estaba completamente agarrotado, su cara desfigurada y congelada, no podía mover ni un músculo de su cuerpo. Sus pulmones se hallaban a punto de colapsar y apenas podía respirar... Brainard lo zarandeó, intentó calentarlo mientras Elison, con la poca voz que le quedaba, solo repetía una frase: «Please, kill me, please kill me...» (Por favor, matadme).

Regresaron con Elison a Camp Clay a las dos de la madrugada. Estaba casi muerto pero aún resistía. Durante los siguientes días, aquellos hombres hicieron todo lo que pudieron para mantenerlo con vida. Elison aguantaba a duras penas gracias a las raciones extra que le cedían los demás. Poco a poco se fue creando un sentimiento de compañerismo como en ninguna otra expedición. Las pocas provisiones que quedaban se compartían, y los más fuertes cedían parte de sus escasas raciones a los más débiles. La expedición lo estaba pasando realmente mal por las temperaturas extremas, las tormentas, que los retenían agazapados en un agujero cavado entre las rocas, y el hambre infinita día tras día. Pero lo peor fue entender, finalmente, que su gobierno los había abandonado. Después de tantos esfuerzos, la conclusión parecía clara: nadie los estaba buscando, no había ninguna expedición de rescate esperando en las islas Littleton y nadie llegaría en su ayuda.

Un pequeño cerro, junto al campamento, se convirtió en un improvisado cementerio cuando, el 18 de enero de 1883, William Cross falleció de lo que denominaron «una oscura enfermedad». Nadie quería decirlo en voz alta: había muerto de hambre. La colina se bautizó como Cemetery Ridge y allí se celebró el primer funeral de la expedición... no sería el último. Los hombres estaban pasando tanta hambre que empezaron las primeras insinuaciones, los cuchicheos en secreto. Surgió, en voz baja, la palabra tabú, canibalismo, alimentarse de la carne de sus compañeros caídos para poder sobrevivir los meses que aún les quedan por delante. Rice escribe en su diario:

Ellis me ha dicho que varios hombres le han abordado mientras dormía y le han propuesto canibalismo. Me dan mucho miedo los horrores que nos quedan por vivir aquí.

Rice se opone, su moral le impide esa clase de actos y aún le quedan fuerzas, pero sospecha que otros no podrán aguantar vivos mucho más tiempo. Elison seguía malherido, y había perdido varios dedos de los pies y de las manos. Una mañana sus compañeros descubrieron que se le ha caído otro dedo del pie sin que se diera cuenta; lo recogieron rápidamente del suelo y lo escondieron para que Elison no lo notara. Los días pasaron y con los primeros rayos de sol de la primavera, Rice y otro soldado al que apodaban Shorty Fredericks, intentaron cruzar el canal hacia las costas de Groenlandia para buscar la supuesta expedición de rescate, pero el mar estaba demasiado bravo, el mal tiempo cayó rápidamente y tuvieron que regresar a Camp Clay. A finales de marzo, el tiempo pareció darles un respiro y nuevamente Rice, junto con Fredericks, intentó organizar una partida para recoger la comida que dejó abandonada cuando Elison se desmayó. Pero las fuerzas no le acompañaron: estaban muy débiles y hambrientos y, a los pocos días de camino, Shorty percibió que Rice estaba muy cansado, por lo que tuvo que aminorar el ritmo. Una intensa tormenta los obligó a permanecer veintidós horas resguardados en un pequeño saco de dormir y, cuando reemprendieron la marcha, George Rice se quedó sin aliento. Los dos hombres se reclinaron bajo una ladera de hielo. Rice bromeó diciendo que era solo cansancio e incluso hizo algunos chistes sobre las piernas de su compañero para animar el ambiente, pero poco a poco se fue desvaneciendo. Sentado junto a Fredericks, que intentó calentarlo, Rice murió en los brazos de su amigo. En su diario, Shorty escribió:

Como un estúpido besé las mejillas de mi compañero muerto y lo dejé allí para que los salvajes vientos del Ártico lo enterraran.

Fredericks ni siquiera tuvo fuerzas para enterrar a su compañero. Él mismo estaba medio congelado y tardó casi siete horas en alcanzar unos salientes de rocas donde cubrirse y poder calentarse en su saco de dormir. Después de descansar un poco, en lugar de regresar al campamento, decidió volver al lugar donde dejó a Rice. Su conciencia no le permitía dejar el cuerpo de su amigo allí y regresó de nuevo para darle sepultura adecuadamente. El ánimo y la entrega de Rice durante toda la expedición le habían hecho ganarse el respeto de todos aquellos hombres, e incluso en aquella situación tan extrema, Fredericks decidió volver sobre sus pasos y enterrarlo como se merecía. Tras aquel bello gesto, regresó a duras penas al campamento, de nuevo con las manos vacías, sin comida y con la noticia de que Rice había muerto.

Así pasaron los meses. «Hemos sido abandonados aquí hasta nuestra destrucción», escribía Greely en mayo de 1884. Pero eso no era del todo cierto: sí existía alguien en Estados Unidos que no los había abandonado, Henrietta Greely. La fiel e insistente esposa seguía acudiendo a cualquier instancia a la que podía alcanzar para exigir una nueva expedición de rescate para su marido y el resto de desaparecidos. Durante todos esos años, tan solo había conseguido silencio o respuestas evasivas por parte de la Marina, el Ejército y el Gobierno. Nadie se quería responsabilizar y menos ahora que, con toda seguridad, estarían muertos. Henrietta, cansada de la pasividad de las autoridades, decidió cambiar de táctica. No más visitas a secretarios y congresistas, a partir de aquel momento acudiría con su historia a la prensa. No tenía muchos contactos en los periódicos, pero trabajaría sin descanso hasta que los diarios se hicieran eco de lo que estaba ocurriendo con sus compatriotas. A través de uno de sus primos consiguió que el

*Chicago Tribune* escribiera un artículo que supuso una verdadera revolución. A los pocos días, la historia de los aventureros abandonados en el Ártico estaba ya en los periódicos de todo el país. La prensa fue la mecha que inició un clamor popular que pedía al gobierno que hiciera algo. Los artículos apuntaban con el dedo a los culpables de aquella situación, la desidia de los congresistas y burócratas que habían abandonado a sus propios hombres. Los olvidados hombres de Greely se convirtieron en asunto nacional y se levantaron voces que pedían la dimisión de todos los ociosos responsables en los escaños. La expedición de la bahía de Lady Franklin había pasado sin pena ni gloria entre el público general cuando partió hacía ya tres años, pero ahora el clamor popular era imparable y exigía que se financiara cuanto antes una expedición de ayuda o de rescate. La presión mediática y social se incrementó durante semanas hasta conseguir que los políticos se pusieran manos a la obra.

El 23 abril de 1884, desde el puerto de Nueva York zarpa, por fin, la primera de las tres misiones de rescate que se realizarían durante aquel año. La despedida desde el muelle al barco salvador fue un acontecimiento multitudinario que congregó a miles de personas. La ayuda iba en camino, pero mientras tanto, la expedición de Greely se resquebrajaba. En el diario de Greely podemos leer:

Hoy, 6 de junio de 1884, el soldado Henry ha sido fusilado. Esta orden es imperativa y absolutamente necesaria si queremos sobrevivir.

El soldado Henry era un tipo grande y simpático que, desde el principio, había luchado para entrar en la expedición. Sin embargo, aquel tercer invierno había quebrado su carácter y se encontraba hambriento. Una noche a principios de junio, ante la desesperación de morir de inanición, se había escabullido mientras todos dormían y había hurtado comida. Greely le advirtió severamente: nadie puede robar o todo se derrumbará. Pero Henry era un tipo fuerte y siguió birlando comida, entrando a hurtadillas y confiando en que todos estaban tan débiles que no podrían con él. Greely no podía dejar que esto ocurriera en su campamento, si permitía que una sola persona robara comida de la ración de los demás, la convivencia y la supervivencia de todo el grupo se vería seriamente comprometida.

La situación de la expedición es una de las más extremas que los siglos nos han relatado. En aquel desierto de piedras, un terreno yermo y congelado, era imposible encontrar alimento, y eso cuando conseguían reunir fuerzas para intentar buscarlo. Durante aquellos meses, los hombres caían sin remedio. Cinco personas murieron en abril, otras cuatro fallecieron en mayo. Los que quedaban vivos apenas podían levantarse de los sacos de dormir. A principios de junio de 1884, tan solo quedaban catorce hombres de los veinticuatro que habían comenzado la expedición. Se alimentaban con cualquier cosa, musgo, cera de las velas, pequeños insectos, con suerte algún pájaro congelado que encontraban por el campamento. Los pocos supervivientes reconocían en sus diarios que la presión mental de estar rodeados por la muerte era insoportable: «A veces nos mirábamos unos a otros, en silencio, pero pensando quién sería el siguiente en caer». Camp Clay había reducido su población a la mitad, mientras Cemetery Ridge se llenaba con los cuerpos sin enterrar de los que iban muriendo. El propio Greely estaba tan débil que tenía muchas dificultades para pensar con claridad o hablar correctamente. A esas alturas de junio tan solo quedaban ya diez



supervivientes que esperaban la muerte, con sus testamentos escritos y preparados para cuando alguien los encontrara.

Brainard era uno de los que aún aguantaban vivos y, a pesar de los recelos que tuvo contra el comandante durante la travesía por mar, escribió en su diario que el respeto que tenía por Greely era tan grande que prefería morir con él en aquel campamento antes que regresar vivo sin su comandante. El 20 de junio se cumplía el sexto aniversario de bodas de Greely y en su diario dejó una nota para cuando muriese:

Querida Henrietta. Aquí solo aguardamos la muerte. No guardes luto por mí, solo recuerda lo felices que éramos hace cuatro años en el Hotel Aberdeen.

De aquella foto de hombres orgullosos y disciplinados que había comenzado el viaje, apenas quedaban ya un puñado de fantasmas, esqueléticos y hambrientos, refugiados del frío y esperando a morir de un momento a otro. Tres hombres más habían fallecido durante aquel junio de 1884, dejando en pie a siete expedicionarios. La misma noche en que se cumplía el aniversario de boda de Greely, una fuerte ventisca levantó las tiendas y se las llevó volando por el aire. Sin cobijo donde resguardarse, los pocos hombres que quedaban vivos comenzaron a vagar, dando tumbos, cegados por la tormenta. Durante casi dos días estuvieron apretujados bajo un saliente de rocas. La niebla y el viento dificultaban la visibilidad, así que nadie pudo oír el silbato del barco que los estaba buscando. Cuando la tempestad amainó, lograron recuperar algunas lonas de las tiendas y, por fin, pudieron escuchar un silbido, potente, salvador... el sonido del tercer barco que los buscaba para rescatarlos.

La escena que se encontraron al llegar hasta aquellos hombres fue sobrecogedora. Una comitiva del barco USRC Bear, el tercero que enviaban en su búsqueda, llegó al campamento de Greely. Así describieron su primera visión:

Cuando se abrió la lona de una desvencijada tienda apareció la figura de alguien que parecía un muerto viviente. Más adentro había un pobre hombre sin manos ni pies, con tan solo una cuchara atada en la muñeca de su brazo derecho. Otros dos estaban bebiendo algún líquido de una botella rota. Enfrente, en posición de cuclillas, se encontraba un hombre oscuro, vestido con andrajos con una larga y espesa barba, y unos pequeños ojos brillantes... ¿Quién es usted?, le preguntamos... ¿Greely, es usted?

Estaban salvados. Por fin los habían encontrado. El médico de la expedición de rescate los examinó y en sus notas afirmó, sin lugar a dudas, que ninguno de aquellos supervivientes hubiera resistido otras cuarenta y ocho horas más. Los marineros del USRC Bear subieron a bordo a los supervivientes, reunieron todo el material científico que habían obtenido en la expedición, pero, cuando quisieron recoger los cuerpos amontonados en Cemetery Ridge, se encontraron con la negativa de Greely. Con las pocas fuerzas que le quedaban, el comandante les pidió que dejaran los cuerpos de sus hombres en aquella colina, como homenaje a su esfuerzo. Su deseo no fue concedido, los rescatadores exhumaron los cadáveres y los llevaron consigo de vuelta a Estados Unidos. Por su parte, Elison, que aún seguía con vida, ya no tenía ni pies ni manos, y cuando llegó a bordo murió en el barco de rescate. El doctor intentó amputar aún más arriba para impedir que la gangrena siguiera su avance, pero era demasiado tarde. Se sumó así otro muerto a aquella dramática expedición. De la composición original de veinticuatro hombres, solamente seis

consiguieron regresar con vida a Estados Unidos. Los diecinueve restantes habían muerto de hambre, congelados, exhaustos, uno de ellos fusilado y el último, durante la operación en el barco de rescate. Cuando llegaron a casa, los esperaban miles de personas para ovacionarlos. Greely, desde el barco, habló a la multitud:

Por primera vez en trescientos años, Inglaterra no tiene el honor del Farthest North. Estados Unidos ha conseguido el récord de latitud.

Durante los siguientes meses, los supervivientes de la expedición fueron agasajados como héroes, pero poco a poco los rumores de cómo habían logrado mantenerse con vida se fueron extendiendo, sobre todo con la ayuda de algunos periódicos sensacionalistas. Los cuerpos que habían traído desde aquella colina de Cemetery Ridge mostraban marcas de cuchillos... claramente alguien les había cortado trozos. Las acusaciones de canibalismo crecían y las miradas se volvían contra Greely como responsable de la expedición. *The New York Times* publicó un artículo titulado «Los horrores del cabo Sabine. La terrible historia del campamento de Greely», en el que se podía leer: «Hombres valientes pero acosados por la inanición y el frío extremo, alimentándose de los cuerpos de sus compañeros muertos». El texto finalizaba con palabras demoledoras: «Asistimos al capítulo más terrible y repulsivo en los anales de la exploración ártica».

Los héroes se habían convertido en villanos. Los seis supervivientes eran señalados con el dedo, y Greely, como comandante de la expedición, era el máximo culpable de aquel deshonor. Los medios lo retrataban como un monstruo devoraniños. Nadie podía refutar ya las evidencias de canibalismo en aquel campamento, pero el comandante negaba que tuviera conocimiento de esa práctica; de haberlo sabido en su momento, afirmó, habría tomado serias decisiones. De poco le sirvió su defensa, pocos le creían ya. Los medios argumentaban que la negativa de Greely a mover los cuerpos de los fallecidos era un claro intento de ocultar lo que había pasado con ellos. Nada de lo que dijera el explorador podía aplacar al público. Paradójicamente, los próximos años serían más duros para Greely que cualquiera de los crudos inviernos que pasó en el Ártico. Su reputación fue pisoteada y toda su carrera se fue al garete. Lo que debería haber sido un triunfo de la voluntad humana, una de las expediciones científicas más importantes de la historia, desembocó en un debate moral que terminó relegando sus logros al olvido. El Ejército intentó apoyar a sus soldados y nombró capitán a Greely en 1886 pero, para la opinión pública, aquel honor tan solo era un teatrillo buscando salvar las apariencias.

Por su parte, Greely conservó durante toda su vida el contacto y la amistad con el resto de supervivientes de su expedición, manteniéndose atento y dispuesto a las familias de aquellos que no lo habían logrado. Durante los siguientes años, se dedicó a recopilar, ordenar y organizar la ingente cantidad de datos que habían recogido durante la expedición, con la devoción y dedicación de quien levanta un monumento a la memoria de los que no regresaron.

El escándalo y el debate sobre la moralidad de aquella expedición ensombrecieron cualquier logro científico. Durante más de un siglo, aquellos datos se guardaron acumulando polvo en algún sombrío almacén gubernamental, hasta que volvieron a la luz hace tan solo unas décadas con el impulso del estudio del clima. No deja de ser irónico que, hoy en día, los datos obtenidos por los

hombres de Greely posean más interés que la propia expedición que los recogió. En la actualidad muchos climatólogos los usan frecuentemente, sin saber cómo fueron obtenidos, ni qué penalidades sufrieron los hombres que los escribieron. Muchos de los recientes estudios científicos y gráficas comparativas del clima actual en el Ártico que analizan su evolución durante el último siglo, se han obtenido utilizando los datos que la expedición de Greely recogió durante aquellos tres duros años. La ciencia no siempre avanza desde una pizarra o desde el sillón de una cátedra: el conocimiento del mundo que hoy poseemos, y disfrutamos, tiene mucho que agradecer a los exploradores y marineros que durante tantos siglos arriesgaron, y hasta perdieron, su vida en las condiciones más extremas. Después de aquel debate público sobre la moralidad de su expedición, Adolphus Greely fue lentamente olvidado y apartado de expediciones árticas. Por fortuna, el explorador pudo reencontrarse con su vieja afición, el gran invento que de joven le había fascinado, el telégrafo. Durante décadas trabajó como jefe oficial de señales, y bajo su supervisión se levantaron miles y miles de kilómetros de líneas telegráficas. Participó en las labores de rescate y ayuda en el gran terremoto de San Francisco de 1906 y, brevemente, regresó al Ártico para conectar el telégrafo con Alaska. Peleó duro nuevamente con un ambiente extremo para inaugurar un sistema telegráfico que recorría más de cinco mil kilómetros por el norte de Estados Unidos. Aun así, ni siquiera en sus últimos años, ya anciano y retirado, consiguió el reconocimiento que, a buen seguro, merecía. Como soldado que fue, su cuerpo se enterró en el cementerio de Arlington, junto a su querida esposa Henrietta, a la que nunca volvió a abandonar tras regresar de aquella expedición. Al lado de sus tumbas se encuentra otra con el nombre de David Brainard, su fiel amigo y compañero en el Ártico.

# 12

## Noroeste

La aventura es, simplemente, una mala planificación.

ROALD AMUNDSEN

El primero en alcanzar el Polo Sur, el primero en alcanzar el Polo Norte, el primero en navegar el paso del Noroeste, el primero, el primero... Amundsen, Amundsen, Amundsen. Una sola persona se alzó con el triunfo en tres de los cuatro hitos polares. El noruego es el dios vikingo de la conquista polar, probablemente el explorador más exitoso y resolutivo de la historia. Por mar, por aire, en barco, en trineo, con perros, caminando, en dirigible, en avión, las expediciones de este portento son el máximo ejemplo de adaptación, de creatividad, de voluntad, de imaginación, de esfuerzo, de estudio, de cálculo hasta el mínimo detalle. Tras el confortable viaje con el que Adolf Erik Nordenskiöld descorchó la ruta del Nordeste, después de algunos hitos de Farthest North, con Greely y con Nansen, la ansiada navegación hacia las Indias a través del noroeste permanecía intacta a finales del siglo XIX. Y un nombre destacaría por encima de cualquiera de los aparecidos en la historia polar hasta el momento: Amundsen se convertiría en el verdadero rey del frío, el campeón de los polos, posiblemente el mayor explorador polar que la humanidad ha tenido.

No obstante, la corona del noroeste está dividida entre dos exploradores que lo recorrieron con casi cinco décadas de diferencia, el primero de ellos, el oficial irlandés de la Royal Navy, Robert McClure. Durante las búsquedas iniciales de Franklin tuvimos la ocasión de conocer la expedición de 1852 al mando del comandante Belcher. La empresa fue un desastre y terminó con cuatro barcos abandonados, uno de ellos, el célebre navío fantasma Resolute. Aquella partida de 1852 comenzó con un reencuentro insólito. La tripulación del HMS Investigator, que había salido dos años antes en la expedición de 1850, era rescatada por los barcos de Edward Belcher que, en lugar de darles un descanso y mandarlos de vuelta a Inglaterra, decidió alistarlos forzosamente a su empresa. El Investigator, capitaneado por Robert McClure, había salido a buscar a Franklin en

1850 desde el estrecho de Bering. Mientras el resto de la expedición se adentraba en el estrecho de Lancaster, la misión de McClure era atacar el paso del Noroeste por el lado opuesto, con la esperanza de que Franklin apareciera por allí. Los rescatadores pronto se convirtieron en cazados y los marineros del HMS Investigator se vieron atrapados en el hielo durante dos largos inviernos. En 1851, la expedición de McClure llegó al estrecho del Príncipe de Gales y se encontró con gigantescos bloques de hielo sitiando el camino. Rodeó la isla de Banks y rápidamente buscó algún lugar resguardado para pasar el invierno antes de que la banquisa atrapara por completo el barco. En un rincón de aquella isla encontró refugio y lo bautizó como Mercy Bay, bahía de la Misericordia, un nombre que da buena cuenta de lo apurados que estaban buscando un lugar donde resguardarse del invierno.

La primavera de 1852 llegó y el barco seguía atrapado en el hielo sin poder moverse. Aprovechando los huecos de buen tiempo que iban apareciendo, McClure organizó partidas en trineo para reconocer el terreno y, sobre todo, para conseguir alimento, ya que la expedición se estaba quedando sin reservas en la bodega. En esas salidas en trineo, los hombres de McClure llegaron a Winter Harbour, el mismo asentamiento donde había invernado William Parry en 1819, y allí dejaron un mensaje en el *cairn* de Parry. En una época en la que aún no existía la radio, los *cairn* eran unos grandes montones de piedra que se utilizaban para dejar mensajes y cartas, muy útiles sobre todo para indicar la localización donde se encontraban, en caso de que alguien los estuviera buscando. Allí quedaría su carta. Sin embargo, nadie iría a rescatarlos en aquel año de 1852 y un nuevo invierno se cernía sobre ellos. Apilados en el barco, con escasas reservas, los casos de desnutrición y el temido escorbuto asomaron la cabeza. Los siguientes meses resultarían demoledores para la tripulación de McClure. Lo pasaron realmente mal y a estas alturas no parece necesario explicar la dureza de las condiciones de los marineros en la interminable oscuridad polar. Resistieron como pudieron ese segundo invierno, pero McClure cada vez fue más consciente de que no aguantarían un tercero. La primavera de 1853 llegó tímidamente y el barco seguía atrapado. La comida era un sueño inalcanzable, el tiempo no mejoraba, la embarcación seguía estancada, los hombres estaban débiles... había llegado el momento de tomar la decisión más temida por cualquier explorador ártico. McClure ordenó preparar los botes, acomodar a los heridos y ponerse en marcha. Se dispusieron a abandonar el barco y empezar una caminata entre el hielo, esperando un milagro para salir con vida de allí.

El milagro ocurrió. De vez en cuando el Ártico, ese dios cruel y despiadado, deja entrever su corazoncito y permite un poco de esperanza. El mensaje que habían dejado en la isla de Melville, en el aquel hito de piedras de Parry, iba a salvarles la vida. La expedición de Belcher, que había partido con cuatro barcos en 1852, leyó la carta de McClure, encontró las coordenadas y acudió en su rescate. Los barcos de la nueva expedición también estaban atrapados, así que las órdenes fueron las siguientes: los marineros del Investigator deberían abandonar su barco y recorrer a pie todo el tramo que separaba los campamentos de ambas expediciones. Los agotados y famélicos tripulantes del Investigator cubrieron la distancia entre barcos y consiguieron unirse a la expedición de Belcher, sin saber que aún tendrían que aguantar dos inviernos más hasta poder salir de aquel laberinto helado, en 1854. A su regreso a Inglaterra, en septiembre de aquel año, las dos expediciones se enfrentaron a un juicio por el deshonor de haber abandonado todos los barcos

de su majestad. Durante el proceso, los hombres y oficiales de McClure salvaron la honra sin problemas y salieron aclamados porque, sin pretenderlo, habían recorrido todo el paso del Noroeste. Efectivamente, los expedicionarios del Investigator se adentraron por el estrecho de Bering en el este y, unas veces en barco, otras en trineo, otras caminando y finalmente rescatados por el North Star, terminaron su travesía por el lado opuesto, por el estrecho de Lancaster. Su accidentado viaje los convertía en los primeros en la historia en recorrer el paso del Noroeste, y así fueron tratados. El Almirantazgo había prometido una recompensa de diez mil libras a los vencedores, así que McClure cobró ese premio y lo repartió entre sus marineros. También fue nombrado caballero y, oficialmente, se convirtió en el triunfador de la gran carrera por el noroeste. Robert McClure, con su expedición en busca de Franklin, había logrado atravesar todo el ártico canadiense, de un extremo al otro.

A partir de entonces, la conquista del paso del Noroeste perdió buena parte de su atractivo. Tal como pasaría más adelante con el Polo Norte, una vez que se declaró un ganador, el resto de participantes perdió interés y buscó otros retos. Sin embargo, debemos ser puristas y afirmar que McClure no es el verdadero vencedor del paso del Noroeste, pues su travesía no había sido en barco, y el punto fundamental de esta búsqueda centenaria era descubrir un paso navegable. La mayor parte del recorrido lo realizaron caminando o en trineo. La valentía y el esfuerzo de esta expedición resultan evidentes pero, siendo rigurosos, no encontraron ninguna ruta viable. Durante estos quinientos años de frío el objetivo era simple: encontrar una travesía marítima por la que los barcos pudieran navegar y comerciar con las Indias. McClure cruzó el Ártico canadiense, pero no trajo consigo una ruta por la que los buques pudieran pasar. Oficialmente, el Almirantazgo otorgó la recompensa y los honores al irlandés, pero en la práctica no había navegado el paso del Noroeste, no sabía cómo hacerlo y ni siquiera había probado que pudiera realizarse. El comercio no podía aprovechar de ninguna manera su viaje, nadie había descubierto aún una ruta navegable y, durante los próximos cincuenta años, ningún barco lo conseguiría, hasta que llegó Amundsen.

## OTTO SVERDRUP, EL EXPLORADOR A LA SOMBRA DE NANSEN

La expedición de Nansen en el Fram, a pesar de sus aprietos y desventuras, sentó las bases de una nueva generación de exploradores polares noruegos. La figura de Otto Sverdrup ha pasado injustamente de puntillas por la historia polar a pesar de que estuvo presente en todas las expediciones de Nansen y en algunas más por su cuenta. El precio a pagar por permanecer a la sombra de los grandes suele consistir en que tus propios éxitos pasen desapercibidos. Sverdrup estuvo ahí cuando Nansen cruzó Groenlandia esquiando; Sverdrup viajó a bordo del Fram cuando Nansen zarpó hacia el Farthest North, y, unos años más tarde, en 1898, protagonizó su propia expedición capitaneando el mismo Fram de Nansen. En su obra *New Land: Four years in the arctic regions*, publicada en 1903, Sverdrup explica cómo surgió y en qué consistiría su nueva expedición:

Una mañana de septiembre de 1896, pocos días después de nuestro regreso de la primera expedición polar noruega, estábamos descansando en Lysaker Bay, descargando el Fram cuando el doctor Nansen subió a bordo. ¿Todavía tienes ganas de enrolarte en otra expedición al norte? —me preguntó—. Por supuesto —contesté—, en la primera oportunidad que tenga. Entonces me contó que el cónsul Axel Heiberg y una firma de cervezas, Messrs. Ringnes Brothers, estaban reuniendo un equipo para una nueva expedición científica al Polo Norte y habían pensado en mí para liderarla.

En los albores del siglo xx, el Ártico permanece esquivo y misterioso. Aún nadie ha conseguido navegar el paso del Noroeste, ni siquiera se sabe si es posible, apenas se han cartografiado unas cuantas regiones de la costa de Groenlandia (el interior resulta inescrutable incluso hoy en día) y, por supuesto, nadie ha logrado alcanzar los 90° N. El objetivo de la nueva expedición de Sverdrup a bordo del Fram sería cartografiar las inmensas zonas que todavía quedaban vacías en Groenlandia y, de paso, realizar un nuevo intento hacia el Polo Norte mediante trineos. Sus patrocinadores garantizaban la financiación del viaje, así como los gastos de la tripulación y la adquisición de una gran cantidad de instrumental científico, especialmente dedicado a la cartografía y la astronomía. Se ocuparon de llenar las bodegas con provisiones para tres años, pero Sverdrup, tras su amplia experiencia en viajes anteriores, insistió en prepararlo todo para al menos cinco años. Su decisión sería la correcta, puesto que, finalmente, la expedición permanecería atrapada en el hielo durante más de cuatro años. La elección de la tripulación también resultaría acertada. Sin contar a Sverdrup, el Fram alojaría a otros quince exploradores que, como en la anterior expedición de Nansen, debían cumplir dos requisitos, ser noruegos y ser útiles en el Ártico. Así, subieron a bordo Victor Baumann, que era el segundo al mando pero también era electricista; Oluf Raanes, un experto pescador; Generius Isachsen, el cartógrafo jefe; Herman Georg Simmons, un botánico con experiencia en otras expediciones naturalistas; Edvard Bay, un zoólogo, experto en la fauna y flora de las regiones árticas; Johan Svendsen, el médico de la expedición; Per Schei, licenciado en mineralogía y geología, y Peder Hendriksen, un veterano del frío que, como muchos otros que se embarcaron con Svedrup, también estuvo en el anterior viaje con Nansen.

El 24 de junio de 1898 todo está dispuesto y el Fram zarpa hacia Christiania, donde, dos días después, terminarán de cargar el barco. El principal objetivo es Groenlandia y las cosas se van a torcer desde el principio. El 6 de julio, Sverdrup anota en el diario que el mal tiempo y las tormentas han alterado su curso, desplazándolos demasiado al sur. A duras penas enderezan su trayectoria y consiguen llegar a Upernivik, donde suben a bordo setenta y cinco perros que serían los encargados de tirar en las múltiples excursiones en trineo que habían planeado. Gracias a la fama que consiguieron con el primer viaje del Fram, la financiación de este segundo viaje fue bastante más sencilla y además se obtuvieron los fondos necesarios para hacer algunas reformas al barco. Reforzaron el casco y también pudieron añadir una cubierta adicional para ampliar el espacio. Aun así, dieciséis hombres y setenta y cinco perros se alojaban en un barco que tenía poco más de cinco metros de manga y otros tantos de calado. Los aprietos y el reducido espacio no serán la mayor preocupación para estos exploradores que, en agosto de ese año 1898, se internan ya en la bahía de Baffin y enfilan rumbo norte hacia el estrecho de Smith. Cuando alcanzan el canal que discurre entre la isla de Ellesmere y Groenlandia entienden que les será imposible proseguir más al norte. El huraño Smith Sound vuelve a estar cerrado por los hielos y la expedición tiene que pasar su primer invierno en uno de los recovecos de la isla de Pim, junto a la gran isla de Ellesmere, al que llamaron Fram Haven (el puerto del Fram).

Durante el primer invierno todo fue como la seda. Se consiguió abundante alimento, recién cazado para la tripulación y para los perros. Se celebró la Navidad con un gran banquete, se emborracharon, bailaron al son de una caja de música, se recitaron poemas y se escucharon discursos. El ambiente era estupendo y el nuevo año les iba a traer incluso una visita inesperada. Robert Peary, seguramente el explorador que buscó el Polo Norte con más tenacidad, se encontraba por los alrededores y tuvo una reunión con Sverdrup. Peary era un tipo desconfiado y sospechaba, acertadamente, que el objetivo de Sverdrup también era alcanzar los 90° N, así que la reunión fue correcta pero muy breve. El norteamericano se despidió rápidamente para continuar con su propia expedición. Para los hombres del Fram todo parecía ir bien. El invierno daba sus últimos coletazos y las labores científicas, junto con las excursiones de exploración en trineo, mantenían a todos ocupados. Quizá por eso fue tan sorprendente e impactante lo ocurrido el domingo 11 de junio de 1899. Tras un súbito ruido procedente de una de las lonas de campaña, Johan Svendsen, el doctor de la expedición, apareció ensangrentado y, a unos metros de sus compañeros, cayó desplomado. En la tienda encontraron una carta de suicidio donde explicaba que ya no podía soportar la vida en ese desierto. Aquel disparo dejó a todos conmocionados. Al día siguiente, los exploradores cavaron un agujero en el hielo y prepararon un pequeño funeral.. Sverdrup escribió en su diario:

Un funeral para un marinero. Con el cuerpo cubierto por una bandera nos encaminamos hacia el estrecho de Rice, donde abrimos un gran hoyo en el hielo. El cuerpo sin vida del doctor descendió hacia el agua, se realizaron oraciones y se cantó un himno. Nunca lo olvidaremos. Cantamos y terminamos con otra oración.

Durante los siguientes días del verano de 1899, la expedición intentó distraerse de aquella tragedia cartografiando áreas desconocidas, cazando cuando era posible y recogiendo infinidad de datos y material científico. Sin embargo, todos los intentos para continuar más al norte en



Groenlandia fueron en vano. Sverdrup, impotente, toma la decisión de dirigirse hacia el oeste, abandonar Fram Haven y adentrarse en el estrecho de Jones, entre las islas de Devon y Ellesmere. Allí establecerán un nuevo refugio, en una isla a la que llamaron Skreia. Sería su casa durante el próximo invierno. Los preparativos en el nuevo emplazamiento estaban casi listos cuando, a principios de septiembre, Sverdrup regresó de una de sus frecuentes excursiones en trineo y recibió una terrible noticia. Otro de sus tripulantes había fallecido. Ove Braskerud llevaba enfermo varios días y, tras el suicidio del doctor de la expedición, el botánico Simmons se había encargado de estas funciones. Las habilidades de este improvisado médico no fueron suficientes y, el 1 de septiembre de 1899, la expedición tuvo que volver a cavar un hoyo en el hielo, cantar nuevamente un himno y deslizar un cuerpo más hacia el profundo océano.

La tripulación estaba baja de moral, y algunos cayeron enfermos. El invierno ralentizaba el ritmo del campamento y solo la breve llegada de la Navidad les elevó momentáneamente el ánimo. La inesperada pérdida de dos miembros, en una expedición bien organizada, trajo un ambiente generalizado de melancolía y tristeza en la noche ártica. Sverdrup sabía que debía hacer algo y, conforme el mal tiempo fue cediendo, dispuso infinidad de tareas para mantener ocupados a los hombres. En la primavera de 1900 se produjo un aluvión de actividad. Se realizaron docenas de excursiones en trineo para cartografiar los alrededores, se consiguen almacenar 130 kilos de carne de buey almizclero, se construyen depósitos de comida en previsión de momentos difíciles. Los noruegos no paraban de trabajar. Salieron de exploración y descubrieron, fascinados, que los perros de Groenlandia eran una maravilla. Se adaptaban al terreno a la perfección y, entre cinco o seis de ellos, eran capaces de arrastrar hasta cuatrocientos kilos de peso. La situación en el campamento volvió a la normalidad, pero la expedición estaba destinada a ir de sobresalto en sobresalto, siempre cuando las cosas parecían más tranquilas.

En mayo de 1900 se desata un incendio en el barco y el Fram comienza a arder. El fuego se inicia en la cocina y se extiende por toda la vela mayor, que se estaba usando para cubrir la cubierta del barco. Muchos de los kayaks y trineos de la cubierta quedan reducidos a cenizas y los hombres corren como locos para intentar sofocar las llamas antes de que alcancen varias cajas, repletas de pólvora, que guardaban para usar en caso de quedarse atrapados en el hielo. El calor se extiende hacia algunas jarcias y el mástil amenaza con quebrarse. Afortunadamente, los noruegos consiguen extinguir el fuego antes de que el barco quede inutilizado para la navegación, pero pierden gran parte del material y algunos víveres.

Todos estos sobresaltos, las muertes de sus compañeros, el incendio en el Fram, son elementos inesperados que impiden que la expedición transcurra como Sverdrup había planeado. Algunos de los tripulantes empiezan a quejarse y, concretamente dos de ellos, el botánico Simmons y el zoólogo Bay, alegan padecer «letargo polar». En realidad aquellas dos palabras encubren una desidia y una falta de ganas que desesperan a Sverdrup, que los acusa de no querer trabajar ni como marineros, ni como científicos. Con el Fram medio quemado y aún atrapado en los hielos, el tercer invierno en el Ártico no augura nada bueno.

Las discusiones y enfrentamientos ocupan buena parte de aquel invierno pero, con la llegada del buen tiempo, los exploradores intentan limar diferencias volcándose en las expediciones y el trabajo de cartografiado. Sverdrup realiza una gran excursión en trineo que dura casi tres meses y,

a su regreso al campamento, los ánimos parecen más calmados. El capitán reconduce a los más rebeldes y la calma se recupera. Sin embargo el tozudo hielo sigue impidiendo su ascenso hacia el norte. Las temperaturas del verano de 1900 no consiguen liberar el camino y el frío vuelve a llamar a sus puertas. En Noruega, ante la falta de noticias de la expedición, muchos empiezan a pensar que los exploradores del Fram están todos muertos. En esta ocasión, los malos augurios no se cumplen pero, aunque los marinos siguen con vida, el viaje se encuentra atascado sin salida posible.

Los siguientes meses se ocuparon en tareas de cartografiado por todas las islas y costas que descubrían en sus excursiones. Desde el segundo año, los tripulantes habían entrado en contacto con diferentes tribus y familias de inuits, que llegaban sin problemas aparentes hasta esas latitudes con sus hijos y sus ancianos. Al igual que Nansen, Svedrup se preocupó mucho de aprender todas las técnicas de supervivencia que tan bien les funcionaban a estos. Pero el tiempo volaba, los meses de buen clima transcurrían entre los trabajos científicos, y el cuarto invierno, de 1901 a 1902, llegaba sin que Svedrup pudiera siquiera acercarse al gran norte. El capitán vio imposible alcanzar las latitudes más septentrionales de Groenlandia, así que decidió continuar la travesía hacia el oeste, hacia las mismas regiones donde, en 1845, se perdieron los hombres de Franklin. La expedición llevaba demasiado tiempo fuera del país, no se habían podido comunicar con nadie y ahora se encontraban en esas tierras inhóspitas y malditas donde el Terror y el Erebus se extraviaron para siempre. Las dudas asaltaron a Svedrup, que empezó a preguntarse si lo mejor no sería volver a casa en cuanto el tiempo les diese un respiro.

El cuarto invierno sería el más duro. En aquellos yermos pedregales la caza era casi imposible, los víveres en la bodega escaseaban y Svedrup incluso envió partidas para dejar mensajes con su posición, por si alguien estaba buscándolos para rescatarlos. Como en tantas ocasiones, sin importar las condiciones, los trabajos científicos se siguieron realizando con rigor y disciplina. A pesar del cansancio acumulado de tantos años, incluso se atrevieron a preparar la mayor excursión en trineo de toda la expedición. Svedrup, acompañado de Schei y de una partida de perros, se dirigió al norte en un viaje que duró setenta y siete días y en el que recorrieron más de 1.500 kilómetros. Consiguieron llegar hasta los 81° 40' N, en un lugar al que bautizan como Land Lock. Su discreta marca no puede compararse a las latitudes ya alcanzadas por Nansen o Adolphus Greely, pero las condiciones y la suerte nunca acompañaron a estos noruegos en sus intentos de llegar al Polo Norte.

Durante el verano de 1902, la implacable banquisa por fin les otorga un respiro y, el 6 de agosto, encuentran vía libre para iniciar el regreso a Noruega. Tras cuatro años sobre el hielo, soportando la intemperie y sobreviviendo a un incendio, el Fram se encuentra bastante tocado pero, una vez más, se comporta bien en la navegación y cumple su misión de llevarlos a salvo de vuelta a casa. Con el barco renqueante y sin motor, consiguen llegar a Utsira, ya en Noruega, y la sorpresa de sus compatriotas, que daban ya por perdidos a aquellos hombres, es mayúscula. Al divisar la silueta del navío aproximarse a tierras noruegas, el júbilo se extendió rápidamente por todos lados. El Fram fue remolcado hasta Oslo, y allí se unieron cientos de barcos para recibirlos como héroes. Una multitud de más de cien mil personas vitoreaba sus nombres.

La segunda expedición del Fram no posee el elemento humano y épico del anterior viaje con

Nansen, pero representa una de las más importantes aventuras científicas de la historia. El material que aquellos hombres trajeron del Ártico ha servido de estudio científico durante décadas, hasta nuestros días. Habían conseguido cartografiar más de 250.000 kilómetros cuadrados de tierra aún desconocida. Ninguna expedición, ni antes ni siquiera ahora, ha descubierto y cartografiado tantas regiones en un solo viaje. Durante sus incontables expediciones en trineo, los expedicionarios de Sverdrup recorrieron más de dieciocho mil kilómetros y pasaron 762 días y noches en carpas. Recopilaron unas cincuenta mil plantas, dos mil especímenes diferentes de animales y numerosas colecciones de plancton. Además de la obra que Otto Sverdrup editó con los diarios de su viaje, unos años más tarde, en 1919, se publicaron cuatro volúmenes completos solo con los análisis de los datos científicos obtenidos por la expedición. Noruega estaba en la cumbre de la exploración científica del Ártico y aún quedaba por llegar su personaje más importante.

## AMUNDSEN, EL MAGNETISMO Y EL PASO DEL NOROESTE

El Gjøa era un pequeño balandro, con un solo mástil y apenas cuarenta y siete toneladas que, durante décadas, se había utilizado para la pesca del arenque y la caza de focas. En marzo de 1901 un noruego llamado Roald Engelbregt Gravning Amundsen adquiere este diminuto barco de faena e inicia las tareas de remodelación para preparar su intento de atravesar el paso del Noroeste. Tenía veintinueve años y regresaba de la primera expedición a la Antártida en invierno, comandada por el oficial de la marina belga Adrien de Gerlache. Con la experiencia adquirida en el Polo Sur, Amundsen consideró que estaba preparado para organizar su propia expedición. Aquel primer viaje, conocido como Expedición del RV Bélgica a la Antártida, enseñó al noruego las duras condiciones de los inviernos polares. Quedaron atrapados en el hielo durante un larguísimo invierno, oscuro y lleno de penalidades. Los integrantes de la expedición, con poco abrigo y escasas provisiones, tuvieron que subsistir a base de los pingüinos y focas que pudieron cazar, cayendo enfermos de escorbuto y soportando lo que denominaron «anemia polar», una mezcla de hambre y locura que les hacía experimentar alucinaciones. Las desventuras a bordo del navío RV Bélgica sirvieron a Amundsen para conocer de primera mano los rigores de las latitudes polares. Pero el seductor embrujo de estas regiones también caería sobre el noruego y, a pesar de soportar un verdadero infierno en los desiertos antárticos, cuando regresó a salvo a su patria apenas tardó unos meses en buscar una nueva aventura. Su objetivo estaba claro, comandar la primera expedición que navegara, de una vez por todas, el temible paso del Noroeste.

Comparado con la mayoría de barcos que se atrevieron a surcar las aguas árticas, el Gjøa podría resultar bastante insignificante. Poco más de veinte metros de eslora, unos siete metros de manga y solamente dos metros de calado. Las apariencias son engañosas, Amundsen había aprendido que los barcos ligeros y maniobrables funcionan mejor en las heladas aguas de los polos, y conocía las sorprendentes cualidades del Fram, con el que Nansen había surcado el Ártico. Tanto es así que, en la futura expedición donde conquistará el Polo Sur, Amundsen utilizaría el mismo Fram que Nansen ideó para soportar la banquisa helada. Hoy en día, ambos barcos, el Gjøa y el Fram, se encuentran expuestos en el célebre Museo de Oslo. No obstante, dos metros de calado resultaban insuficientes. Así que Amundsen aumentó la profundidad del Gjøa hasta los tres metros y reforzó con hierro y fuertes vigas de roble todo el casco del barco. Instaló además un motor de combustión para empujar cuando el viento no fuera suficiente y, como buen previsor, realizó algunos viajes de prueba para comprobar si esos cambios y reparaciones funcionaban en el mar Ártico.

La idea del noruego era atacar el paso como un comando de guerrilla. Un barco pequeño y maniobrable, una tripulación reducida, un camarote de apenas unos metros para todos ellos y una bodega bien cargada con suficientes provisiones para cinco años. Después de dos años de obras y ensayos, a mediados de junio de 1903, Amundsen acompañado de otros seis hombres, zarpa del puerto de Oslo, que por aquel tiempo aún se llamaba Christiania, dispuesto a afrontar el reto que había resultado imposible durante los últimos cinco siglos. Roald Amundsen, Helmer Hanssen,

Adolf Lindstrøm, Gustav Wiik, Anton Lund, Peder Ristvedt y Godfred Hansen son los siete hombres que harán historia como los integrantes de la primera expedición que navegó el paso del Noroeste.

En la actualidad consideramos a Amundsen como un explorador bien preparado, la mente fría y calculadora que arrasó a Scott en su carrera hacia el Polo Sur. Sin embargo, en 1903, Amundsen todavía era un treintañero, animoso e impulsivo, cuya única experiencia polar había sido aquella penosa expedición belga a la Antártida. Solo habían pasado dos años desde que consiguió su licencia de capitán para larga distancia y en aquel momento se encontraba comandando su propia expedición, dirigiéndose al implacable noroeste, al frente del diminuto Gjøa. El Ártico le tenía reservadas aún muchas sorpresas. La expedición zarpó sigilosamente en la noche del 16 de junio de 1903 y la razón de esa partida a medianoche, en completo silencio y aprovechando la oscuridad, nos ofrece algunas pistas del carácter y arrojo del joven Amundsen ya por aquellos años. La financiación que el noruego había conseguido obtener para su intento de cruzar el Noroeste era insuficiente y se vio obligado a contraer considerables préstamos para poder adquirir el barco, aprovisionarlo y preparar toda la expedición. Los meses pasaban y uno de sus acreedores amenazó con arrebatarse el Gjøa si no afrontaba sus deudas. Amundsen intentó calmar a sus mecenas prometiendo que las recompensas llegarían cuando consiguiera cruzar el paso. Sin embargo, ante la posibilidad de perder el barco, habló con sus acompañantes de viaje y todos decidieron partir rápidamente antes de que la situación financiera y sus acreedores terminaran por echar abajo la expedición o el barco.

Tras partir discretamente de Oslo, su primera parada es Groenlandia, donde Amundsen aprovecha para embarcar un buen puñado de perros para los trineos, lo que aprieta aún más a la tripulación a bordo de aquella lata de sardinas. En su siguiente etapa se colocaría frente a la bahía de Baffin y, desde ahí, como habían hecho tantas otras expediciones, se interna en el estrecho de Lancaster. La navegación en el canal resulta ser mucho más difícil de lo que Amundsen había anticipado. El clima no acompaña y deben esquivar numerosos icebergs, que flotan peligrosos amenazando la integridad del pequeño Gjøa. La niebla, y varias tormentas consecutivas, les hacen la vida imposible durante los inicios del invierno y pronto concluyen que deben encontrar un lugar seguro para resguardarse cuanto antes. En esa apresurada búsqueda, y a pesar del poco calado del barco, terminan encallando dos veces en las aguas semicongeladas de la costa de la isla de Devon hasta que, finalmente, alcanzan un prometedor recoveco en la isla del Rey Guillermo. Bautizan aquel lugar como Gjøa Haven, el puerto del Gjøa, un nombre que se ha mantenido intacto hasta nuestros días, convertido ya en un pueblo de unos 1.300 habitantes, la mayoría inuits. El hielo es imparable. Están a salvo de mayores peligros en mar abierto, pero la banquisa atrapa al Gjøa y lo deja inmovilizado en aquellas latitudes. Los hombres se encuentran ahora atrapados, pero no inactivos. Amundsen quería que su expedición contase con un importante factor científico y, para los meses que a buen seguro permanecerían en el hielo, había preparado numerosas actividades de investigación, sobre todo en el campo del magnetismo. La tripulación inicia las tareas científicas, montan un observatorio astronómico y Amundsen se dedica a realizar escapadas en trineo para intentar localizar nuevamente el polo norte magnético. Desde que James Clarke Ross señaló la primera localización de este en 1831, habían pasado más de setenta años y nadie lo había vuelto a

conseguir.

Conviene aclarar que el polo norte magnético no es un punto exacto, en realidad es una zona bastante extensa, que ocupa cientos de kilómetros cuadrados, y que además no está fija, sino que se mueve con el paso de los años. Esta última característica la conocemos precisamente gracias a Amundsen. Durante esas escapadas en trineo el noruego volvió a señalar el polo norte magnético y comprobó que se había desviado notablemente desde la primera marca de Ross. No era poca cosa, el desplazamiento ascendía a cientos de kilómetros desde su localización original en 1831, unos datos que dejaron realmente sorprendidos a los científicos de la época. En la actualidad, y gracias a los modernos sistemas de satélites, como la misión SWARM de la Agencia Espacial Europea, sabemos que el polo norte magnético se ha desplazado durante el último siglo más de 1.100 kilómetros hacia el norte. Durante esos años, el movimiento se produjo a razón de unos diez kilómetros por año; sin embargo, y aún no conocemos exactamente la razón, desde 1970 este desplazamiento se ha acelerado hasta los cuarenta kilómetros anuales. El campo magnético terrestre posee en nuestros días una importancia capital y de él dependen una miríada de satélites, sistemas de navegación y de posicionamiento, como los GPS. Ante esta imperiosa necesidad tecnológica, diversas instituciones científicas crearon el conocido Modelo Magnético Mundial, una representación de los campos magnéticos de nuestro planeta que sirve como estándar para infinidad de tareas científicas, estratégicas y de telecomunicaciones. El modelo se actualiza periódicamente y mantiene su validez durante varios años. Sin embargo, la última actualización de 2018 mostraba que la aceleración en el desplazamiento arrojaba márgenes de error inaceptables. A principios de 2019 se hizo necesario realizar un nuevo modelo que incluía una traslación del polo norte magnético hacia el norte, a una velocidad de 55 kilómetros por año en dirección a Siberia. Los geólogos siguen desconcertados ante esta inesperada aceleración, sobre todo a partir de 2016, y aunque no entraña ningún riesgo físico para las personas, sí es decisiva en infinidad de tecnologías.

Hoy, cualquier historiador o experto polar afirmaría sin problemas que Amundsen podría haber cruzado el paso del Noroeste en una sola temporada. Después de aquel primer invierno, el explorador noruego podría haber vuelto fácilmente a la navegación y el suave clima que reinó en 1904 le hubiera permitido navegar con comodidad hasta el Pacífico. Sin embargo, la expedición tenía varios objetivos comprometidos con sus patrocinadores, y uno de estos retos, tan importante como el de cruzar el Noroeste, consistía en obtener mediciones magnéticas continuadas y fiables durante al menos un año. Así pues, la tripulación se dispuso a pasar su segundo invierno en aquel emplazamiento de Gjõa Haven, mientras continuaban con sus labores científicas con una disciplina exquisita. Es, sin duda, uno de los elementos distintivos de Amundsen: su querencia por la planificación, por la organización de tareas para todos y cada uno de los tripulantes, evitando en la medida de lo posible que nadie quedara ocioso y sin trabajos asignados. El noruego buscaba hombres que pudieran hacer varias cosas y en aquella expedición reclutó marinos competentes y multifacéticos que se adaptaban a diferentes cometidos. Así tenemos a Godfred Hansen, teniente de la Armada, segundo al mando, que operaba como navegante, geólogo y astrónomo; Anton Lund, primer oficial, con amplia experiencia en navegación sobre hielo; Peder Ristvedt, meteorólogo e ingeniero; Helmer Hansen, segundo oficial y también un sellador experimentado; Gustav Juel

Wiik, ingeniero y experto en magnetismo que, junto con Amundsen, sería el responsable de las mediciones magnéticas; y Adolf Henrik Lindström, el «gran cocinero polar», buen cazador y un hombre experimentado en el hielo puesto que venía de la segunda expedición del Fram, de 1898 a 1902, bajo las órdenes de Sverdrup. Estos eran los siete hombres del Gjøa y estaban listos para afrontar su segundo invierno en el Ártico.

Desde abril hasta junio de 1905, el equipo de Amundsen se encargó además de cartografiar la costa de la isla Victoria, una zona desconocida que pronto dispondría de un mapa preciso gracias a las salidas en trineo de los noruegos. Durante todo este tiempo aún no habían encontrado inuits, pero en noviembre de aquel año de 1905, mientras se preparaban para afrontar el tercer invierno, apareció un nutrido grupo de esquimales por los alrededores del campamento. Amundsen se encontraba ansioso por aquel primer contacto y estaba bien preparado. Había guardado diferentes objetos de metal, que sabía que los inuits siempre querían, como agujas, cuchillos o latas, y, a modo de trueque, él recibía pieles, ropa confeccionada y mejor adaptada al frío que la que ellos llevaban; pero, sobre todo, obtenía conocimientos. En aquellos intercambios culturales, Amundsen aprendió cómo vestirse adecuadamente, cómo construir un refugio en el hielo o cómo cazar de maneras más eficaces. Sin temor a equivocación, se puede afirmar con rotundidad que la clave del éxito de la exploración noruega, frente a la británica, fue la curiosidad y las ganas de aprender e incorporar los conocimientos inuits a sus expediciones. La carrera al Polo Sur de Scott y Amundsen sería, a la postre, el ejemplo perfecto de esta dualidad de concepciones. El noruego estaba atento a todo, preguntaba a los inuits, se adaptaba, aprendía e incluso en el diario de esta expedición dedicó numerosas anotaciones a cómo usar las técnicas esquimales, su ropa, sus trucos de caza...

El termómetro mostraba  $-55^{\circ}\text{C}$ , pero durante el mes de febrero nos habíamos acostumbrado tanto al frío que no nos molestó demasiado. También íbamos muy bien equipados. Algunos de nosotros vestíamos trajes esquimales completos y otros los mezclaban con ropa civilizada. Mi experiencia es que en estas regiones, en invierno, el vestido esquimal es muy superior a nuestra ropa europea. Pero uno debe usarlo solo o no usarlo en absoluto. Cualquier combinación es mala. La ropa interior de lana reúne toda la transpiración y pronto mojará la ropa exterior. Sin embargo, vestido por completo con piel de reno, como un esquimal, y con la ropa lo suficientemente suelta en el cuerpo para permitir que el aire circule entre las capas, por regla general se mantendrá la ropa seca. No obstante si estás trabajando duro la ropa se humedece a pesar de todo, pero con la diferencia de que la piel se seca mucho más rápido que la lana. Además la ropa de lana se ensucia fácilmente y pierde su calidez. La ropa de piel se mantiene casi igual sin lavar. Otra gran ventaja de la piel es que te sientes cálido en el mismo momento en que te la pones. En las cosas de lana, debes saltar y bailar como loco antes de que te caliente. Finalmente, las pieles son absolutamente a prueba de viento, que es, por supuesto, un punto muy importante.

Párrafos como este y otras muchas anotaciones y consejos de gran utilidad se publicaron en su obra *Pasaje del Noroeste* en noruego al finalizar la expedición. En 1908 el libro se tradujo al inglés y resulta paradójico que, teniendo tantas sugerencias y recomendaciones, los británicos no supieran, o no quisieran, sacar provecho de ellas. La razón final por la que Amundsen se convirtió, por méritos propios, en el mejor explorador polar de la historia fue su capacidad de incorporar las técnicas de supervivencia de los inuits a todas sus expediciones. Esa fue la clave de su gran éxito y la gran diferencia frente a los ingleses.

Con los útiles conocimientos de los esquimales, el invierno de 1904 y 1905 pasaría sin mayores consecuencias y, en el verano de ese último año, el hielo comenzaría a dejar libre el paso

en aquel puerto improvisado de Gjõa Haven. El 13 de agosto, con la banquisa en retirada, Amundsen da la orden para afrontar su segundo reto, dirigirse hacia el estrecho de Bering y completar la navegaci3n del paso del Noroeste. No iba a ser un viaje f3cil. La niebla, los bloques de hielo y, sobre todo, la poca profundidad de aquellas aguas complicaban y entorpecían el ritmo. Durante gran parte del recorrido tuvieron que utilizar la sonda de plomo para no encallar y en varios tramos descubrieron que tan solo había medio metro de agua bajo la quilla del Gjõa. Les quedaba poco para conseguir su objetivo y así, con una navegaci3n pausada pero firme, con extrema precauci3n y echando el plomo constantemente, consiguieron salir a aguas más profundas y seguras.

El 17 de agosto llegan a cabo Colbourn, el punto más oriental que podían alcanzar los barcos que se internaban por el otro lado, por el estrecho de Bering. Es un logro hist3rico, y la salida está muy cerca. Unos días más tarde, el 26 de agosto, los marineros del Gjõa gritan de alegría al divisar el primer barco procedente del Pacífico. Es el navío Charles Hansson de San Francisco, comandado por el capitán J. McKenna, que es el primero en felicitar a Amundsen por su éxito. Están a un paso de salir por el Pacífico y el propio Amundsen se muestra confiado en alcanzar el estrecho de Bering ese mismo año, 1905. Sin embargo, las condiciones del hielo son cada vez peores.

El 2 de septiembre tuvieron que detener la navegaci3n en King Point, cerca de la isla de Herschel, y a pesar de que esperaron toda una semana a que la situaci3n mejorase, parecía evidente que les tocaba pasar otro invierno en el Ártico. Se encontraban a un tiro de piedra de la salida, pero no había forma, el invierno cay3 rápidamente sobre ellos y el Gjõa qued3 aprisionado en el hielo.





El Gjøa atrapado por los hielos en King Point en el invierno de 1905.  
© National Library of Norway.

Estaban tan cerca de la salida que ese invierno de 1905 a 1906 no lo pasarían solos. La llegada abrupta de esa estación había atrapado a una docena de barcos en los alrededores, navíos que entraban desde Bering y que los acompañaron durante aquellos meses detenidos en las inmediaciones de la isla de Herschel. Pasar otro invierno allí, con la salida tan cerca, era algo que desesperaba a Amundsen, pero el noruego quiso mantener la profesionalidad y ordenó que las mediciones magnéticas y los trabajos científicos continuaran allí, en King Point. Mientras tanto, deseoso de que todo el mundo se enterara de su éxito, planeó una expedición en trineo hacia Alaska, en busca de un lugar habitado con telégrafo para así poder comunicar que había sido el primero en navegar el paso del Noroeste. Para culminar esa aparente frivolidad de anunciar su logro, Amundsen, acompañado del capitán de un barco naufragado en aquellas aguas que también buscaba comunicarse con la civilización, recorrió, ida y vuelta, más de 1.500 kilómetros. Lo consiguió, llegó a la ciudad de Eagle, en Alaska, y desde allí pudo enviar un telegrama en el que anunciaba que el Gjøa había navegado del Atlántico al Pacífico a través de la ruta del noroeste.

Los quinientos años de frío tocaban a su fin. Desde los primeros empeños, a finales del siglo xv, desde Caboto hasta Franklin, más de cinco siglos de estériles tentativas por fin encontraban recompensa. El paso del Noroeste se había conquistado.

Tras despachar el mensaje de su éxito desde Alaska, Amundsen volvió a coger el trineo y regresó al Gjøa. Allí recibió la peor noticia que podía esperar, Gustav Juel Wiik, el ingeniero y experto en magnetismo que lo había acompañado en sus mediciones, había enfermado y había muerto. Fue el único inconveniente serio que tuvo esta expedición que, ya en agosto de 1906, por fin tenía el camino libre para completar el paso. El Gjøa llegó a Nome, un poblado en Alaska muy popular entre los buscadores de oro, y allí obtuvo la primera gran recepción en el mundo civilizado. Docenas de pescadores y mineros los recibieron entre aplausos el 31 de agosto. A partir de aquí el retorno a Noruega fue un paseo triunfal. Una multitud enfervorecida los esperaba por donde iban parando, hasta llegar a San Francisco, donde culminó el viaje del Gjøa. El mítico barco que cruzó el paso del Noroeste finalizó en Estados Unidos su travesía y quedó expuesto como homenaje en el parque del Golden Gate. Allí estuvo durante décadas, deteriorándose y pasando por varias restauraciones, hasta que en 1972, cuando se cumplían cien años del nacimiento de Amundsen, el Gjøa regresó a Noruega. En 2009 se construyó un edificio solamente para el Gjøa y en la actualidad se puede visitar en el Museo del Fram, en Oslo, junto al otro gran barco noruego de Nansen.

El éxito de Amundsen en el paso del Noroeste nos brinda, al fin, el gran momento de conquista, la conclusión a una búsqueda que se había extendido, dura y trágica, durante cinco siglos. Su victoria deja, no obstante, un sabor agridulce, porque incluso el gran noruego tardó más de tres años en atravesarlo. Zarpó en 1903 y no consiguió regresar hasta 1906, así que no parecía la ruta rápida y segura que todos esperaban. Todos los esfuerzos empleados en el paso del Noroeste se realizaron para encontrar una vía de comercio con Asia y, después de tantos años, tantas expediciones, tantos fracasos, la realidad dejaba claro que no compensaba. Tras el éxito de Amundsen, la búsqueda del paso del Noroeste se dio por concluida y sus ventajas económicas no parecían animar a nadie a utilizarlo. El del Nordeste, por su parte, sí ha logrado un amplio empujón comercial y los países nórdicos, junto con Rusia, le están sacando partido desde hace décadas. Por el contrario, el del Noroeste se ha revelado, año tras año, como un verdadero dolor de cabeza para cualquier compañía que intentaba navegarlo, llevando su comercio por aquellos laberintos helados. En 1960, el superpetrolero SS Manhattan con casco reforzado para la ocasión, y acompañado de un rompehielos de apoyo, regresó al Noroeste para comprobar si la ruta podría ser de utilidad con nuevas tecnologías y embarcaciones modernas. Logró su objetivo de navegar la travesía, pero la conclusión de todos los informes seguía siendo clara, el trayecto no era rentable. En nuestros días, por los inquietantes efectos del calentamiento global, quizá el paso del Noroeste vuelva a tener algún sentido comercial. Hace años que se están completando con éxito diferentes rutas de grandes barcos, e incluso, en 2016, el transatlántico Crystal Serenity se convirtió en el primer crucero de lujo que recorría el paso del Noroeste para turistas. Los modelos climatológicos, incluso los más conservadores, anuncian en solo unas décadas un océano Ártico libre de hielos durante los veranos. A buen seguro, las previsiones de un Ártico navegable incrementarán exponencialmente su uso comercial, la cuestión que queda por dilucidar es si el precio a pagar para el clima del planeta no será demasiado elevado.

## Carrera

A mediados de agosto del año 1900, un barco maltrecho y achacoso consigue llegar a las costas de Noruega. Desde allí, un noble español envía varios telegramas para informar de su situación. Uno de esos comunicados está dirigido al gran explorador noruego Fridtjot Nansen. El telegrama, casi un mensaje cifrado, decía: «El Stella Polare ha llegado. Expedición alcanza ochenta y seis, treinta y dos». Nansen observa ese críptico texto y lo entiende enseguida, su récord de Farthest North había sido pulverizado. Melancólico y resignado, el noruego anota en su diario: «¿Cuál es el valor de tener objetivos? Todos se esfuman, es solo cuestión de tiempo». Apenas tres años después de que la hazaña del Fram consiguiera aquellos míticos 86° 14' N, una nueva expedición, encabezada por un príncipe español, lograba arrebatarse la marca de latitud más al norte que un ser humano había alcanzado nunca.

Muchas cosas habían ocurrido desde que en 1852, durante la búsqueda de Franklin, el comandante inglés Edward Inglefield confesara «por mi mente pasaron rápidamente descabellados deseos de dirigirme al Polo Norte». Durante siglos nadie se había planteado el intento de alcanzar el punto más al norte del planeta; tal como pensaba Inglefield aquello era una idea descabellada, y sin embargo, en tan solo unas décadas, plantar la bandera en los 90° N se había convertido en toda una carrera internacional. Los suecos con Nordesjököld o con Salomon Andrée, los noruegos con Nansen, Amundsen y Sverdrup, los norteamericanos con Greely, Peary y Cook, los italianos con Cagni o Nobile, incluso los escoceses se sumarían con William Bruce. Los años que cabalgan entre finales del siglo XIX y principios del XX ofrecen una pléyade estelar de exploradores y de países involucrados en lo que ya se había convertido en una competición por el orgullo nacional de plantar, antes que nadie, la bandera en el Polo Norte. El siguiente aspirante será todo un príncipe español porque, atendiendo literalmente a los hechos históricos, Luis Amadeo de Saboya era español puesto que nació en Madrid, aunque pocas veces pisaría nuestro país durante su vida y él mismo se consideraría italiano. También fue príncipe de España, hijo de Amadeo I de Saboya, aunque ese título de infante le duraría apenas un suspiro, ya que su padre terminaría abdicando del trono tan solo dos semanas después de que él naciera. Los dos calificativos, príncipe y español,

son correctos pero efímeros, la mejor manera de describir a Luis Amadeo de Saboya sería con la palabra «aventurero». Su bautizo, el 2 de febrero de 1873, en la capilla del Palacio Real de Madrid fue, paradójicamente, el último acto oficial al que asistió su padre como rey de nuestro país. A partir de aquí, los acontecimientos históricos se sucedieron de manera casi instantánea y, en apenas cuarenta y ocho horas, Amadeo I había abdicado y toda la familia real se encontraba en la estación del Mediodía partiendo hacia el exilio a bordo de un tren rumbo a Lisboa. Allí tomarían un barco que los llevaría a Italia, donde alcanzarían su destino final, Turín.

Luis Amadeo (Luigi) tuvo una infancia breve y muy formal. Con tan solo seis años fue llevado de la mano a La Spezia, en el norte de Italia, donde el joven ingresó en la Escuela de Marina. Su padre, que aún conservaba los títulos nobiliarios italianos como duque de Acosta, se reunió con el responsable de la academia y tan solo le pidió una cosa: «Nada de privilegios para mi hijo, aquí es uno más». La Armada italiana sería su hogar durante sus años de juventud y allí conocería la rutina de cualquier marinero, tal como su padre había dispuesto. Su etapa en la marina será fundamental para entender su espíritu aventurero años más tarde. El joven Luigi se enamoró de los libros de exploración, conoció las andanzas por el África oscura de Stanley en busca de Livingstone y leyó ávidamente *El descubrimiento de las fuentes del Nilo*, de John Hanning Speke. Las largas travesías, enrolado en los diferentes buques escuela de la marina italiana, le ofrecieron una estricta disciplina y muchas horas para leer.

## UN ALPINISTA EN EL ÁRTICO

Algo extraordinario iba a suceder cuando Luigi tenía dieciséis años. El destino de su barco, en el que ya ostentaba el cargo de guardamarina y con el que estaba dando la vuelta al mundo, lo condujo hacia la exótica India, adentrándose hasta la enigmática ciudad estado de Darjeeling, a los pies del Himalaya. Sus ojos se abrieron como ventanas y el joven sucumbió al irresistible encanto del monstruo, el Kanchenjunga. Ante él se levantaba una gigantesca pared de nieve de 8.586 metros de altura que en aquellos tiempos se consideraba la cumbre más alta del planeta. En la actualidad sabemos que es la tercera, tras el Everest y el K2, pero en el siglo XIX aquella mole significaba el techo del mundo y jamás había sido pisada por ningún ser humano, por su gran dificultad y también por la rica mitología de los sikkim, que la adoraban como lugar sagrado. De hecho, Band y Brown, los primeros que consiguieron coronarla en 1955, detuvieron su ascenso a tan solo cinco metros de la cumbre por respeto a las creencias de los pueblos autóctonos. La vista del Kanchenjunga desde Darjeeling era impresionante. Más que una montaña parecía una muralla blanca que atravesaba el horizonte hasta llegar al cielo, una panorámica capaz de cambiar toda una vida, la de Luis Amadeo de Saboya. Desde aquel momento su ambición más intensa fue la de convertirse en un gran alpinista, cosa que sin duda consiguió. Comenzó con las cumbres más cercanas a Italia y tras su exitoso entrenamiento en los Alpes su carrera fue ya imparable. En 1896 entabló amistad con la leyenda del alpinismo Albert Mummery, de quien aprendió las técnicas más modernas de escalada y con quien podría haber formado un histórico tándem de no haber sido por la temprana muerte del británico por una avalancha en el traicionero Nanga Parbat. Las hazañas de Luis Amadeo de Saboya por las cimas más inaccesibles de todo el mundo forman parte de la historia del alpinismo y su nombre ha bautizado numerosas rutas de ascenso en el Himalaya, en Estados Unidos, en Canadá o en las cumbres africanas del Ruwenzori. Una de sus epopeyas más significativas lo llevó a descubrir la arista sureste del K2 que, en su honor, se conoce hoy como «el espolón de los Abruzos», la ruta más frecuentada y sencilla para ascender esa montaña, si es que hay algo sencillo en el K2...

A finales de siglo, la sociedad recibía con entusiasmo las noticias que llegaban del Ártico. Fridtjot Nansen y su increíble récord de 86° 14' N marcaban el Farthest North, el lugar más al norte que jamás un humano había alcanzado. La experiencia conseguida en el alpinismo empujó a Luis Amadeo a fijar su nueva meta en la conquista del Polo Norte y para ello se desplazó a Christiania donde, gracias a la saneada situación económica propia de un duque y sobrino del rey de Italia, no tuvo dificultad para comprar el Jason, un moderno buque ballenero de vapor al que rebautizó con un nombre más adecuado a su nuevo objetivo: Stella Polare (Estrella Polar). Durante su estancia en Noruega, el duque se entrevistó con Nansen, quien amigablemente compartió algunos detalles y consejos para la expedición que estaba preparando. No se conservan registros de aquella reunión, pero podemos aventurar que la principal influencia de Nansen se materializó en el camino que debían seguir, puesto que la expedición escogió realizar el viaje exactamente por la ruta inversa que el noruego tomó para su regreso desde el polo. Para su

tripulación, el duque de los Abruzos seleccionó una curiosa mezcla de nacionalidades. Por supuesto, llevó al equipo de experimentados escaladores italianos que lo habían acompañado durante sus andanzas alpinas, con el italiano Umberto Cagni a la cabeza, y por otro lado, llenó el resto del barco con marinos noruegos reclutados durante su estancia en Christiania. Conociendo las penurias que anteriores exploradores habían soportado en su marcha hacia el Ártico, Luis Amadeo ideó un detallado plan por etapas, en el que irían dejando depósitos de comida tras ellos como previsión para el trayecto de vuelta. Así llegarían a la Tierra de Francisco José, donde almacenarían una primera provisión con víveres suficientes para ocho meses y seguirían avanzando por el archipiélago, dejando sucesivos acopios en las islas, para el caso de que el Stella Polare naufragara o quedase atrapado por los hielos. Los consejos que Nansen le había proporcionado hicieron que Luigi se tomara muchas molestias en organizar con cuidado cada etapa de la expedición. Poseía gran experiencia escalando cumbres y montañas, pero esto era algo nuevo, todos advertían que el Ártico estaba a otro nivel y el aventurero quería estar bien preparado.

La mañana del 12 de julio de 1899, con Cagni como capitán y con el duque al mando de la expedición, el Stella Polare partió desde el puerto ruso de Arcángel tras lanzar tres hurras como despedida. Sobre el papel, la expedición estaba bien aprovisionada, navegaba con un barco que se mostraba robusto y fiable, contaba con una tripulación conocedora de las duras condiciones climáticas a las que se iban a enfrentar y poseía una buena experiencia, adquirida en las cumbres nevadas de medio mundo. Todo parecía estar a favor para conseguir sus objetivos, pero tardaron poco tiempo en darse cuenta de que el viaje no iba a ser tan sencillo.

El 7 de septiembre, el barco choca con fuerza contra un gran saliente de hielo, se escora hasta casi volcar y en cuestión de minutos se abre una amplia brecha en el casco. Numerosas vías de agua inundan la sala de máquinas y el duque ordena a todos abandonar el barco. El invierno se les echa encima, miran a su alrededor y solo encuentran un desierto blanco. La única opción que les queda es acampar junto al Stella Polare, mientras el capitán intenta desesperadamente reparar los desperfectos a contrarreloj antes de que el buque se hunda de manera definitiva.

Durante esta expedición, del invierno de 1899 a 1900, debemos olvidar las estrecheces que habitualmente acompañaban a anteriores exploradores. Los abundantes fondos económicos del duque trajeron consigo casi un palacio móvil, en el centro del campamento se establecieron dos grandes tiendas, que servían de soporte a otra gran lona sobre la que se levantaba una tercera, aún más grande. Los suelos se recubrieron de madera, se instalaron estufas y los colchones eran de finas plumas. Comodidades y lujos nunca vistos en el Ártico, pero al fin y al cabo un duque es un duque. El 15 de noviembre ocurrió lo imposible, entre saltos y gritos de alegría, el capitán Umberto Cagni celebró la inesperada reparación del Stella Polare, que volvía a estar listo para navegar. Ahora tan solo debían esperar a que pasara el invierno y que la banquisa liberara el buque. Aún faltaban muchos meses para que los hielos empezaran a retroceder, así que la expedición comenzó a organizar la partida mediante trineos hacia el Polo Norte.

Un día antes de la Nochebuena de 1899, durante una excursión para dejar provisiones y depósitos a lo largo del recorrido hacia el polo, uno de los grupos fue sorprendido por una repentina tormenta. Perdidos en la oscuridad de la noche polar y cegados por fuertes vientos

nevados, el trineo en el que iba Luis Amadeo cayó de forma estrepitosa al agua helada. Lograron rescatarlo pero el regreso al campamento fue durísimo, y al llegar el duque mostraba claros síntomas de hipotermia y congelación en varios dedos de las manos. Tras algunas semanas de convalecencia, aquel aprieto se saldó con la amputación de dos dedos y con una decisión decepcionante pero lógica: el abanderado de la expedición hacia los 90° N tendría que ser el capitán Umberto Cagni. El duque se recuperaba bien, pero no estaba en condiciones de afrontar un reto tan extremo y exigente como alcanzar el Polo Norte. La deliberación fue breve y Cagni sería el encargado de liderar aquella partida en cuanto el invierno pasase y el tiempo les diese un respiro.

En abril de 1900, y tras varios intentos infructuosos, Cagni partió del campamento junto con diez hombres, trece trineos, varias canoas y más de cien perros que debían transportar unos 280 kilos de material y provisiones, incluidas numerosas latas de pasta italiana y el famoso *pemmican*, una mezcla de carne seca y grasas que se había convertido en un producto esencial en las exploraciones árticas. También llevaban una pequeña cocina, combustible, tiendas, herramientas... en una enorme caravana polar que acometería el trayecto por secciones. La comitiva no iba a llegar completa al polo, pues el duque había dividido a los hombres en tres grupos, que irían regresando al campamento conforme se fuesen terminando los suministros, dejando así un último equipo de cuatro exploradores que, con las provisiones restantes, intentaría acometer el último tramo hasta conquistar el punto más al norte del planeta. El plan era que ese equipo de cuatro, los encargados finales de alcanzar los 90° N, llegara lo más descansado posible, con las fuerzas y provisiones suficientes para lograr su meta. De nuevo el plan parecía lógico y muy ordenado pero, como siempre, las condiciones del Ártico tendrían la última palabra.

La travesía resultó agotadora, la mayor parte del tiempo avanzaron casi a ciegas entre intensos vientos y tormentas de nieve, soportando temperaturas que descendían de los 60 °C bajo cero. En la obra que la expedición publicaría unos años más tarde, *El Stella Polare en el Ártico*, descubrimos descripciones y situaciones ciertamente sobrecogedoras, que el propio Cagni calificaba como «el peor tiempo que he encontrado jamás»:

A 62 °C bajo cero el metal de los trineos se volvía quebradizo y se partía como si fuese cristal. Los perros morían congelados durante la noche. La sopa hirviente se solidificaba apenas unos segundos después de llegar al cuenco y los sacos de dormir se tornaban rígidos como madera. A la media hora de levantarnos nuestra ropa interior ya se había convertido en una coraza de hielo.

Los grupos de apoyo fueron regresando sucesivamente al campamento, hasta que el equipo de Cagni, compuesto de Petigax, Fenolillet y Cnepa, se quedó en cabeza e inició la marcha en solitario hasta donde sus fuerzas les permitieron llegar. Aquel mes de abril del año 1900 reservaba para los exploradores algunas de las tormentas más intensas de las últimas décadas. Atrapados durante días enteros, sin poder salir de sus tiendas, Cagni y los tres acompañantes que aún quedaban a su lado se sentían impotentes. La impaciencia les consumía y, a mediados de abril, tomaron una de las decisiones más valientes y arriesgadas de toda la historia de la exploración polar. Consideraron que estaban pecando de prudentes y que, aligerando la carga, reduciendo las raciones y abandonando allí el grueso de las provisiones, podrían avanzar más rápido. En plena

tormenta y con las temperaturas a punto de romper los termómetros, emprendieron nuevamente la caminata. Fue toda una locura. Sus trineos estaban hechos trizas y se desmontaban a cada paso. Los reparaban sobre la marcha utilizando la canoa que les quedaba, alimentaban a los perros que seguían con vida con aquellos que iban cayendo y terminaron reduciendo su sustento a una sola comida al día.

Su audaz movimiento funcionó. Aquella obsesión de seguir adelante obtuvo sus frutos: el 21 de abril consiguieron llegar a un terreno plano y sin fracturas que les permitió avanzar como centellas, cubriendo más de un grado de distancia en solo unos días. Por entonces, apenas contaban con provisiones que les asegurasen un regreso con vida, habían sobrepasado con creces el punto de no retorno que ellos mismos se había fijado y, sin embargo, inmersos en una especie de fiebre endemoniada, tan solo miraban al frente y gritaban «¡Adelante, adelante, más, más!». Dos días después tuvieron que parar. Aquella imprudente insistencia por avanzar los mataría. Más serenos, hicieron recuento de lo que les quedaba, y se echaron las manos a la cabeza al descubrir que ya no tenían provisiones suficientes ni siquiera para volver. La cordura volvió al grupo y decidieron abandonar. Eran las tres de la tarde del 23 de abril del año 1900 y su posición superaba en treinta kilómetros el famoso *Farthest North* de Nansen. Eran conscientes de que no lograrían pisar el Polo Norte, pero estaban más lejos de lo que ningún ser humano había llegado nunca, así que sacaron dos botellas de coñac que guardaban en el botiquín e hicieron algo extraordinario. Allí, en mitad de la nada, en el punto más remoto del planeta, rodeados por cientos de kilómetros de la más absoluta soledad, se encontraban tan felices por su marca... que se emborracharon. La cogerza más septentrional de la historia. La celebración duró hasta altas horas de la noche y, por supuesto, la resaca también fue de campeonato. Llevaban varios días casi sin comer y la repentina ingesta de alcohol los dejó dormidos hasta el mediodía del día siguiente. Mareados y con la cabeza aturdida, se despertaron y, casi instintivamente, iniciaron la marcha durante algunas horas. Intentaron avanzar un poco más para alargar su marca al máximo, pero ya era imposible. Finalmente, en la tarde del 24 de abril de 1900, registraron el récord absoluto de la expedición. En su diario anotaron 86° 32' N, aunque posteriormente el Instituto Hidrográfico italiano realizó cálculos más exactos y situó el récord de Cagni en unos definitivos 86° 34' N.

Nadie había llegado tan al norte, pero también sabían que el regreso sería la peor parte de su aventura. Tras la alegría del récord, tras la celebración etílica y con la cabeza aún trastocada por la resaca, tocaba volver a la cruda realidad. No tenían provisiones ni para recorrer la mitad del camino que los separaba del barco. Sus estimaciones más optimistas preveían comida para unos treinta días y el campamento se encontraba a más del doble. Ayudados de los pocos perros que quedaban con vida arrastraron los trineos durante semanas; dividiendo las raciones y sin apenas descanso, lograron recorrer 140 kilómetros en la primera semana. Un logro que les iba a pasar factura. Los cuatro hombres perdieron varios dedos en esa travesía y el 2 de mayo, atrapados nuevamente en una tormenta, se hacinaron en la única tienda que les quedaba para curarse las numerosas heridas, incluida la gangrena en uno de los dedos del pie del capitán Cagni. Asistir a una de aquellas amputaciones no era plato de buen gusto para casi nadie, pero para muchos como Simone Canepa, un experimentado alpinista, era una escena tan insoportable que prefirió salir del refugio de la tienda y permanecer en la intemperie, en mitad de la tormenta polar, antes que



contemplar aquella operación.

A finales de mayo, la marcha es cada vez más lenta y penosa pero Cagni, encargado de realizar las mediciones, lo disimula ante sus compañeros para intentar levantarles el ánimo. Tanto ellos como los perros llevan más de treinta horas sin comer. El 29 de mayo, el capitán anota en su diario:

Una vez acampados, calculo la longitud y finjo encontrarla satisfactoria. ¡En seis días no hemos ganado hacia el levante ni un grado de longitud, que —dada la latitud en la que nos hallamos— no representaría sino unos dieciséis kilómetros! ¡Aún tenemos que recorrer seis grados, antes de llegar al meridiano de Teplitz!

Al igual que ocurrió con Nansen años atrás, la deriva de la banquisa les estaba jugando una mala pasada y el grupo perdió gran parte de lo recorrido por culpa del movimiento contrario de las placas de hielo. Su infortunio se vería agravado por las fechas en las que se encontraban. En junio, el buen clima empezó a resquebrajar el suelo, abriendo regueros de agua a su paso, y convirtiendo el terreno en aguanieve impracticable.

Por todas partes se abren canales y hendiduras, y el agua vuelve a aparecer por largos trechos. Decido retroceder hacia el camino antiguo y sólido donde acampamos esta mañana, pero ya es tarde para hacerlo: un ancho canal nos separa de aquella planicie que para nosotros representa algo así como la tierra firme, y quedamos prisioneros sobre un enorme témpano circular, cuyo diámetro mide unos cien metros.

Los exploradores se ven convertidos a la fuerza en improvisados barqueros encima de un iceberg, remando y utilizando aquel gran bloque de hielo como si fuese una embarcación. A principios de junio, y después de llevar varios días sin ver ni un solo oso o foca para poder cazar, se ven obligados a comer carne de perro, Cagni escribe:

Lucharemos hasta el fin, y si debemos caer, caeremos luchando. ¡Que Dios nos proteja!

Aún les quedaba por delante un largo trecho y la única ventaja de haber agotado la comida era que los trineos pesaban menos. Por otro lado, ya apenas contaban con diez perros, de los más de cien con los que habían iniciado la travesía. El 23 de junio de 1900, y después de tres meses vagabundeando por el Ártico, por fin vislumbraron la silueta del Stella Polare. Desde la cubierta, Luis Amadeo ya recuperado de sus heridas, les recibió al grito de «¡Cagni ha vuelto, Cagni ha vuelto!». Por el campamento asomaron cuatro esqueletos vivientes, sucios y desarrapados, acompañados de los siete perros que habían sobrevivido. Solo quedaba un trineo y apenas se mantenía en pie.

Su regreso fue celebrado por todo lo alto y tan solo una noticia les ensombreció el ánimo. De los dos grupos de apoyo que habían partido con ellos, uno de ellos no lo consiguió. El equipo de Querini, formado por tres hombres, había desaparecido y aún hoy desconocemos cuál fue la suerte que corrieron. De las docenas de expediciones que Luis Amadeo de Saboya realizó durante toda su vida, esta fue la única en la que perdió vidas, algo que le entristeció hasta el final de sus días. En agosto el barco se encontraba libre de hielos y listo para zarpar. A su regreso al continente desembarcó en Noruega, donde el duque sacó tiempo para enviar a Nansen el célebre mensaje,

corto y directo, que decía: «Stella Polare ha llegado. Expedición alcanza ochenta y seis, treinta y dos». Nansen lo entiende rápidamente, decepcionado, apesadumbrado, pero también consciente de que el Polo Norte ya era una carrera y su marca no sería eterna. La conquista del Ártico se había convertido en un asunto de orgullo personal, pero también era un tema fundamental para algunos países. Uno de los ejemplos más claros de ese sentimiento nacional trasladado al Ártico lo encontramos en Suecia, que contó con uno de los exploradores más extravagantes y originales del mundo.

## SALOMON ANDRÉE, UN CORTO VIAJE SOLO DE IDA

Mirando atentamente su imagen, y tras su serio semblante, pocos podrían adivinar la clase de hombre que llegó a ser Salomon August Andrée. A través de su rostro, adornado con unos prominentes bigotes de tipo morsa, no podríamos vislumbrar el hambre de conocimientos, aventuras y arriesgadas hazañas a las que se lanzó durante su azarosa vida. Andrée era un tipo inconformista. Le gustaba indagar en las causas de las cosas, y siempre que pudo prefirió comprobarlas por sí mismo. De su cabeza brotaban constantemente preguntas que necesitaban respuestas. Cuestiones en algunos casos aparentemente irrelevantes, como ¿cuántos huevos puede comer un ser humano? Una noche entró en un restaurante, pidió cuarenta huevos duros con pan, mantequilla y leche... y se los comió de una tacada. Las crónicas de la época no cuentan cómo terminó aquel empírico atracón; lo que sí sabemos con seguridad es que no era la primera vez que Andrée se ponía a prueba intentando comprender el mundo. Con solo diez años, construyó un globo impulsado por una cápsula fulminante que funcionó perfectamente... por lo menos hasta que cayó encima de la casa de unos vecinos y la quemó por completo.

En los albores del siglo XX, la exploración ártica era el sueño de cualquier aventurero. El frío desierto de hielo en los polos suponía la frontera final, el incógnito *hic sunt dracones* medieval en el que solo unos pocos osaban adentrarse. Y Suecia, patria natal de Andrée, a pesar de estar en unión estatal durante esa época con Noruega, veía cómo sus vecinos reunían, una tras otra, las grandes conquistas y expediciones. Tenían barcos, proyectos y aventureros famosos como Nansen y su revolucionario buque Fram, capaz de soportar las grandes presiones de las banquisas árticas. Un sentimiento de orgullo patriótico herido fue creciendo en el gobierno sueco, que andaba como loco en busca de su trocito de gloria. Fue entonces cuando apareció Salomon August Andrée con su loca idea de llegar al Polo Norte en globo, consiguiendo arrastrar a todo un país detrás de él. El 13 de febrero de 1895, se presentó en la Academia de las Ciencias de Suecia, y gracias a su buena oratoria elevó los ánimos de los allí presentes. Pronto obtendría el apoyo de las más altas esferas del país, con financiación del propio rey Óscar II y del magnate inventor de la dinamita, Alfred Nobel.

En esta época, Andrée ocupaba el cargo de ingeniero de patentes en la Real Oficina de Estocolmo y sabía perfectamente que el país puntero en técnicas y materiales para aerostatos era Francia, así que trasladó la construcción de su artefacto a la fábrica de globos del ingeniero Henri Lachambre, en París. Solo un año más tarde, en 1896, Andrée realizó un primer intento, más una prueba de diseño que una verdadera tentativa de alcanzar el Polo Norte. En este viaje estaría acompañado de Nils Gustaf Ekholm, un geofísico experto en meteorología, buen conocedor de las tierras árticas, puesto que ya había liderado una misión científica a Spitsbergen. El tercer viajero era Nils Strindberg, un joven estudiante de Física que además se encargaría de las funciones de fotógrafo de la expedición. El objetivo oficial de este primer vuelo de Andrée era el de cartografiar aquellas tierras desde el aire y recoger material fotográfico, pero por supuesto el interés principal se centraba en averiguar cómo se manejarían en aquel globo, cómo este artefacto

respondería ante los vientos. La respuesta final fue mala, francamente mala.

Aquel verano de 1896, los vientos los empujaron lejos de su destino: el globo perdía hidrógeno por todas partes, y la conducción de aquel aparato era poco menos que imposible. El primer intento finalizó en un chasco y Ekholm, tras ver que el proyecto era poco más que una locura, abandonó la idea de subirse de nuevo a un globo. Andrée, no obstante, seguía siendo optimista. Aquel primer vuelo le había dado algunas ideas de cómo solucionar los problemas y pensaba que podía retener el hidrógeno que se escapaba por las miles de costuras barnizando las telas. Ekholm fue sustituido por el ingeniero Knut Frænkel, que puso todo su empeño en mejorar el globo para la siguiente misión.

La mañana elegida para el despegue mostraba cielos despejados, el sol brillaba en lo alto y el viento soplaba hacia el norte. Todo era perfecto para alzar el vuelo desde las frías tierras del archipiélago de Svalbard. Era el 11 de julio de 1897 y los tres aventureros partieron a mediodía rumbo a la historia, dentro de la canasta acoplada al globo bautizado como Eagle... Jamás se los volvió a ver con vida.

Fuese lo que fuese lo que ocurrió, el silencioso manto de las nieves árticas guardó el secreto durante décadas. La reconstrucción final de los hechos solo fue posible después de treinta y tres años desde que salieron, cuando un buque noruego a la caza de focas encontró sus esqueletos helados, junto a varios rollos de película fotográfica sin revelar y sus diarios manuscritos. Estos documentos de la expedición y las imágenes recuperadas de los rollos fotográficos que Strindberg —el segundo miembro del grupo; el tercero era Frænkel— llevó consigo, suponen una valiosa ayuda que nos ha permitido desvelar qué fue de aquellos tres hombres después de que el globo se elevara por primera y última vez.

Nada de lo planeado por Andrée salió como él esperaba. Apenas unos minutos después del despegue comenzaron los problemas. El globo no se elevaba lo suficiente y, tras unos tensos instantes en que casi rozó el agua, los tripulantes decidieron soltar lastre, demasiado lastre. Deshacerse de más de doscientos kilos de sacos de arena les sacó del aprieto, pero alzó el globo hasta los setecientos metros, una altura para la que no estaban preparados. La pérdida de hidrógeno a partir de ese momento fue constante, y el sistema de cables que el propio Andrée había diseñado para guiar la nave demostró ser completamente inútil a la hora de tomar ningún rumbo. El Eagle, a solo unas horas de partir, ya se había convertido en una simple bolsa de aire a merced de los vientos. Renqueante, perdiendo hidrógeno y sin posibilidad de ser dirigida, la aeronave estuvo subiendo y bajando sin control durante dos días, hasta que finalmente se posó herida de muerte en mitad de la nada. A partir de entonces, y hasta el momento de sus trágicas muertes, se encontraban solos, sin medios para comunicarse con la civilización y frente al interminable océano azul y blanco que representaba el Polo Norte. En el globo, Andrée había previsto algún equipamiento, así como unos trineos que él mismo había diseñado y que también resultaron ser una pesadilla. A pesar de que la expedición estaba bien equipada con rifles, esquís, calzado para la nieve e incluso un pequeño bote, la dura realidad les demostró que casi nada de este aprovisionamiento era adecuado. La travesía a pie sería nuevamente un cúmulo de desdichas y despropósitos. El propio Andrée lo dejó escrito en uno de sus diarios:

Es un terreno infernal. Profundos desniveles se alzan entre gigantescas paredes de hielo.

Alcanzar el Polo Norte era manifiestamente imposible así que optaron por refugiarse durante una semana en el globo, organizando su próximo movimiento. El plan que finalmente decidieron fue dirigirse hacia el cabo Flora, en el archipiélago de Francisco José —Nansen había demostrado la extrema dureza de ese inmenso lugar—, donde había un gran depósito de comida y municiones con las que podrían finalizar su regreso a casa. El viaje sería todo un martirio para estos novatos exploradores que ya estaban entrados en edad y apenas habían salido de sus bibliotecas y laboratorios. En previsión de un largo camino de retorno, los tres aventureros cargaron los trineos y el bote con aproximadamente seiscientos kilos de provisiones, entre herramientas y comida. Un peso excesivo que acabó por romperlos y que además los dejaba agotados, jornada tras jornada. Después de las primeras dos semanas, se vieron obligados a abandonar la mayor parte de la comida e instrumental innecesario, por lo que su principal sustento fueron focas y osos polares que cazaban con los rifles. A mediados de septiembre de 1897, cuando se cumplían dos meses desde su salida de Svalbard, las temperaturas bajaron rápidamente y decidieron construir un refugio. Allí, en su improvisado cubículo de nieve y flotando a la deriva en la banquisa polar, el destino aún les guardaba una terrible sorpresa. La plataforma en la que se asentaba el precario campamento construido por los exploradores los desplazó durante semanas hacia el sur, hasta colisionar violentamente contra una pared de hielo junto a la isla de Kvitøya a principios de octubre. El choque de banquisas dejó destrozado su refugio y los obligó a desplazarse hacia la isla, lugar en el que finalmente se perdieron en la historia para siempre.

Tras su desaparición, se enviaron numerosas expediciones de rescate que estuvieron buscando sin éxito durante años. En agosto de 1930, dos marineros del buque *Bratvaag*, en ruta por aguas árticas a la caza de focas, levantaron por fin el místico velo al hallar las piezas clave del rompecabezas. Se encontraron los cadáveres congelados de los exploradores, junto con el diario y varios rollos fotográficos. Sin embargo, cuando los cuerpos se llevaron a Suecia no hubo ninguna investigación ni autopsia, por lo que no podemos asegurar la causa exacta de su muerte. Según su diario los últimos días ya estaban tan débiles y hambrientos que apenas podían moverse, y en la actualidad se ha sumado otra causa de fallecimiento: la triquinosis, derivada de la ingesta de carne de oso polar en mal estado o mal cocinado. Su trágico final se justifica con una innumerable serie de errores. El globo, mal calculado, perdía hidrógeno cada minuto que pasaba, su sistema de guía dejó de funcionar apenas despegó y excedieron por mucho la carga que podía soportar al llevar consigo múltiples objetos inservibles, entre los que se encontraban incluso algunas botellas de champán y vino de Oporto. Hay que añadir también que el arrojo de Andrée sobrepasaba sus verdaderos conocimientos de ingeniería y que, tanto el diseño del aerostato como la preparación de la expedición, ya hacían agua mucho antes de partir. Desde el principio, desde el mismo momento de despegar, todo lo que habían previsto se esfumó y la expedición solo podía terminar en fracaso.

# 14

## Norte

¡El Polo al fin! El premio de tres siglos, mi sueño y mi ambición durante veintitrés años, mío al fin.

Estas eran las palabras que Robert Peary anotaba en su diario para celebrar lo que él consideraba la conquista del Polo Norte en abril de 1909. «Al fin, el Polo... mío al fin...», casi como Gollum y su preciado tesoro en *El señor de los anillos*, el tozudo explorador regresó agarrado a su más valioso trofeo, ser el primero en alcanzar el punto más septentrional del planeta. Durante muchos años así se creyó, el mundo entero confió en su palabra, hasta que el castillo de cartas se terminó derrumbando ante las pruebas. Hoy sabemos, con total y absoluta certeza, que Robert Peary no fue el primer hombre en llegar al Polo Norte. Lo que sí consiguió fue ganar una disputa pública con otro explorador, el doctor Frederick Cook, presentándose así como ganador virtual ante la sociedad estadounidense. La historia de los 90° N nos deja el enfrentamiento de Cook y Peary, dos de los rivales más célebres de la exploración polar. Dos estadounidenses, tenaces y orgullosos, que se embarcaron en infinidad de expediciones siguiendo el sueño del Polo Norte.

## ROBERT PEARY

Robert Peary nació en 1856 en un pequeño pueblo de Pensilvania llamado Cresson. Su padre falleció cuando él tan solo tenía tres años y su madre decidió trasladarse al estado de Maine. Su inclinación profesional se dirigió hacia los estudios de ingeniería, pero pronto se vería atraído por las historias de aventuras polares que otros compatriotas, como Kane o Francis Hall, contaban por todo el país. Tras graduarse como ingeniero civil en una reconocida escuela privada, su primer destino fue, evidentemente, el Cuerpo de Ingenieros de la Armada de Estados Unidos, donde ya tenía en mente iniciar sus primeras exploraciones polares. En el Ejército, Peary tuvo la oportunidad de viajar, sobre todo a Centroamérica, pero su inclinación hacia el Ártico era cada vez más poderosa y, en 1886, ya había reunido los fondos necesarios para realizar su primera expedición. Groenlandia había demostrado ser el mejor lugar para iniciarse en la exploración polar. Las últimas décadas habían dejado claro que aprender de los inuits era la forma más efectiva de enfrentarse al Polo Norte. Y Robert Peary iba a ser un gran alumno. Junto con Nansen y Amundsen, el estadounidense es sin duda el explorador que mejor supo incorporar las técnicas de supervivencia esquimales a sus expediciones. En las fotos originales que se conservan de Peary comprobamos cómo deja atrás los ridículos y poco prácticos uniformes de la marina y se viste con capas y capas de pieles, siguiendo las costumbres inuits. Entre 1886 y 1892, Peary realizó varios viajes a Groenlandia con el principal objetivo de pasar los inviernos conviviendo con los esquimales, aprendiendo de su forma de calentarse, de sus habilidades de caza y pesca, viendo cómo construían iglús, conduciendo trineos y conociendo todos los secretos de la supervivencia en condiciones extremas.

El cuidadoso entrenamiento que realizó Peary durante estos años resultaría decisivo en sus posteriores expediciones y lo aupó como uno de los preferidos en las apuestas para alzarse con el hito de los 90° N. Todo el mundo pensaba que estaba preparado para conseguirlo y a nadie le resultó extraño que, finalmente, fuera él quien reclamara el éxito del Polo Norte. El propio presidente de la república, Theodore Roosevelt, cuando supo que Peary había llegado al Polo Norte, afirmó:

Hace algunos años conocí en una cena en Washington al famoso explorador noruego del Ártico, Nansen, uno de los héroes de la aventura polar; y él me comentó: «Peary es tu mejor hombre; de hecho, creo que en general es el mejor de los hombres que ahora tratan de llegar al Polo, y hay muchas posibilidades de que él sea quien tenga éxito». [...] Pensé en ello cuando, en el verano de 1908, yo, como presidente de Estados Unidos, subí a bordo del barco de Peary en la víspera de lo que resultó ser su último esfuerzo para llegar al polo. Un año más tarde, cuando estaba acampado en las estribaciones norte del monte Kenia, directamente debajo del ecuador, recibí por un corredor nativo la noticia de que había tenido éxito.

Probablemente, pocos se dan cuenta del increíble trabajo y las dificultades que conlleva un logro como el de Peary; y menos aún entienden cuántos años de entrenamiento y preparación cuidadosos debe haber antes de que se pueda intentar la hazaña con cualquier posibilidad de éxito. Una «carrera por el polo» solo puede ser exitosa si ha habido muchos años preliminares de esmero, trabajo paciente. Gran fortaleza física y resistencia, una voluntad de hierro y un coraje inquebrantable, el poder de mando, la sed de aventuras, una inteligencia aguda y con visión de futuro: todo esto debe ir a la composición del exitoso explorador del Ártico; y estos, y más que estos, han ido a la composición del jefe de exploradores árticos exitosos, del hombre que triunfó donde hasta ahora habían fallado incluso los mejores y los más valientes.

El comandante Peary ha hecho de todos sus habitantes en el mundo civilizado sus deudores; pero, sobre todo, nosotros, sus

compatriotas estadounidenses, somos sus deudores. Ha realizado una de las grandes hazañas de nuestro tiempo; ha ganado gran honor para sí mismo y para su país; y damos la bienvenida a su propia historia del triunfo que ganó en las inmensas soledades del norte invernal.

Las palabras del presidente Roosevelt ilustran bien la tenacidad, el esfuerzo y la preparación que Peary demostró, antes siquiera de intentar su primera expedición al Polo Norte. Años de aprendizaje, de entrenamiento y conocimientos, lo convirtieron en el explorador mejor preparado de Estados Unidos. Sin embargo, en el relato histórico que ha quedado de las aventuras de Peary resulta abrumador el olvido de una persona que lo acompañó en todas sus expediciones durante más de veinte años, el afroamericano Matthew Henson, un hombre que tuvo que sortear las mismas dificultades que Peary pero añadiendo además los prejuicios raciales que existían en esa época. Le conocían como «el explorador negro del Ártico», y su historia es tan interesante, o más, que la del propio Peary. Henson sufrió el desprecio de muchos en su tiempo debido al color de su piel y a que viajaba con la condición de ayudante; sin embargo, su participación resultaría indispensable en todas y cada una de las expediciones. Henson escribiría su propio libro, *Un explorador negro en el Polo Norte*, y, en el prólogo de la obra, el propio Robert Peary le dedicó estas palabras:

Los amigos de la exploración y el descubrimiento del Ártico, con los que he estado en contacto, y muchos de los que solo conozco por carta, se han interesado enormemente por el hecho de que un hombre de color sea un miembro eficaz de una seria expedición al Ártico, y se dirija al norte, no una vez, sino varias veces durante un periodo de más de veinte años, de manera que haya demostrado claramente que no solo podía soportar todo el estrés de las condiciones y el trabajo en el Ártico, sino que evidentemente encontraba placer en el trabajo. El ejemplo y la experiencia de Matthew Henson, que ha sido miembro de todas y cada una de mis expediciones al Ártico desde 1891, es solo otra de las ilustraciones multiplicadoras del hecho de que la raza, o el color, la educación o el entorno, no cuentan nada contra un corazón determinado, si está respaldado y ayudado por la inteligencia.

En esa misma obra, existe un prefacio escrito por Booker T. Washington, un esclavo liberado que se convirtió en gran orador y líder de la comunidad negra estadounidense:

Matt Henson, nacido en el condado de Charles, Maryland, el 8 de agosto de 1866, comenzó su vida de camarero en un barco de vapor oceánico, y antes de conocer al comandante Peary ya había hecho un viaje a China. Tenía dieciocho años cuando conoció al comandante Peary, y durante los veintitrés años en que fue el compañero del explorador, no solo tuvo tiempo y oportunidad para perfeccionarse en su conocimiento de los libros, sino que adquirió un buen conocimiento práctico de todo lo que era una parte necesaria de la vida cotidiana en el desierto cubierto de hielo de la exploración polar. A veces era herrero, carpintero y cocinero. Conocía a fondo la vida, las costumbres y el idioma de los esquimales. Él mismo construyó los trineos con los que se completó con éxito el viaje al polo. No solo podía llevar un equipo de perros o despellejar un buey almizclero con la habilidad de un nativo, sino que también era un buen navegante. De esta manera el señor Henson se convirtió no solo es el miembro más leal, sino también en el más útil de la expedición.

Al regresar de su célebre expedición en 1909, un periodista le preguntó a Peary: «Además de los cuatro esquimales que le seguían, ¿por qué concedió el honor de acompañarlo en la carrera final hacia la meta a Matt Henson, un hombre negro?». Peary contestó despechado: «Matthew A. Henson ha estado conmigo, de una manera u otra, desde mi segundo viaje a Nicaragua en 1887. Exceptuando la primera, lo he llevado a todas y cada una de mis expediciones y en todos mis viajes de trineo. Esta posición se la ha ganado principalmente gracias a su adaptabilidad y aptitud para el trabajo y, en segundo lugar, por su lealtad. Exceptuando a algunos cazadores esquimales,



Henson es el mejor conductor de perros y puede manejar un trineo mejor que nadie en el mundo».

Por supuesto, Henson no fue, ni de lejos, el primer hombre negro que acompañó a los exploradores blancos en las expediciones polares, hubo muchos otros antes que él, pero por fin fue el primero en recibir los honores y el reconocimiento que todos ellos merecían. En todas las expediciones de Peary, que fueron muchas durante varias décadas, es conveniente recordar que, a su lado, eficaz y leal, siempre estuvo Matt Henson. El tándem formado por Peary y Henson se convirtió en un equipo incansable. Nadie en toda la historia de la conquista polar ha puesto más empeño en llegar al Polo Norte. Su primer intento de exploración fue en Groenlandia en 1886; apenas consiguió avanzar unas cien millas antes de verse obligado a regresar, pero le sirvió como acicate para volver, una vez tras otra, junto a los inuits para continuar aprendiendo. En 1891 se rompió una pierna que le dejó en dique seco durante varios meses, no muchos porque en 1892 volvía a estar en pie consiguiendo uno de sus primeros hitos históricos: estableció que Groenlandia en realidad era una isla. Peary fue el primero en descubrirlo y lo hizo a pie y en trineo en excursiones de cientos de kilómetros. Con los años, el estadounidense se terminaría convirtiendo en el explorador que mejor manejaba los trineos, una habilidad que resultaría fundamental en sus próximas expediciones. Los logros de Peary en Groenlandia y en la isla de Ellesmere son sin duda importantes, pero ya en estas fechas comienzan a surgir ciertas lagunas y dudas en sus logros. En 1899 reclamó lo que él denominaba el «descubrimiento visual» de la Jesup Land, un territorio que se extendía al noroeste de la isla de Ellesmere. No era cierto, el noruego Otto Sverdrup había llegado hasta esas latitudes antes que Peary.

A pesar de alguna que otra controversia, su fama de explorador se extendía rápidamente por Estados Unidos. Sus expediciones lo estaban convirtiendo en una celebridad y muchos, como el propio Nansen, consideraban que sería él quien finalmente se haría con el triunfo en el norte. Gracias a esta fama Peary consiguió financiación sin demasiados problemas, incluyendo cincuenta mil dólares de un magnate americano que el explorador utilizó para comprar su nuevo barco, el SS Roosevelt, diseñado y construido para Peary siguiendo las necesidades específicas que se encontrarían en el Ártico. El SS Roosevelt iba a ser protagonista en las siguientes expediciones y terminaría batiendo el récord de latitud conseguida jamás por un barco, alcanzando el final del canal que se abre entre Ellesmere y Groenlandia. Los éxitos de Peary se sucedían y eran un motivo de orgullo para la marina estadounidense porque, es conveniente recordar que el explorador seguía siendo un oficial... aunque eso sí, era un oficial bastante peculiar. Matthew Henson escribía en su libro:

El comandante Peary era un oficial de la Marina de Estados Unidos, pero nunca hubo el más mínimo aspecto militar en ninguna de sus expediciones. No encontrarás banderas ondeando, ni trompetas sonando, ni órdenes estrictas e incisivas.

Peary era un explorador de la Marina de Estados Unidos, pero en lugar de uniforme se cubría de pieles y actuaba como un esquimal, tal como había aprendido durante sus años en Groenlandia. Con todas sus peculiaridades y rarezas, Peary era la baza más fiable para que Estados Unidos consiguiera el gran hito del norte. En noviembre de 1904, se celebró en el Royal Albert Hall de Londres una conferencia pronunciada por el capitán Scott, el explorador británico de moda. En aquel evento, el embajador estadounidense se dirigió al auditorio y exclamó:

Si ustedes permiten que el capitán Scott prosiga su gran tarea, completando el mapa del mundo al plantar la bandera de la Union Jack en el Polo Sur, y dejan que nuestro Peary continúe laborando con sus disciplinados compañeros, para plantar a su vez la bandera de las barras y estrellas en el Polo Norte, el globo en el que habitamos quedará como debe estar: entre los cálidos y cordiales brazos de la raza anglosajona.

Inglaterra y Estados Unidos se las prometían muy felices, vendiendo la piel del oso antes de cazarlo. El orgullo nacional británico y estadounidense se dividía los objetivos, menospreciando a Noruega que, en silencio, contaba con el emperador del frío. Se preveía una carrera espectacular, Amundsen y Peary luchando por el Polo Norte, pero la batalla no se desarrolló como todos esperaban. En su lugar apareció, inesperadamente, un nuevo rival que terminaría montando un embrollo enorme en Estados Unidos: el doctor Frederick Cook, el hombre que disputaría el trono del Ártico a Peary.

## EL POLÉMICO DOCTOR FREDERICK COOK

La vida de Frederick Cook posee muchas similitudes con la de Peary. Compartieron experiencias, aficiones, lecturas y hasta pertenencia al Ejército estadounidense. Durante mucho tiempo fueron líneas paralelas que terminaron convergiendo en su pasión por la aventura y el Ártico. Cook procedía de una familia de inmigrantes alemanes que cambiaron su apellido de Koch por uno más anglófono. Su padre era médico y el joven Frederick siguió inicialmente los pasos de su progenitor y terminó sus estudios de Medicina en la Universidad de Nueva York. Ya por aquellos años, la búsqueda de aventuras y viajes le hizo dirigir su camino profesional hacia la Armada y pronto se alistó con el rango de cirujano en diferentes expediciones. Llegó incluso a coincidir con Peary en la expedición al Ártico de 1891-1892 donde trabajó de manera eficaz como cirujano junto a quien pronto se iba a convertir en su mayor rival y enemigo.

El historiador David Roberts, afirmaba que «la historia de Frederick Cook es una parábola de ambición y engaño, patética en sus detalles y trágica en sus consecuencias personales. Ese hombre no era un mero chapucero o incompetente. La gran ironía de su trayectoria es que de haber recibido crédito solo por las gestas geográficas que logró en realidad, hoy se le consideraría como un explorador importante». Este es, sin duda, el paradójico enigma de Cook... un personaje que fue en realidad un gran explorador. Que se embarcó en hasta seis expediciones al Ártico, que fue un excelente médico, que se adaptó de manera admirable a todas las adversidades y que, en algún momento de su vida, terminó perdido, sintiéndose minusvalorado y, finalmente, intentó engañar para conseguir una fama que bien podría haber obtenido sin trampas. Sus falsas afirmaciones, sus tretas y sus logros fingidos le hicieron perder su buen nombre y terminó, en los últimos veinte años de su vida, enzarzado en disputas defendiendo su honor.

Todo empezó en 1906. Cook tenía cuarenta y un años y su nombre pasaba desapercibido entre los grandes de la exploración. Nansen, Amundsen, Scott, Shackleton o el propio Peary se habían convertido en héroes nacionales, mientras que Cook buscaba su oportunidad, alguna expedición que le encumbrara al Olimpo de los exploradores. Ante él se alzaba el monte McKinley, hoy conocido como Denali. El pico más alto de América del Norte, una impresionante mole de más de seis mil metros que nadie había conseguido escalar. No hay que darle muchas vueltas. Cook mintió, hizo trampas y afirmó que lo había conseguido mostrando pruebas falsas. El buen doctor traía una fotografía que juraba haber tomado desde la cumbre del McKinley, pero en realidad se había hecho desde un pico cercano, mucho menos alto. Un engaño tan palmario como aquel no tardaría mucho en ser descubierto, y las críticas sobre sus logros se hicieron imparables. Mucha gente lo defendió, pero desde entonces la sombra de la duda lo acompañaría siempre. Cuando en 1909 afirmó que él había llegado al Polo Norte antes que Peary, la cuestión parecía clara.

El debate sobre quién llegó primero, Peary o Cook, es en realidad una falacia. Ninguno de ellos lo consiguió. Los dos mintieron. Sin embargo Cook ya se había labrado una fama de embustero y cuando la sociedad estadounidense tuvo que escoger a quién creer, la solución parecía fácil. Para el mundo, Peary se convirtió en el primer hombre en llegar al Polo Norte; la

mala fama de Cook jugó en su favor y todo el mundo confió en él.

La primera edición de *The North Pole*, de Robert Peary, publicado en Nueva York por la editorial Frederick A. Stokes Company en 1910, es un libro romo de más de 350 páginas, con una tapa azul que muestra una silueta oscura del explorador sosteniendo una bandera de Estados Unidos junto a un trineo en el hielo. En general, resulta conveniente mostrar cierto escepticismo ante las obras publicadas por exploradores, la historia está repleta de marinos que mentían en sus logros, o al menos los exageraban. El libro de Peary es buena prueba de ello y parece sensato no confiar en exceso en las palabras del estadounidense. Pero, si no podemos acudir al relato de la propia expedición, ¿dónde encontraremos datos fiables? Desenmascarar un fraude en el mundo de la exploración no es tan fácil como parece. Siempre es posible dejar una bandera en la cima de una montaña, colocar una placa en algún territorio descubierto, incluso como hábilmente hicieron los hombres de Greely, podría tallarse alguna inscripción en la superficie de una roca. Pero en el Polo Norte es más difícil. Gran parte del Ártico es un mar helado, las plataformas de hielo están en continuo movimiento y no resulta excesivamente complicado falsificar las mediciones de longitud y latitud. De hecho, ni siquiera con los adelantos tecnológicos de hoy en día somos capaces de afirmar con exactitud dónde estuvieron muchas de las expediciones perdidas en los inmensos desiertos de hielo árticos. Los libros que narran la historia de las exploraciones, como este mismo, dependen en gran medida de la palabra de los aventureros que las realizaban y, en muchas ocasiones, eran grandes mentirosos.

## DESMONTANDO A PEARY

Robert Peary zarpó el 6 de julio de 1908 desde el puerto de Nueva York a bordo de su buque insignia, el SS Roosevelt. Lo acompañaban muchos de los exploradores que ya habían viajado con él en anteriores expediciones, como el capitán del barco Robert Barlett y, por supuesto, su inseparable asistente y amigo Matthew Henson. Su experiencia previa lo llevó hacia una conclusión definitiva: el mejor camino para alcanzar los 90° N era a través del canal que se abre entre Groenlandia y la isla de Ellesmere, el mismo lugar donde la expedición Greely hacía unos años había conseguido el récord de latitud para Estados Unidos. Peary no solo averiguó la ruta más directa, también determinó la mejor manera de llevar a cabo esa expedición: el SS Roosevelt estaba preparado para navegar por donde pocos barcos podían, su plan era alcanzar el punto más al norte posible en la isla de Ellesmere y, desde allí, atacar el polo con trineos, perros y esquimales como guías. Todo funcionó tal como Peary lo había diseñado. Llegaron al cabo Sheridan, en el extremo norte de la isla de Ellesmere, donde acamparon durante el invierno. Allí se prepararían a conciencia para partir cuando el buen tiempo volviera al año siguiente. Se dejaron numerosos depósitos de comida en el trayecto por si los necesitaban en el asalto final. Peary puso en práctica otro truco de la expedición de Luigi de Saboya en el Stella Polare: una caravana formada por varios equipos que avanzaban por relevos y que dejarían a Peary en el punto más al norte posible para que finalizara el último trayecto. Décadas de experiencia, de muchos errores y algunos éxitos, inviernos de intenso aprendizaje junto a los inuits se sumaban para dar frutos. Peary había diseñado la expedición perfecta. El norteamericano incluso ideó su propio sistema de trineos que hoy se conoce como «sistema Peary». Después de siglos de fracasos, de tripulaciones hundidas, de avances y fiascos, por fin alguien descubría la manera correcta de alcanzar el Polo Norte. Estados Unidos y su más famoso explorador estaban listos para conseguirlo.

Peary había intentado seguir este mismo plan en su expedición de 1906. Por aquel entonces también salió del extremo norte de Ellesmere, a unos 83° N, y su equipo avanzó a una media de diez millas al día. A mediados de abril de 1906, los sorprendió una fuerte tormenta y perdieron un tiempo valioso, resguardados bajo las tiendas. La comida empezaba a escasear y el comandante ordenó entonces que varios componentes de la expedición regresaran al campamento. Fue una decisión polémica porque, para el trayecto final, no quedaría nadie lo suficientemente entrenado para verificar la latitud. Días más tarde, Peary entendió que no le quedaban víveres suficientes para llegar y regresar a salvo y, según sus propias anotaciones, el 20 de abril de 1906, organizó un pequeño asentamiento situado a 86° 30' N. Para sorpresa de todos, al día siguiente, 21 de abril, el explorador afirmaba que había alcanzado un nuevo récord mundial de Farthest North, al llegar hasta los 87° 06' N. Esto significa que salió y regresó a ese campamento en poco más de veinticuatro horas, recorriendo unas setenta y dos millas náuticas. Son 133 kilómetros, con condiciones climáticas adversas y en pleno Ártico... Una travesía sospechosa y poco creíble. La expedición de 1906 dejaba ya muchas dudas de las inciertas anotaciones y latitudes conseguidas

por Peary, por lo que determinar sus logros exactos en la nueva expedición de 1909 resultaría todo un desafío.

En noviembre de 2009, coincidiendo con el centenario de la victoria de Peary en el Polo Norte, el *International Journal of Scientific History* publicó una lista de trece puntos con la que desmontaba por completo el logro que el explorador afirmaba haber alcanzado. La nueva investigación histórica, realizada por Erland Myles Standish, matemático, astrónomo y profesor en la Universidad de Yale, desbarataba el tramo final del explorador con datos y afirmaciones contundentes, despejando de una vez por todas cualquier duda: Peary no alcanzó jamás los 90° N.

El equipo de hombres, trineos y perros de Peary abandonó el campamento base en el cabo Sheridan el 22 de febrero de 1909. Avanzaron entre el hielo durante varias semanas y establecieron un nuevo asentamiento, al que llamaron Camp Bartlett, en honor al capitán del barco, localizado en 87° 47' N. Frente a ellos se extendían 133 millas náuticas, casi 250 kilómetros, hasta su meta final, el polo norte geográfico.

Llevaban algo más de un mes fuera, caminando sin descanso, estaban cansados, hacían recuento de alimentos y llegó, nuevamente, una controvertida decisión de Peary. El 1 de abril de 1909, ante el desconcierto y las protestas de los miembros de la expedición, en especial del capitán Bartlett, el comandante ordenó que el grueso de la expedición volviera al campamento base. Todos deberían regresar. Peary tan solo se quedaría con cuatro esquimales y con su asistente, Matthew Henson. El equipo completo estaba compuesto por once personas, por lo que seis de ellas se dieron la vuelta y emprendieron el camino hacia el cabo Sheridan. El 27 de abril, el grupo alcanzó el campo base.

En Camp Bartlett solo quedaban entonces Peary, Henson y cuatro esquimales. Se encontraban a 250 kilómetros del Polo Norte y se prepararon para el asalto final. El resto de la expedición se había marchado el 1 de abril y, tan solo unos días más tarde, el 6 de abril, Peary anotó el levantamiento de un nuevo campamento base a solo cinco millas del Polo Norte. Lo denominó Camp Jesus y desde allí, al día siguiente, Peary conquistó el Polo Norte. Lo había conseguido, y aun así, un sano escepticismo nos conduce a la inevitable pregunta: ¿Realmente atravesó un total de 250 kilómetros desde el día 1 de abril hasta alcanzar el Polo Norte el 7 de abril?

La clave para desenmascarar el engaño de Peary es la velocidad y las distancias recorridas. El equipo completo salió del cabo Sheridan el 22 de febrero y se asentó en Camp Bartlett a finales de marzo. La velocidad media fue de trece millas náuticas al día, es decir, durante más de un mes se desplazaron a una media de veinticuatro kilómetros por día.

Después de que el capitán Bartlett y el resto del equipo regresaran al campamento base, Peary se quedó a solas con los esquimales y Henson. Para alcanzar el Polo Norte en seis días tendrían que haberse movido al doble de la velocidad que habían llevado durante el último mes. Es decir, deberían hacer una media de veintiséis millas náuticas diarias, casi cincuenta kilómetros al día. Es poco creíble duplicar de repente la velocidad, pero muchos argumentaron, de manera un tanto benévola, que era posible: los esquimales se movían bien en ese ambiente, Peary y Henson tenían mucha experiencia, apenas pararon, las raciones que llevaban no pesaban mucho... Sin embargo, en el viaje de vuelta, desde el Polo Norte hasta el Camp Bartlett, las cuentas comienzan a dispararse. Para regresar a ese campamento intermedio en el tiempo que anotaron, deberían haber

duplicado nuevamente la velocidad. Nos encontramos ahora con una velocidad media de cincuenta millas náuticas cada día, lo que significaría un avance de noventa y dos kilómetros diarios. Las cuentas no cuadran. Las dudas y sospechas de su travesía continúan porque, una vez conseguida la gran hazaña de conquistar el Polo Norte a una velocidad prodigiosa, tras regresar al campamento Bartlett duplicando de nuevo esa altísima velocidad, de repente, en el camino de regreso al cabo Sheridan, en una ruta que conocían bien y por la que ya habían pasado varias veces, la velocidad promedio vuelve a ser, paradójicamente, trece millas náuticas al día.

Los puntos conflictivos en el análisis del *International Journal of Scientific History* continúan centrándose en la enemistad manifiesta de Cook y Peary. En una ocasión, el comandante criticó duramente al doctor por anotar una media de veinticuatro millas al día. Peary decía que ese progreso era imposible en el Ártico y, sin embargo, en su expedición afirmaba haber superado, durante varios días, velocidades de hasta setenta y cinco millas diarias. Al año siguiente de su gesta, y ante algunas críticas y dudas, la Armada estadounidense quiso probar la capacidad de Peary para caminar. Lo hizo en un clima templado, sin el cansancio acumulado que llevaba en el Ártico, comiendo bien y durmiendo en camas blandas. Peary tardó tres días en recorrer cincuenta y cinco millas náuticas, es decir, unos cien kilómetros.

Las inalcanzables velocidades de su trayecto final no son las únicas evidencias de su engaño; durante muchos años, Peary afirmó repetidamente que «las observaciones de longitud son absolutamente necesarias al navegar en las regiones polares». La experiencia demostraba que cuando se viajan cien millas (unos 161 km) sin mediciones posicionales, se solía cometer un error típico en la posición del orden de cincuenta millas (unos 80,5 km). Sin embargo, en su trayecto hacia el norte desde Camp Bartlett, Peary no hizo ninguna observación en absoluto hasta el 6 de abril donde, repentinamente, afirma estar a solo cinco millas (8 km) de los 90° N.

En todas sus expediciones anteriores, Peary dibujaba mapas con anotaciones extraídas de sus mediciones, de su brújula... En 1909, Peary atacaba sin piedad a Cook por no proporcionar ninguna información sobre su viaje polar; sin embargo, a la vez que discutía con el doctor, él mismo se negaba a proporcionar información adicional sobre su trayecto de seis días, y ni siquiera se planteó argumentar su negativa.

Otro punto conflictivo fue la relación con su asistente. Durante el resto de viajes, Peary siempre había compartido con Henson sus observaciones, sus anotaciones y sus números. Todo esto cambió abruptamente el 6 de abril de 1909. Peary se marchaba en solitario, tomaba algunas observaciones mirando al sol y luego, según palabras del propio Henson, «regresaba silencioso, sombrío, malhumorado. Ni un solo hurra, ni un solo ¡lo conseguimos!». En aquel último trayecto, Peary estaba batiendo todos y cada uno de los récords que existían y, sin embargo, era la primera vez que se marchaba a solas, no compartía sus anotaciones con su amigo Henson y ni siquiera regresaba contento después de las escasas mediciones. Al finalizar la expedición, apenas volvieron a hablarse.

El diario de Peary se convirtió también en una cuestión peliaguda. Las páginas entre el 6 y el 8 de abril estaban en blanco, a la espera de ser completadas con posterioridad. Cuando el explorador accedió finalmente a presentar el diario para su examen, el cuaderno presentaba hojas sueltas de papel, incluidas en la página adecuada, y los huecos que dejó durante esos días ya

estaban rellenos. Entre esas lagunas, escritas *a posteriori*, se incluye su célebre frase «¡El Polo al fin! El premio de tres siglos, mi sueño y mi ambición durante veintitrés años, mío al fin». La legendaria cita que hizo célebre a Peary cuando alcanzó el Polo, en realidad se había añadido posteriormente, en uno de los huecos vacíos que dejó en sus anotaciones. Además, los diarios polares que se usaban a diario en las expediciones, terminaban negros y grasientos. En aquellos tiempos los exploradores comían el *pemmican* con los dedos, el trabajo duro y empujar todo el día hacían que los diarios acabaran muy sucios. Sin embargo, el de Peary estaba impecable, ni una mancha, ni una marca de grasa. La propia portada de aquel cuaderno contenía espacios en blanco en su título que debían rellenarse después. Curiosamente, estos huecos correspondían a la latitud alcanzada, la fecha de inicio y la fecha de finalización. Peary rellenó más tarde las fechas, pero el espacio para la latitud aún estaba en blanco cuando entregó el diario.

Las fotografías de la expedición representan el punto más inquietante. Peary presentó un puñado de imágenes, pero eran confusas y de mala calidad. De todas ellas, solo una parecía ofrecer alguna información posicional que pudiera utilizarse como referencia geográfica. La propia National Geographic Society, una de las instituciones que había financiado el viaje, afirmó que esas fotos no añadían más que incertidumbre. El misterio aumentó al descubrirse la existencia de más fotografías inéditas. Henson también había tomado imágenes durante ese trayecto final, sin embargo Peary se las pidió prestadas y nunca se las devolvió, a pesar de las repetidas solicitudes de Henson. Se sospecha que esas fotos de Henson, perdidas en manos de Peary, podrían contener alguna pista geográfica que fuera en contra de sus afirmaciones. Jamás se volvió a saber de ellas.

Las incoherencias, sombras y contradicciones de la expedición de 1909 al Polo Norte son numerosas, pero aún más sospechosa es la conducta de Peary al retrasar la presentación de sus «pruebas» durante más de un año. El explorador afirmaba que no podía hacerlo debido a un acuerdo previo con sus editores, que estaban preparando la publicación de un libro, pero su negativa a enseñar las evidencias se mantuvo incluso después de que la obra apareciera en 1910.

Las argucias y tejemanejes de Peary funcionaron durante mucho tiempo. La sociedad de principios de siglo lo tenía claro: dos estadounidenses reclamaban el honor de haber llegado antes al Polo Norte, y ante la duda, todos sabían que Cook había mentido en el McKinley, así que Peary debía estar en lo cierto. Los dos exploradores se enzarzaron a insultos; su enemistad era bien conocida, y ambos quedaron expuestos ante la opinión pública por sus continuas peleas. La propia prensa se dividió. *The New York Times* era el aliado de Peary y el *Herald Tribune* apoyaba a Cook. Uno de los titulares más concluyentes de la época decía: «Cook es un caballero y un mentiroso, Peary ninguna de las dos cosas». La disputa se extendió durante años, e incluso, en 1930, se celebró un juicio. Cook terminó siendo condenado a pasar un tiempo en la cárcel por fraude. Mientras tanto, en medio de aquel desbarajuste de principios de siglo, Peary se alzaba con la victoria y ya todos le daban por justo ganador. El mismo Amundsen, que preparaba su propia expedición al Polo Norte se rindió ante la falsa evidencia de que Peary ya lo había conseguido. La expedición con la que el noruego terminó conquistando el Polo Sur, en realidad fue un cambio brusco de última hora, al conocer la noticia de que Peary se le había adelantado.



## AMUNDSEN, SIEMPRE AMUNDSEN

Ni Cook ni Peary llegaron jamás al Polo Norte, pero a veces, la caprichosa historia se guarda la más astuta de las revanchas. Cuando el mundo concedió la victoria a Peary, el reto de los 90° N se marcó como conseguido en las agendas de los exploradores y muchos abandonaron el reto ártico, dirigiendo sus miradas hacia la Antártida. Allí quedó el Polo Norte, olvidado durante casi dos décadas, sin nadie que realmente lo conquistara. Con la excepción de alguna tentativa danesa de explorar Groenlandia, el norte apenas recibió visitantes. Será necesario esperar hasta 1926, a mediados de la década de los felices años veinte, para que regresara la fiebre ártica, esta vez utilizando nuevos métodos y transportes. Después de la Gran Guerra, la moda que hacía furor era la aviación. Los exploradores, siempre al tanto de las nuevas tecnologías, encontraron una nueva e irresistible tentación: volar, y no solo eso, volar donde nadie había volado nunca.

La conquista aérea del Ártico inició sus pasos tal como había terminado la conquista terrestre: con mentiras y engaños. En 1926, el piloto estadounidense Richard Byrd volvió a poner sobre la mesa una nueva hazaña ártica, afirmando que había sobrevolado el Polo Norte subido en su avión Fokker. Un nuevo engaño que sumar a los de Peary y Cook, puesto que hoy sabemos con certeza que Byrd también mintió. Tergiversó las coordenadas en su diario y se inventó los datos para aparentar, todo ello sin mencionar su demencial historia de haber divisado desde el aire entradas a un mundo intraterrestre bajo la Antártida. En mayo de 1926 la realidad era que nadie había alcanzado realmente los 90° N. El Polo Norte continuaba virgen, esperando la llegada de la expedición definitiva. Solo unos días después del vuelo en avión de Byrd, despegó desde el archipiélago de Svalbard la comitiva que, finalmente, conseguiría alcanzar el Polo Norte. A bordo del dirigible Norge se embarcó una delegación noruega al mando del recién coronado monarca de la Antártida, Roald Amundsen.

No era la primera vez que el noruego intentaba sobrevolar el Polo Norte. Un año antes, en 1925, con la financiación de Lincoln Ellsworth, millonario de la minería del carbón reconvertido en explorador polar, despegó desde Svalbard utilizando dos hidroaviones Dornier Do J, que terminaron estancados en la nieve a una latitud de 87° 44' N. La expedición aérea constaba de seis miembros, perdidos en el hielo y con uno de los hidroaviones inutilizado. Tardaron varias semanas en poder despejar toda la nieve y escapar de allí utilizando el segundo aparato; sin embargo, aquella experiencia convenció a Amundsen de emplear, para su próxima tentativa, un medio más cómodo y seguro. El explorador entendió que, aunque los aviones resultaban rápidos y ágiles, también ofrecían pocas garantías y, por aquella época, se averiaban con demasiada frecuencia. Los dirigibles, por el contrario, parecían elegantes y estables, más adecuados para un viaje ártico. Amundsen contactó con un ingeniero italiano, Umberto Nobile, que, fascinado en su juventud con los inventos del alemán Von Zeppelin, se había convertido en un experto en esta clase de aerostatos.

Nuevamente con la ayuda financiera de Ellsworth, el noruego adquirió uno de los dirigibles de Nobile y lo bautizó Norge, un impresionante balón flotante de más de cien metros, capaz de

albergar en sus entrañas casi veinte mil metros cúbicos de gas.

A los mandos del Norge se situó quien mejor lo conocía, el ingeniero Nobile, que en una primera fase llevaría el dirigible desde Roma hasta Svalbard. Desde allí, iniciarían la etapa final que no solo consistía en alcanzar el Polo Norte, sino en cruzar el Ártico desde el archipiélago noruego hasta Alaska.

La tripulación estaría compuesta de dieciséis miembros, entre los que se encontraban algunos de los exploradores noruegos de confianza, como Oscar Wisting, que había logrado pisar la Antártida en la expedición de 1911, el mecenas de la expedición, el estadounidense Lincoln Ellsworth, que ya había volado con Amundsen un año antes, y el piloto Nobile, acompañado de su inseparable perrita Titina, que no se perdía ni una de las aventuras del italiano. El 11 de mayo, el Norge se elevó majestuoso desde los remotos parajes de Spitsbergen e inició la travesía rumbo norte. El buen tiempo, el viento favorable y la ausencia de problemas en la navegación empujaron cómodamente el dirigible hacia su destino. A una velocidad que superó de media los cien kilómetros por hora, la expedición consiguió alcanzar el Polo Norte sin demasiados sobresaltos en apenas treinta horas. Se situaron sobre los 90° N, abrieron una de las ventanillas del dirigible y lanzaron tres banderas, italiana, noruega y estadounidense. Aquel 12 de mayo de 1926, y sin saberlo, se convirtieron en las primeras personas en alcanzar el Polo Norte. Amundsen y Wisting se abrazaron: eran además los primeros en conquistar los dos polos geográficos del planeta.



El dirigible Norge en pleno vuelo (1926).

La última etapa de su viaje, la que los llevaría hasta Alaska, fue menos agradable. Las buenas condiciones climáticas que los habían acompañado hasta el momento se tornaron más y más difíciles a cada hora que pasaba. El hielo se acumulaba en la lona del dirigible, haciendo que el globo descendiera peligrosamente. El tejido, además, empezaba a mostrar fisuras y grietas que los hombres se afanaban en reparar con rapidez. La dureza de aquellos tres días que tardaron en alcanzar las costas de Alaska acabó por arruinar el buen ambiente que hasta entonces había reinado. Las discusiones se adueñaron de la expedición, la falta de sueño y el frío no ayudaban a calmar los ánimos y el orgullo de Amundsen y Nobile terminó por enemistarles para toda la vida. Al igual que Cook y Peary, tras el viaje del Noruega, el italiano y el noruego mantuvieron una enconada disputa pública que ocupó las portadas de los medios durante meses. Más allá de su enemistad manifiesta, e incluso sin saber que lo habían logrado, aquel variado grupo de dieciséis hombres se habían convertido oficialmente en los primeros seres humanos que alcanzaban los 90° N.

No obstante, su aventura aérea deja pendiente una cuestión, más semántica que de fondo: fueron los primeros en llegar, pero no en «pisar» el Polo Norte. Para alcanzar este honor aún tendríamos que esperar más de veinte años. En abril de 1948, tres aviones Lisunov Li-2 soviéticos aterrizaron en el Polo Norte llevando a bordo la expedición científica Sever-2, compuesta por veinticuatro personas lideradas por el explorador Aleksander Kuznetsov. Su misión principal era determinar mediante sonar si debajo del hielo ártico había montañas submarinas. Ellos tampoco supieron que eran los primeros seres humanos que pisaban el lugar más septentrional del planeta. Aun así, y después de las penalidades y desdichas que sufrieron las expediciones anteriores a lo largo de los siglos, alguien puede pensar que llegar en avión al polo y regresar cómodamente por aire no merece el tratamiento de «conquista polar». Tanto el Noruega en 1926, como la expedición Sever-2 en 1948, alcanzaron los 90° N mediante medios aéreos. Para aquellos que esperan una gesta tradicional, por tierra, quedaría entonces pendiente una tercera conquista del Polo Norte, aunque para lograrla tendrían que pasar otros veinte años. En 1969 —y el año da buena cuenta de la dureza del reto en comparación con la fecha de la llegada del hombre a la Luna—, una expedición de tres hombres, comandada por el explorador británico Wally Herbert alcanzaría finalmente el Polo Norte sin utilizar medios aéreos. Más de un año de travesía, un centenar de perros para los trineos y una gesta que jamás nadie ha vuelto a repetir: llegar a los 90° N cruzando el océano Ártico a pie.

En definitiva, estas son las tres conquistas del Polo Norte, las verdaderas:

- Nobile, Amundsen, Ellsworth, Wisting y el resto de tripulantes a bordo del dirigible Noruega fueron los primeros en llegar.
- Kuznetsov y sus científicos de la expedición Sever-2, los primeros en pisar.
- Herbert y su equipo de la British Trans-Arctic Expedition, los primeros en conquistar.

## Final

Los cinco siglos recorridos hasta ahora nos dejan una reflexión simple pero directa: en la exploración polar todo es extremo. Las condiciones climáticas, la dificultad del terreno, la soledad y el aislamiento, la eterna noche que cubre durante meses el ánimo de los exploradores... Todos y cada uno de los elementos del Ártico parecen estar diseñados por una mente diabólica con el único objetivo de poner a prueba la resistencia humana. Precisamente por eso es allí donde se dan las odiseas más épicas, las amistades más duraderas y los actos de valor más increíbles. También es el escenario de los actos más viles, de las mentiras más descaradas, de las venganzas más hostiles y de las enemistades más enconadas. Uno de estos duros enfrentamientos tuvo como protagonistas a Umberto Nobile y a Roald Amundsen. Durante meses se insultaron públicamente, se menospreciaron e incluso el noruego dejó por escrito «el deshonesto Nobile es mi mayor enemigo». Aun así, cuando en junio de 1928 Amundsen tuvo noticias del accidente del dirigible de Nobile en el Polo Norte, el veterano explorador noruego se subió a un hidroavión y fue de los primeros en salir en su ayuda. Así eran los hombres que forjaron la gran aventura de los polos. Amundsen se estrelló en el gélido mar de Barents cuando acudía a socorrer a Nobile, murió por ayudar a su mayor enemigo.

## LA AVENTURA DE LA TIENDA ROJA

El italiano Umberto Nobile fue uno de los exploradores árticos más novedosos, arriesgados y también polémicos. Era ingeniero especializado en aeronáutica y a él le debemos numerosos desarrollos en dirigibles, aviones y paracaídas. La expedición del dirigible Norge alcanzó el éxito cuando, el 12 de mayo de 1926, lograba situarse por primera vez en el Polo Norte. En el viaje de vuelta las disputas sobre a quién correspondían las mieles de la victoria se desataron desafortadamente entre Nobile, que era el piloto del dirigible, y Amundsen, que había sido el organizador de la expedición. Aquella lucha de egos convenció a Nobile de la conveniencia de organizar una nueva expedición al polo compuesta y comandada solo por italianos. Los preparativos se iniciaron inmediatamente y el propio Ministerio de Aeronáutica italiano suministró un dirigible de clase N llamado Italia.

Era muy similar al Norge, con una capacidad de 18.500 metros cúbicos, llevaba tres barquillas de duraluminio con motores Maybach de 250 caballos. Medía unos impresionantes 106 metros de largo, 18,38 metros de diámetro, más de veinticuatro metros de altura y una anchura de veinte metros en su punto máximo. La Real Sociedad Italiana y la ciudad de Milán pusieron los fondos necesarios para aprovisionar la misión que, tras varios meses de preparación y pruebas en vuelo, se dispuso a atacar los 90° N desde la base polar de Kings Bay, en la isla de Spitzbergen.

El mal tiempo ya había dado al traste con dos intentos previos de partida, pero finalmente el 23 de mayo de 1928, a las 4:40 de la madrugada, el dirigible Italia emprendía el que sería su último viaje. Sobrevoló el ventisquero al que se conocía como Las Tres Coronas y emprendió el rumbo noroeste sobre Groenlandia, cuyas costas comenzaron a vislumbrar al atardecer. A las diez de la mañana, el dirigible alcanzaba los 83° N y las previsiones eran tan favorables que esperaban llegar al polo antes de la una de la madrugada. Por última vez los pronósticos se iban a cumplir y la expedición alcanzó su destino a las doce y media de la noche. Apenas se habían cumplido unos cuantos minutos del día 25 de mayo de 1928 cuando el dirigible se situó encima del Polo Norte. Descendieron a unos doscientos metros y desde aquella altura arrojaron sobre la bandera italiana y una cruz papal a las que habían adosado una punta de hierro para que así pudieran quedar clavadas en el hielo. La alegría fue extraordinaria. Se cantaron himnos patrióticos, se descorcharon botellas de licor y toda la tripulación se abrazó entre hurras y vítores. Lo habían conseguido otra vez.

El profesor Finn Malmgren, un meteorólogo sueco que ya había acompañado a Nobile en la expedición del Norge, se acercó al italiano y, mientras lo saludaba efusivamente, le dijo: «Es la segunda vez que le estrecho la mano sobre el Polo Norte. Pocos hombres han tenido la fortuna de hacer este gesto, y nosotros lo conseguimos en dos ocasiones». El entusiasmo llegó a tal punto que incluso improvisaron un plan para lanzar una escala desde el dirigible hasta tierra para que varios exploradores pudieran descender. Una idea que los hubiera convertido, también sin su conocimiento, en los primeros hombres en pisar efectivamente el Polo Norte. Pero no pudo ser, el tiempo empeoraba por momentos y el plan de bajar fue abandonado ante la amenazadora tormenta

que se avecinaba. A las dos y media de la madrugada, el dirigible desechó totalmente su tentativa de descenso y emprendió el vuelo de regreso mientras la niebla comenzaba a cubrirlos rápidamente. Con los motores al máximo con el fin de avanzar lo más rápido posible, el Italia inició su particular lucha contra los elementos en medio de fuertes vientos del oeste y una ventisca helada, que sumada a la noche cerrada, los cegaba totalmente. Nueve horas duró la batalla del frágil aerostato contra la tormenta. Todo fue inútil. A las once de la mañana del día 25 de mayo, el dirigible, imparable ya, comenzó a descender rápidamente. A partir de este momento los acontecimientos se sucedían en apenas unos minutos. Un estruendoso crujido resonó mientras el Italia se estampaba contra los hielos. La barquilla en la que iban Nobile, Běhounek, Malmgren, Mariano, Zappi, Viglieri, Troiani, Ceccioni y Biaggi se desprendió del resto del dirigible quedando incrustada en el suelo. Serían los más afortunados. El resto de la tripulación desapareció para siempre. El dirigible, libre del peso de la barquilla en la que se encontraba Nobile y sus ocho compañeros, volvió a elevarse en el aire llevando consigo a los demás pasajeros y, tras volar sin control como un trapo zarandeado por el viento, terminó alejándose para no volver a saberse de él nunca más.

Los que quedaron con vida se encontraban en pésimas condiciones. Cuatro de los «aeronáufragos» presentaban heridas muy graves, entre ellos Nobile y Ceccioni, que tenían ambos una pierna rota, el profesor Malmgren, que se dislocó los omóplatos, y Zappi, que apenas podía moverse con dolores agudos en la espalda. En esta situación era materialmente imposible intentar un regreso a pie. Su única opción era sobrevivir el máximo tiempo posible y esperar a que llegara rápido un rescate. La suerte había querido que los ocupantes de la primera barquilla sobrevivieran al accidente, pero los había dejado indefensos, malheridos y sin provisiones a cientos de kilómetros de la base más cercana. Sin posibilidad de regresar a pie, lo que quedaba de la expedición italiana eran nueve hombres en mitad de un manto helado que cubría todo lo que abarcaba la vista.

Aquellos que aún podían sostenerse y caminar comenzaron la búsqueda de supervivientes y de cualquier objeto o alimento que pudiera serles de utilidad. El único cuerpo que encontraron, ya sin vida en el hielo, fue el de Pomella, pero entre los restos desperdigados de la segunda barquilla hallaron una tienda de campaña y algunas latas de *pemmican*, varias conservas, chocolate y un barril con manteca que les permitirían refugiarse y alimentarse durante algunos días. Nobile organizó la vida en mitad del hielo lo mejor que pudo. Se atendió a los heridos con lo poco que se tenía a mano, se organizaron turnos de guardia para vigilar cualquier imprevisto o amenaza y se continuó la búsqueda de objetos y víveres en los alrededores de la colisión. Otra de las decisiones célebres que se tomaron por entonces fue la de pintar unas franjas rojas en la tienda de campaña para que fuese más fácil divisarlos desde el aire. Biaggi se encargó de ello y desde entonces, al campamento se lo conoció como la Tienda Roja. Posteriormente, en una de las salidas de reconocimiento, se pudieron recuperar varios instrumentos de radiotelegrafía con los que, tras muchos esfuerzos, el mismo Biaggi pudo improvisar una emisora con la que pedir auxilio al Città di Milano, un buque de la Armada italiana encargado del apoyo logístico de la expedición y de las comunicaciones con el dirigible.

Los siguientes días pasaron entre dolores, hambre, frío y mensajes sin contestar. El Città di

Milano no parecía recibir las emisiones que, diariamente y a intervalos de cuatro horas, enviaban desde el improvisado campamento de Nobile, en las que se les indicaba que aún estaban vivos y que se encontraban a 81° 14' N. En la noche del 28 al 29 de mayo, los supervivientes sufrieron el ataque de dos osos polares, a los que hicieron frente con la pistola del capitán. En esta ocasión salieron del aprieto, pero solo para darse cuenta de otra adversidad: el gran témpano de hielo sobre el que habían aterrizado se encontraba a merced de los vientos y las corrientes. Al principio se movían lentamente, pero conforme pasaban los días la deriva se iba haciendo cada vez más veloz, llegando a desplazarse hasta quince kilómetros en dirección a la Tierra de Francisco José.

Había pasado ya una semana desde la colisión y no parecía que nadie escuchase sus mensajes. El 30 de mayo, y tras una tensa reunión, se decidió que los tres náufragos con más fuerzas, Malmgren, Mariano y Zappi, intentaran marchar a pie en busca de auxilio. Apenas media hora después, y tras avanzar menos de sesenta metros, los tres hombres volvieron exhaustos al campamento. Descansaron durante unas horas y, tras cargar algunas provisiones, los tres arriesgados expedicionarios volvieron a intentarlo, tras abandonar el campamento y poner rumbo a lo desconocido. Los días pasaron en el campamento con los exploradores que se quedaron allí sin que los mensajes fueran escuchados por nadie. Otra semana más sin noticias; la situación cada vez era más difícil y el buque italiano seguía sin recibir las llamadas de socorro desde la Tienda Roja.

El 6 de junio de 1928 se produciría uno de los momentos más surrealistas de la expedición. A miles de kilómetros de distancia, un radioaficionado siberiano llamado Nicolas Schmidt, desde la diminuta localidad de Wononsesk capta la señal de auxilio y emplea varias horas intentando contactar por radio con el Città di Milano. El particular ruso les avisa de que la expedición de Nobile aún está viva, vagando a la deriva en un gran bloque de hielo, y necesita urgentemente ser rescatada cerca de la isla de Foyn. En el barco desconfían de este radioaficionado y en un primer instante creen que se trata de una broma de mal gusto. Afortunadamente, horas más tarde, otros radioaficionados desde diversos lugares del mundo, incluyendo San Francisco, en California, y Puebla, en México, envían la siguiente comunicación: «El dirigible Italia, con el general Nobile, está en peligro. Lleva T. S. H. Onda 40-45 metros. Es preciso que se acuda en su auxilio inmediatamente». Después de los momentos iniciales de incertidumbre deciden dar crédito a todas estas notificaciones aficionadas. Pero, incluso así, los militares italianos tardan dos días más en conseguir la comunicación con los exploradores perdidos y no lo logran hasta el 8 de mayo.

Aquel rayo de esperanza tampoco les iba a durar mucho, puesto que su situación comenzaba a ser insostenible. La banquisa donde se encontraban comenzaba a agrietarse y los aviones que enviaban a su rescate no terminaban de divisarlos, ante la impotencia de los acuciados náufragos, que veían cómo los aeroplanos pasaban escasamente a diez kilómetros de su posición sin detectarlos. Finalmente, fue el aviador Rüsser-Larsen quien confirmó por primera vez su posición, situando a los náufragos del Italia en 80° 30' N - 28° E.

Tras unas primeras indagaciones sobre su situación, se llegó a la conclusión de que aterrizar en aquel frágil bloque de hielo era, si no imposible, sí muy arriesgado. La decisión sería sobrevolar la zona y lanzar víveres y medicinas que les permitieran resistir el tiempo necesario. Incluirían también materiales y herramientas para que los exploradores construyeran una

improvisada pista de aterrizaje en las cercanías del campamento. La tarea no resultaría nada sencilla. Tras numerosos intentos sin éxito de sobrevolar el campamento para arrojarles ayuda aérea, pasaron doce días más hasta que, por fin, un avión logró lanzarles trescientos kilos de material y víveres. Fue el 20 de junio de 1928 y hasta entonces, una tras otra, todas las tentativas de socorrer a los desesperados náufragos habían terminado en fiasco, o incluso en tragedia, como sucedió con el avión de Amundsen.

Aún tendrían que esperar varios días más, hasta el 25 de junio, cuando un avión, tripulado por los aviadores suecos Lundborg y Schyberg, logró aterrizar junto al campamento de la Tienda Roja. Comienza aquí el episodio que le dio a Nobile su injusta fama de cobarde puesto que, a pesar de que el italiano había hecho planes para el desalojo de los heridos, el aviador sueco tenía órdenes estrictas de rescatarle a él en primer lugar. Nobile no fue escuchado, a pesar de que pidió en varias ocasiones que se llevaran primero a los heridos más graves, como Ceccioni, Troiani o Běhounek, que se encontraba ciego a consecuencia de la refracción polar. Tras una larga conversación con Lundborg, Nobile terminó subiendo a regañadientes al avión, con su perrita Titina que había sobrevivido a todas las desventuras junto a su dueño. Tras unas horas de vuelo, Nobile se encontraba a salvo en la base de Virge Bay.

Lundborg intentaría volver a por más heridos, pero en su segundo vuelo terminaría estrellándose muy cerca del campamento, destrozando el avión. Aunque sobrevivió al accidente, se encontró atrapado en los hielos junto con el resto de la expedición. Durante los siguientes días las condiciones meteorológicas, ya de por sí difíciles, se volvieron imposibles a causa de la ventisca y de una espesa niebla que no dejaba ver a más de un par de metros. Los días se sucedieron entre intentos por parte de otros aviones que no solo no consiguieron rescatarlos, sino que apenas lograron divisarlos. El 6 de julio, otro aeroplano consiguió aterrizar junto al campamento pero, al igual que ocurrió con Nobile, tan solo tenía espacio para llevar a un tripulante. Irónicamente, la decisión de quién sería el afortunado pasajero fue fácil de tomar: el aparato que había logrado aterrizar era el del sueco Schyberg, que no dudó en llevarse consigo a su compañero y compatriota Lundborg, el aviador que se había estrellado días atrás. Las cosas volvían a estar como al principio.

No obstante, algo sí que había cambiado. La deriva del gran bloque de hielo en el que se hallaban los conducía hacia mar abierto, donde se abría una ventana de oportunidad: el rompehielos ruso Krassin, de once mil toneladas, el mayor navío del mundo en su clase, podría intentar el rescate si conseguía encontrar un paso libre de hielos. El 10 de julio, y mientras el Krassin luchaba para abrirse camino entre grandes bloques desprendidos de la banquisa, algo extraordinario ocurrió. Allí, flotando en el agua y sobre un pequeño iceberg de apenas ocho metros de diámetro, estaban Zappi y Mariano, dos de los tres componentes de la expedición que habían abandonado el campamento el 30 de mayo en busca de ayuda. Se encontraban famélicos, tan extenuados que necesitaron ayuda para subir a bordo, y apenas se mantenían en pie en la cubierta del Krassin. Los rusos cuentan que los náufragos lloraban y reían a la vez, presos de una emoción indescriptible. La tercera persona que había partido con ellos, el profesor Malmgren, según sus propias declaraciones, estaba tan herido y enfermo que les había pedido que lo dejaran en la isla de Broch y se salvaran ellos. Los dos rescatados explicaron que tardaron dos semanas



en acceder a la petición del profesor sueco de abandonarlo allí y que, finalmente, aceptaron al considerar que no tenían otra posibilidad de salvación. Ni entonces, ni ahora, existe forma de comprobar que este relato es cierto y sobre esta oscura etapa de la expedición se levantó una gran polémica que incluyó graves acusaciones de canibalismo.

Mientras que en los siguientes días los periódicos de todo el mundo abrían sus portadas con la sorprendente aparición de los dos exploradores, elucubraban sobre las versiones de cómo habían sobrevivido y criticaban el abandono del querido profesor sueco, el rompehielos ruso continuaba su marcha hacia el resto de la expedición. Finalmente, el 13 de julio de 1928, el campamento de la Tienda Roja divisó a lo lejos al barco ruso. Los que aún podían levantarse encendieron fogatas como señales de humo y el Krassin les respondió haciendo sonar sus bocinas: estaban salvados.

## WALLY CONQUISTA EL ÁRTICO

La odisea de Nobile y los supervivientes del dirigible Italia representa una de las mayores pruebas, físicas y mentales, a las que se ha enfrentado nadie en el siglo XX. Incluso con toda la tecnología disponible en aquella época, con rompehielos, con aviones, con telecomunicaciones, el Polo Norte mantenía orgulloso su posición como el lugar más inhóspito y duro de todo el planeta. Su extrema dificultad es una de las razones —no la única, pero sí la más importante— por las que ha costado tanto tiempo lograr poner un pie allí. Después de Nobile, hubo otros intentos que, con mayor o menor suerte, fueron convirtiendo el Ártico en un objetivo científico. Después de la segunda guerra mundial, las estaciones polares se sucedieron, tanto rusas como estadounidenses, y los investigadores se fueron turnando, convirtiéndose así en el germen de una nueva disciplina: el estudio científico del Ártico. De los comerciantes, a los navegantes, pasando por los marinos de las armadas, hasta llegar a los exploradores y, finalmente, a los científicos. El Ártico empezaba a ser conocido y cartografiado, por lo que, paulatinamente, también se hacía más accesible. En 1954 ya existían varias líneas aéreas comerciales que explotaban un servicio de pasajeros cruzando el Ártico, desde Alaska hasta Noruega. Algo más tarde, en 1958, el submarino norteamericano Nautilus conseguía realizar la primera travesía completa bajo la banquisa. Aviones, submarinos, rompehielos, y, aun así, nadie había conseguido llegar al Polo Norte por sus propios medios. El mismo año en que la humanidad pisó la Luna, llegaba el turno de un arriesgado y valiente británico. Un hombre que, ya en 1967, decía:

El hombre ha atravesado todos los desiertos, ascendido a las más altas cumbres y hecho sus primeras y cautas pruebas en los océanos y en el espacio. Lo único que le queda aún por hacer sobre la faz del planeta es acometer otra hazaña de vanguardia: una expedición a través de la cúspide del mundo.

Se llamaba Wally Herbert, y sería el primero en conseguirlo. Nació en York, Inglaterra, aunque apenas unos días después de llegar al mundo, sus padres se desplazaron a Londres para, unas semanas más tarde, trasladarse hasta Egipto, donde vivieron hasta que el pequeño cumplió los cinco años. Cuando se declaró la segunda guerra mundial, la familia Herbert volvió a mudarse para recalar finalmente en Sudáfrica, donde permaneció durante casi una década. Wally no regresaría a su Inglaterra natal hasta los trece años. Por esa época ni siquiera iba a la escuela: sus padres no lo habían escolarizado, sino que le habían enseñado en casa, en un rancho en las montañas Drakensberg, con la ayuda de un viejo profesor retirado. Aquel profesor era muy bueno en inglés, en geografía e historia, pero no sabía demasiado sobre matemáticas o ciencia por eso, a su regreso a Inglaterra, el joven tuvo que trabajar muy duro para alcanzar el nivel de los niños de su edad y finalmente obtener las notas necesarias para ir a la universidad. Paradojas de la vida, lo consiguió, pero había estudiado tanto para recuperar lo que no sabía que se había cansado de estudiar, así que decidió no entrar en ninguna facultad, sino alistarse en el Ejército. Firmó un extenso contrato con una duración de más de veintidós años.

La armada estaba tan contenta de contar con alguien como yo, durante tanto tiempo, que invirtieron gran esfuerzo y paciencia en dotarme de todo tipo de educación y conocimientos. Me enseñaron cómo hacer y leer mapas, aprendí a navegar, y finalmente regresé a Egipto, para trabajar en el Sáhara haciendo mapas. Yo tenía veinte años, y me había convertido en cartógrafo de la armada. Después de pensarlo durante un tiempo, decidí dejar el ejército y el disgusto de mis oficiales fue enorme... habían dedicado tanto esfuerzo en educarme que no les sentó nada bien que abandonara tan pronto.

Herbert se las arregló para volver por su cuenta a Inglaterra desde Egipto. Tras aquel desaire, el Ejército no le proporcionaría ninguna ayuda, así que el joven se las apañó haciendo autostop hasta regresar a Londres. Un día, durante un trayecto en autobús, encontró un periódico tirado que cayó cerca de su asiento. Era *The Daily Telegraph* y estaba abierto por una página de la sección de anuncios de trabajo. La mirada del joven se fijó en una pequeña nota que decía: «Expedición a la Antártida, se necesita personal para una misión de tres años». Tras el calor sofocante del Sáhara, este sería su primer viaje a los desiertos helados de los polos, y la experiencia fue toda una revelación. Wally Herbert jamás abandonaría las regiones polares y terminaría siendo uno de los pioneros modernos de exploración ártica. Su gran expedición, de 1968 y 1969, supuso toda una revolución, tanto que jamás se ha vuelto a conseguir.

## ATRAVESAR UN OCÉANO EN TRINEO

Tres hombres, cuatro trineos y cuarenta perros. La expedición de Wally Herbert viajó durante 476 días, entre los años 1968 y 1969, convirtiéndose en la primera persona que cruzó a pie todo el Polo Norte, o como él solía decir, la cúspide del mundo. Un alucinante periplo desde Alaska, en Estados Unidos, hasta Spitsbergen, en Noruega, que supuso un total de 5.952 kilómetros, el viaje más largo realizado en trineo en toda la historia de la exploración polar. Durante muchos años, Herbert se preparó a conciencia en diferentes expediciones en el Polo Sur, en Groenlandia y en el Ártico. Su próximo reto le enfrentaría a seis mil kilómetros en condiciones extremas durante casi dos años, así que debía entrenar y organizarlo todo a la perfección. El británico demostró que sabía lo que estaba haciendo y se cuidó mucho de incorporar todos los conocimientos adquiridos en los últimos siglos, así como toda la tecnología y medios disponibles en la década de 1960.

Mucha gente pensaba que una expedición así no era necesaria y que los riesgos que entrañaba no estaban justificados. Pero a mí me aparecía el océano Ártico como el escenario de una travesía épica por su eje más largo, una travesía de 6.115 kilómetros cuya realización nos llevaría dieciséis meses. [...] Pero, ¿cómo hacerlo? La técnica consistente en arrastrar a través del casquete polar pesadas embarcaciones, como hicieron Parry en 1827 y Nares en 1876, no era en absoluto práctica. Atravesar la superficie del océano Ártico empleando el sistema de Peary, a base de grupos de apoyo de esquimales, tampoco era posible, ya que la distancia que debíamos recorrer nosotros era mucho mayor. [...] En mi opinión, para cruzar el Ártico por su eje de mayor longitud, la única solución consistía en combinar con sumo cuidado las técnicas esquimales de viaje y las más avanzadas formas de apoyo logístico (radio, radiofaros, información meteorológica, información sobre el hielo, satélites). Lo mismo que Nansen, utilizaríamos la traslación de los hielos, pero estando siempre en movimiento, al revés que el Fram, prisionero siempre de los hielos y obligado a ir donde estos iban. Nosotros seríamos la primera expedición científica en hacer la travesía del océano Ártico por una ruta que podríamos rectificar sobre la marcha sin más que mudar de sitio nuestro campamento. Pero antes teníamos que poner a punto y probar materiales y técnicas; el mejor sitio donde hacerlo y donde aprender de los esquimales era el distrito de Thule, en el noroeste de Groenlandia.

Era lo que él denominó «la prueba decisiva», la expedición que determinaría si su objetivo era imposible o si se podía realizar. Para su primera toma de contacto utilizaría la ruta que Frederick dijo haber seguido en 1908, pero Herbert iba a llevarla a sus últimas consecuencias. Esta primera etapa, de preparación y entrenamiento, sería la que decidiría si continuar con la expedición. Una travesía de más de 2.400 kilómetros en trineo, solo para entrenarse, para detectar errores, para descubrir qué funcionaba y qué elementos representaban una carga. El propio Herbert se lo puso difícil a sí mismo: quería saber si estaba preparado, si lo podía conseguir. En esta expedición de prueba el británico optó por los factores más difíciles que encontró.

En cuanto al itinerario a seguir, era necesario seleccionar uno que fuese en todos sus aspectos tan duro para nosotros mismos y nuestro material como la propia travesía, mucho más larga, por el océano Ártico.

Wally Herbert estaba listo para sufrir, durante un invierno completo, los factores más extremos que existen en aquellas latitudes, solamente para aprender y saber cómo organizar su verdadero viaje a la perfección.

A veces nos mantuvimos en marcha alimentando a los perros por turnos y tirando nosotros mismos de los pesados trineos. Hubo también ocasiones en las que nos sentíamos tan débiles que apenas podíamos sostenernos de pie. Pero así conseguí conocer los fallos de nuestro material, del mismo proyecto, de mis compañeros y los míos propios. Con un corto viaje de placer no habríamos aprendido nada.

El esfuerzo resultó provechoso. Recorrieron 2.414 kilómetros, entendieron a qué se enfrentaban y sacaron útiles conclusiones para su expedición final. Aprendieron que era prioritario cargar con suficiente alimento para los perros, cuidando de que llegaran a destino el máximo número de ellos. Se hacía imprescindible recibir envíos aéreos de víveres que les permitieran moverse ligeros el mayor tiempo posible. En esos envíos periódicos no solo recibirían comida, también obtendrían para cualquier emergencia tiendas nuevas, sacos de dormir, estufas, trineos... «En realidad, repuestos de todo lo imaginable», escribía Herbert en sus notas. Otro de los aspectos que el explorador británico descubrió en este duro viaje fue que cada trineo debía funcionar como una unidad autosuficiente, utilizando el menor número de accesorios de los que tirar. Maximizar cada centímetro de su equipaje, conseguir la infraestructura más eficaz, cargar solo con lo indispensable, anticipando el resto en depósitos bien localizados.

Su siguiente paso sería la financiación, la inevitable constante a lo largo de la historia de la exploración. El 30 de junio de 1967, Herbert regresó a Inglaterra para hacer cumplir el contrato firmado con una editorial que costeaba su viaje, a cambio de los derechos del libro que escribiría con sus aventuras. De las cuarenta y ocho mil libras que la compañía le había prometido, Herbert tan solo había recibido ocho mil... y ya se había gastado siete mil en el viaje de entrenamiento. Su principal objetivo en Londres era conseguir el dinero que faltaba y terminar los preparativos finales para su gran viaje. Afortunadamente, la editorial cumplió su palabra y le proporcionó el resto de lo prometido. Ya todo quedaba en manos del explorador.

Wally Herbert es, sin duda, uno de los exploradores más preparados que han existido. Representa el eslabón natural en esa evolución de la conquista ártica hacia la modernidad. Aprovechando los conocimientos y técnicas inuits, los combinó a la perfección con las tecnologías existentes en su época y la experiencia conseguida a base de prueba y error. Aun así, el viaje iba a ser brutal, ni siquiera el explorador más avanzado de la historia las tenía todas consigo.

Como es natural, muchas cosas me causaban una secreta preocupación. ¿Resistirían los perros la distancia? ¿Cómo soportaríamos nosotros mismos la infinita monotonía y el trabajo continuo y agotador de una expedición de dieciséis meses? [...] Nos enfrentaríamos a una travesía nunca intentada por nadie, a un viaje cuatro veces más largo que nuestra prueba y seis veces más largo que la temporada en trineo que pasamos en la Antártida.

La misión ya tenía nombre, British Trans-Arctic Expedition, y Herbert marcharía hacia la meta con tres hombres más: Allan Gill, otro gran explorador moderno que acompañaría a Herbert en varias expediciones más, incluido un fallido intento de dar la vuelta a Groenlandia en 1979, el glaciólogo Dr. Fitzroy Koerner y el comandante Kenneth Hedges, un médico militar que ocupaba la plaza que había dejado vacante Roger Tuff, viejo amigo de Herbert, que estuvo en la expedición de entrenamiento pero que finalmente no viajaría en la travesía definitiva. Gill, Koerner, Hedges y Herbert, cuatro hombres hacia un reto que pocos pensaban posible: atravesar todo el Ártico,

desde Alaska hasta Svalbard, un viaje que se iniciaría en el noroeste, cruzaría por el Polo Norte y llegaría hasta el nordeste... Una metáfora perfecta para terminar nuestra aventura.

Se cumplían sesenta años de la fraudulenta llegada de Peary al Polo Norte y la gran expedición británica de Herbert se desplazaba hasta Punta Barrow, en Alaska, para iniciar la caminata imposible. Contaban con el apoyo logístico de la aviación canadiense y del Laboratorio de Investigaciones Árticas de Barrow, encargados de lanzarles desde el aire las provisiones necesarias cada cierto tiempo, así como con la ayuda de las Reales Fuerzas Aéreas Británicas, que ya habían transportado todo el equipo y el material necesario. A principios de febrero de 1968 todo estaba listo para partir, pero como el propio Herbert confiesa en sus anotaciones, «habría sido un suicidio salir en aquella fecha». Durante las semanas anteriores, el explorador había realizado algunos vuelos de reconocimiento y ni las condiciones del hielo, ni la meteorología le parecieron apropiadas. Comenzaba ahora una fase de la expedición que Herbert no había previsto: la espera. Aún peor que la espera, con los retrasos, surgieron las críticas a la misión, antes incluso de salir.

Sabíamos que nos esperaban marchas largas y duras en la oscuridad a través de hielos desperdigados y zonas sometidas a grandes presiones, y nos habíamos preparado para ellas. Estábamos a punto, tensos y anhelantes, para entrar en esa peligrosa fase de nuestro viaje. En cambio, no estábamos preparados en absoluto para soportar la tensión de las demoras y la irritación que nos producían las críticas. Los pesimistas predecían que no pasaríamos de los primeros hielos, mientras que en los bares de Fairbanks se hacían apuestas de cuatro a uno en contra nuestra. Más tarde nos enteramos con asombro de que las apuestas en dinero contante y sonante sobre si abandonaríamos o no antes del verano todavía pasaban de unas manos a otras cuando ya nos encontrábamos a quinientos kilómetros de allí.

Durante tres largas semanas los británicos se vieron obligados a esperar. Escuchaban las predicciones de los expertos en meteorología, sobrevolaban el terreno y soportaban cómo, delante de ellos, las apuestas sobre su supervivencia cambiaban de mano en mano. Poco a poco, las piezas empezaron a encajar y las condiciones les permitieron un respiro para iniciar la caminata. El 21 de febrero de 1968, con una sobria y casi indiferente despedida de los habitantes de Barrow, la expedición dio el primer paso hacia el Ártico.

Era un conjunto abigarrado de unas doscientas personas. Muchos llevaban abrigos de color caqui con enormes capuchones forrados de piel. Unos tenían las manos en los bolsillos, otros doblaban y extendían los brazos para mantenerse calientes. Pero ninguna hablaba, y cuando nos habíamos ido, todavía seguían allí, de pie y en silencio, hasta que se perdieron en la estela de vaho que dejaban atrás nuestros jadeantes perros. Era el 21 de febrero de 1968: la más larga travesía en trineo jamás emprendida había comenzado.

Se extendía ante ellos un viaje imposible de casi seis mil kilómetros a través del desierto más duro y extremo que existe en el planeta. Ese mismo día, apenas unos kilómetros después de partir de Barlow, el propio Herbert tomó consciencia de su temeridad y escribió:

Nunca en mi vida me sentí más atemorizado ante mi propia ambición como cuando me di cuenta, por primera vez, de la magnitud del reto que había aceptado libremente, y maldije con todo mi corazón el contumaz orgullo y la insensatez que me habían llevado a tal situación. ¿Y los compañeros que seguían mis huellas? ¿Podía reconocer ante ellos que había creído demasiado en mí mismo y sobrestimado también su capacidad para la empresa? Quizá estuviesen tan acobardados como yo y cada uno de nosotros se aferrase a los demás en busca de apoyo sin admitir abiertamente que necesitásemos ninguna ayuda de nadie. En tal caso, los cuatro íbamos juntos hacia la muerte y nuestra estupidez sería noticia de un día, para olvidarse al siguiente.

Herbert confesaría más adelante que no recordaba durante cuánto tiempo tuvo esa amarga sensación de haber emprendido una tarea suicida. Pero también afirmaría, convencido, que sin ese temor constante, el reto no hubiera tenido atractivo y nunca se lo hubiera planteado. Necesitaba ese miedo para estimular su voluntad, esforzarse en superarlo y conseguir así algo que nadie había logrado jamás. Era una sensación que, sin duda, todo explorador ha experimentado al iniciar una expedición, un sentimiento, en cierto modo útil, no un terror paralizante sino un miedo que empuja a dar lo máximo en las circunstancias más adversas... Y el Ártico, siempre astuto y desconcertante, no tardaría mucho en ofrecer las primeras contrariedades.

Con la ayuda de los vientos, en las semanas previas habían trazado una ruta llana, libre de los molestos bloques de hielo. Sin embargo, el 25 de febrero, tan solo cuatro días después de su partida, las cosas habían cambiado por completo. Las condiciones climáticas eran favorables, lo que en el Ártico significa un viento no muy molesto y temperaturas de 40 °C bajo cero, pero ante ellos se levantaba una auténtica cordillera helada.

Desde lo alto de aquella muralla de hielo comprimido, todo lo que vimos era un auténtico caos y el único camino que nos parecía practicable era el que ya habíamos recorrido para llegar hasta allí.

Se vieron obligados a retroceder gran parte de lo que habían avanzado para encontrar una ruta transitable. La expedición necesitó algo más de tiempo del que esperaban para aclimatarse y aprender a trabajar en equipo, por eso las primeras semanas fueron algo caóticas. Era una máquina que necesitaba engrasarse hasta empezar a funcionar con eficacia. El ejemplo más claro de los revueltos inicios de la expedición se encuentra en los cuarenta perros que salieron de Alaska. Solo cuatro perros fallecieron en toda la travesía, pero tres de ellos lo hicieron en la primera semana. Con el paso de los días, el conjunto formado por animales y hombres comenzó a perfeccionar sus pasos, su trayectoria y su rutina diaria. Pero, por muy organizada que estuviera, la expedición tendría que encarar problemas serios en momentos de vida o muerte. La mayor de las amenazas contra la que lucharon fueron los hielos blandos. El Ártico es, en su mayoría, una fina capa de hielo que recubre un mar gélido y letal. El suelo se puede abrir en cualquier momento y resquebrajar en apenas unos segundos.

Fue como si unas cuchillas invisibles hendieran el hielo con un movimiento tan rápido que el ojo no pudiera percibirlo. Quedaron seis cortes paralelos, dos a un lado y cuatro a otro, que dejaron las tiendas colgadas sobre una franja de hielo de una anchura de no más de veinte metros. En pocos segundos las grietas aumentaron unos sesenta centímetros; cuando los otros salieron de las tiendas las hendiduras tenían ya una anchura de un metro, mientras que del agua empezaban a surgir unas neblinosas nubes de humo helado.

Así de rápido sucedía todo. En apenas unos segundos, el suelo firme que pisaban, sobre el que dormían plácidamente, se agrietó sin aviso y les mostró el mar helado que se ocultaba bajo sus pies. Durante los 476 días que duró la expedición, los hombres de Herbert estuvieron, en varias ocasiones, a solo unos minutos de hundirse en el mar mientras se abría el suelo.

Con el ruido de la estufa de petróleo no pudimos oír el del hielo que empujaba con fuerza, ni entender los gritos de alarma de Fritz, que nos avisaba de que la cresta formada por la presión del hielo estaba a menos de treinta metros y se abalanzaba sobre nosotros. La tienda se había convertido inesperadamente en una tumba y su estrecha entrada, en nuestra única oportunidad de

escapar. Metimos a todo correr nuestras cosas en bolsas, las arrojamos al exterior y nos precipitamos tras ellas en la oscuridad de la noche. [...] El negro mar brotaba desde el fondo como si hirviese. Sentíamos los sordos golpes del hielo que, en grandes, inmensos bloques, se deslizaba hasta chocar contra el témpano flotante. [...] Una vez más, y no sería la última en nuestra travesía, nos vimos en las mismas fauces de la muerte que, por alguna razón desconocida, nos rechazó.

El verano se acercaba y el camino era cada vez más peligroso e intransitable. Los repentinos hielos blandos se hicieron más frecuentes, convirtiendo el ritmo en una lenta, agotadora lucha contra el aguanieve y los peligrosos bloques desplazados por la presión.

Las masas de hielo eran un laberinto de charcas y brazos de agua. Sitios en los que cada diez o doce metros nos topábamos con una hendidura. Las charcas eran cada día más profundas, por lo que los perros se mostraban cada vez más reacios a surcar tales caminos tirando de los trineos. Nos enfrentábamos sin esperanza de éxito a la deriva de los hielos en un esfuerzo inútil por dirigirnos hacia el nordeste, en busca de una zona más segura en donde esperar al deshielo.

En el día de San Juan de 1968 se encontraban ya a una latitud de 81° 18' N y su necesidad más urgente era encontrar un lugar, sólido y seguro, donde acampar durante el verano. Habían recorrido 1.900 kilómetros, quedaban solo unos días para que la aviación canadiense les lanzara las provisiones para esta estación, pero su situación era desesperada.

Los trineos se atolaban en un manto de hielo semiderretido y el suelo sobre el que viajábamos era demasiado fino para que resistiese sin fundirse al deshielo del verano.

Antes de que todo se fuera al traste al fondo del océano, localizaron un lugar firme donde establecer su campamento de verano. La suerte les sonreía por fin porque, tal como ansiaba Nansen en su viaje con el Fram, la deriva de los hielos les acercaba, sin siquiera moverse, hacia el Polo Norte.

El lujo de no tener que viajar físicamente para avanzar hacia el polo fue algo a lo que nos acostumbramos tras algún tiempo. El banco de hielo en el que nos habíamos establecido fue empujado 56 km en dirección al norte, a una media aproximada de 12 km diarios. Ahora viajábamos más deprisa que en ningún otro momento desde nuestra salida de Barrow.

Fue uno de los escasos momentos de respiro que tuvo la expedición. Cómodamente asentados en una sólida plataforma flotante, la deriva los empujaba sin esfuerzo hacia su primer destino y, sobre todo, les dejaba tiempo para realizar sus tareas científicas. La British Trans-Arctic Expedition no solo tenía como meta atravesar el océano de costa a costa, también se fijaron objetivos de investigación. Con la deriva trabajando a su favor, el doctor Fritz Koerner inició las tareas científicas y el registro de infinidad de datos a pie de campo. Temperatura, grosor del hielo, presión, fauna... La expedición británica traería consigo algunos de los más importantes y rigurosos datos científicos jamás recogidos en el polo.

Entre experimentos y toma de datos pasaron, raudos, dos meses de verano. La plataforma donde estaban instalados los había desplazado casi dos grados y medio al norte, lo que suponía que habían estado moviéndose a unos cuatro kilómetros diarios durante esos sesenta días. Aquel avance los sorprendió gratamente y les dio ánimos para retomar la marcha. El hielo parecía mucho más estable y, con la llegada del otoño, la caravana de hombres, trineos y perros regresaba al



tradicional método de andar y empujar. Sin embargo, los peligros no habían cesado. Los charcos se habían secado y ahora eran agujeros huecos sin agua, cubiertos tan solo por una fina lámina de hielo. El camino se encontraba repleto de traicioneras trampas, casi invisibles a la vista, y fue entonces cuando ocurrió lo peor. Allan Gill, que ya iba renqueante por una caída anterior, pisó uno de esos agujeros y cayó gravemente herido. Cuando sus compañeros alcanzaron su posición se dieron cuenta de que no podía mover las piernas: se encontraba inmóvil y su temperatura corporal descendía tan rápido que debían actuar a toda prisa. Montaron apresuradamente una tienda, lo calentaron y aliviaron sus dolores con morfina, a la vez que aceptaban el hecho de que Gill no podría moverse durante un tiempo. Surgió aquí un dilema con dos posibles opciones, volver al campamento donde habían acampado durante el verano o continuar hacia delante y encontrar un nuevo asentamiento para afrontar el invierno. La decisión sería volver atrás.

El viento y la nieve habían borrado sus huellas dificultando la búsqueda del camino de vuelta. Habían pasado once días desde que abandonaron el campamento de verano y, con Allan Gill arrojado en uno de los trineos, el equipo trataba de encontrar la ruta más corta para regresar. A mediados de septiembre de 1968, el invierno ya había llegado y la expedición volvía al mismo lugar, a merced de los hielos, esperando que al menos la deriva los empujara hacia el norte. El mal tiempo se acercaba y todo debía realizarse con la mayor premura posible. La escuadrilla 435 de la aviación canadiense los localizó de vuelta al campamento y les lanzó desde el aire veintiocho toneladas de suministros y provisiones para ellos y los perros. La mala climatología, no obstante, impidió la evacuación de Allan Gill y la expedición se preparó para pasar allí el invierno. No eran las mejores condiciones para recuperarse de una lesión y mucho menos cuando, en la mañana del 20 de octubre, la plataforma de hielo donde se habían asentado se resquebrajó, desintegrándose ante sus ojos mientras corrían nuevamente para salvar su vida y todo el material posible. Casi un mes tardaron en volver a instalar el campamento en otro lugar, desplazar todo el equipo y las toneladas de suministros que habían recibido para el invierno. Rodeados de la oscuridad invernal del Ártico, entre los tres exploradores se las apañaron para transportar el material, las provisiones, los perros y a su compañero herido a un lugar seguro. El arduo trabajo de levantar un nuevo campamento se vio, en parte, compensado por la deriva, que siguió acercando su posición al polo, a razón de unos cuatro kilómetros diarios. A finales de octubre, el empuje de la plataforma cambió de rumbo, desviando la expedición hacia latitudes nada deseadas.

En aquellos momentos nos hallábamos en los 85° 48' N y ya no tendríamos más ayuda de la deriva. Desde entonces y durante los cuatro meses siguientes me echaría en la cama mirando el mapa del océano Ártico pegado a un tablero que pendía del techo inclinado y me lamentaría irritado por el rumbo adverso que llevábamos, que nos privaba de los kilómetros de más que habíamos pensado que podríamos hacer. Pero ahora nos dirigíamos hacia el sudeste, a veces incluso hacia el sur, y nada nos ayudaba.

El equipo intentó mantenerse activo durante la oscura monotonía del invierno en el Ártico. Realizaban puntualmente las mediciones y tareas científicas, daban paseos en trineo por los alrededores para mantener en forma a los perros y, sobre todo, esperaban la mejora de Gill para poder recuperar el camino perdido. La deriva ahora no les favorecía y cada día que permanecieran allí significaban kilómetros que se desplazaban hacia el sur. Así hasta llegar a la

madrugada del 24 de febrero de 1969, cuando, nuevamente, el hielo los obligó a correr por sus vidas, hundiéndose bajo sus pies.

El témpano se estaba resquebrajando y abriendo por todas partes. Una de las fisuras se abría a solo cuatro metros y, si no hubiese cambiado milagrosamente de dirección, habría llegado directa a nosotros y arrojado todo el refugio al mar frío y negro. [...] El hielo se rompió como una cáscara de huevo, mientras toda la zona se resquebrajaba, abriéndose grietas que crecían a razón de varios decímetros por minuto.

A duras penas, intentaron rescatar los trineos, recoger las provisiones y poner a salvo a los perros, pero las fisuras se hacían más y más grandes por momentos. De repente, se abrió un canal de agua de casi veinte metros de ancho, y comprobaron que un grupo de perros, junto con gran parte de material, se había quedado al otro lado. Su campamento se vino abajo y solo tuvieron unos minutos antes de que todo acabara en el fondo del mar Ártico. Pero la expedición de Herbert era un grupo bien preparado y organizado. Habían aprendido que en cualquier momento el suelo podría romperse bajo sus pies y todas las noches, antes de acostarse, preparaban los trineos por si tenían que salir corriendo del campamento. Encontraron un camino firme para llegar al grupo de perros aislado en la otra orilla de la corriente y recogieron las provisiones desperdigadas. Aunque Gill aún no se encontraba en perfectas condiciones, sí que podía aguantar un ritmo más tranquilo. La decisión estaba clara, se acabó el campamento, se ponían en marcha de nuevo. El objetivo ahora era alcanzar el Polo Norte y no iba a ser una tarea tan sencilla como parecía. La situación exacta de los 90° N es una posición geográfica, no un punto fijo e inamovible. La deriva en esas latitudes hace que los hielos se muevan constantemente e, incluso cuando estás a unos pocos kilómetros de alcanzar el objetivo, el hielo te desplaza caprichosamente hacia atrás o hacia adelante.

Ese lugar, en el que se encuentran los meridianos y todas las direcciones indican al sur, es ciertamente un punto escurridizo, difícil de encontrar y determinar. Intentar poner el pie sobre él es una tarea tan ardua como pisar la sombra de un pájaro que revolotea sobre nosotros, porque la superficie sobre la que nos movíamos era a su vez una superficie en movimiento en un planeta que giraba en torno a un eje situado bajo nuestros pies.

Pasaron varios días a solo unos kilómetros del punto exacto que denominamos Polo Norte, pero la situación era cómica, casi ridícula. En cuanto descansaban un poco, la deriva los empujaba hacia otra dirección y vuelta a empezar. Por fin, el 5 de abril, la expedición se situó en los 90° N, sus mediciones señalaban que justo allí, en aquel punto, cualquier dirección que tomasen les llevaba hacia el sur... Estaban en el Polo Norte.

Tengo el honor de informar a Vuestra Majestad que hoy, 5 de abril de 1969, a las 07:00 GMT, la Expedición Transártica Británica ha alcanzado, según su estima, el Polo Norte, 407 días después de su partida de Punta Barrow, Alaska. Mis compañeros de equipo, Allan Gill, el comandante Kenneth Hedges y el doctor Roy Koerner se encuentran en perfecto estado de salud y con buen ánimo, albergando esperanzas de que, a marchas forzadas y ayudados por la buena suerte, la expedición alcance Longyearbyen, Spitzberg, hacia el día de San Juan de este mismo año, con lo que cerraría, en el nombre de nuestra patria, la primera travesía en superficie del océano Ártico.

Firmado: Wally Herbert, jefe de la expedición.

Aquel mensaje enviado por radio hasta el enlace de las Reales Fuerzas Armadas británicas en Alaska fue trasladado posteriormente a las autoridades británicas en Londres. Inglaterra se alzaba sobre el Polo Norte, tan solo unos meses antes de que el hombre llegara a la Luna. El primer ministro les envió un mensaje de vuelta a los exploradores:

*7 de abril de 1969, desde el número 10 de Downing Street:*

La suya es una proeza de resistencia y arrojo que figurará entre las mayores de la historia polar. Mis colegas y yo les enviamos nuestro más cordial parabién y nuestros mejores deseos de que terminen a salvo y triunfalmente la travesía.

Firmado: el primer ministro, Harold Wilson.

Herbert y sus tres compañeros se habían convertido en los primeros hombres que llegaban al Polo Norte por sus propios medios, pero encaraban ahora un reto aún más grande, ser los primeros en atravesar el océano Ártico. Terminar con esta hazaña única otorga un toque poético a esta obra, una historia de aventuras que comenzó cruzando un océano en 1497, el Atlántico, y que finaliza ahora, atravesando otro, el Ártico. El 29 de mayo de 1969, la expedición consiguió poner pie en un islote rocoso, situado en el archipiélago de Svalbard, logrando así una asombrosa travesía de 5.952 kilómetros, durante 476 días. Habían realizado una media de unos doce kilómetros al día, una prueba más de que Peary se inventó su conquista polar. Herbert, el explorador polar más experimentado, con las técnicas más modernas, con ayuda de la aviación para las provisiones y con algún que otro empujón por parte de la deriva, había conseguido una media inferior a la que Peary afirmaba haber hecho en su expedición de 1908. La historia de este último volvió a caer por su propio peso.

Cuando el explorador británico logró finalmente pisar tierra firme se produjo un momento curioso, casi filosófico. Sus compañeros Allan Gill y Kenneth Hedges recogieron una piedra del suelo y se la dieron a Herbert. Después de haber estado casi un año y medio sobre hielo flotante, Herbert se quedó pensativo y escribió:

Solo unos momentos antes me había dado perfecta cuenta del significado de lo hecho por Allan, y no gracias a ninguna valoración crítica, sino por la simple y tangible evidencia de un trozo de roca que Kenneth, seriamente pero sin afectación, me puso en la mano, apretándola... [...] En un sentido histórico, la expedición había tocado a su fin, pero aún teníamos que llegar al barco, a unos 160 kilómetros al suroeste de nosotros. El día 30 de mayo estábamos ya al alcance de los helicópteros, pero en ese lugar solo hubieran podido recogernos a nosotros y hubieran quedado abandonados los perros... como es natural decidimos seguir. Pero la lucha se hacía cada día más dura, los osos más molestos y el hielo más peligroso. Finalmente, cuando habíamos reducido la distancia entre nosotros y el barco a poco más de sesenta kilómetros, por fin nos encontrábamos dentro del radio de acción de un gran helicóptero que podía evacuarnos con todo el material y todos los perros, y entonces dimos por terminada nuestra lucha. Nuestra épica travesía de 5.950 kilómetros había llegado a su fin. ¿Para qué sirvió? Hay personas que se hacen esta pregunta, sí, pero también hay otras que, imaginando la respuesta, no tienen nunca necesidad de preguntar.

Me gustaría terminar con estas profundas palabras de Herbert. ¿Para qué sirvió? Espero que los lectores que han llegado hasta aquí no necesiten preguntárselo. Después de pasar quinientos años de frío, seguro que lo saben ya.

# Referencias y bibliografía

## 1. INICIOS

Bowman, John S., *Exploration in the world of ancients*, Chelsea House, Langhorne, 2005.

Cherry-Garrard, Apsley, *The worst journey in the world*, Constable and Co., Londres, 1922. (Hay trad. cast., *El peor viaje del mundo*, B de Bolsillo-Ediciones B, Barcelona, 2009.)

De Veer, Gerrit, *Vraye description de trois voyages de mer tres admirables*, Corneille Nicolas, Ámsterdam, 1598.

Gómez Espelosín, Francisco Javier, *El descubrimiento del mundo: geografía y viajeros en la antigua Grecia*, Akal, Tres Cantos, 2000.

Haugen, Einar, *Voyages to Vinland: The first American saga newly translated and interpreted*, Alfred A. Knopf, Nueva York, 1942.

Mirsky, Jeannette, *To the North: The story of Arctic exploration from the earliest times to the present*, The Viking Press, Nueva York, 1934.

Stephens, George, *Viking tales of the North: The sagas of Thorstein, Viking's son, and Fridthjof the Bold*, S. C. Griggs and Co., Chicago, 1901.

## 2. MAPAS

Hamel, Iosif Khristianovich, *England and Russia; comprising the voyages of John Tradescant the Elder, Sir Hugh Willoughby, Richard Chancellor, Nelson, and others, to the White Sea*, Richard Bentley, Londres, 1854.

Hart, Albert Bushnell, y Edward Channing, *Documents describing the voyage of John Cabot in 1497*, John Boyd Thacher Collection, 1893.

Kirwan, Laurence Patrick, *Historia de las exploraciones polares*, Caralt, Barcelona, 1965.

Raymond Beazley, Charles, *John and Sebastián Cabot, The discovery of North America*, H. F. Wilson, Cambridge, 1898.

### 3. PIONEROS

Collinson, Richard, *The three voyages of Martin Frobisher, in search of a passage to Cathaia and India by the North-west*, The Hakluyt Society, Londres, 1867.

De Veer, Gerrit, *The three voyages of William Barentz to the Arctic regions, (1594, 1595, and 1596)*, Charles Tilstone Beke, Londres, 1876.

Hakluyt, Richard, *The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English nation*, 1599 (reedición de J. MacLehose and sons, Glasgow, 1904).

Medina, José Toribio, *Una expedición española a la Tierra de los Bacallaos*, J. T. Medina, Santiago de Chile, 1896.

#### 4. HUDSON

De Veer, Gerrit, *The three voyages of William Barentz to the Arctic regions, (1594, 1595, and 1596)*, Charles Tilstone Beke, Londres, 1876.

Heawood, Edward, *A history of geographical discovery in the seventeenth and eighteenth centuries*, Cambridge University Press, Cambridge, 1893.

Hudson, Henry, «*The story of America in pictures, the discoverers*», *The Mentor*, Nueva York, 1915.

Read, John M., *A historical inquiry concerning Henry Hudson*, J. Munsell, Albania, 1866.

Uncle, Philip, *The adventures of Henry Hudson*, Appleton & Company, Nueva York, 1842.

## 5. DISCOVERY

Alexander, Philip F., *The North-west and North-east passages 1576-1611*, Cambridge University Press, Cambridge, 1915.

Gosch, C. C. A., *Danish Arctic Expeditions 1605-1620*, vols. 1 y 2, The Hakluyt Society, Londres, 1897.

Markham, Clements, *The voyages of William Baffin, 1612-1622*, The Hakluyt Society, Londres, 1881.

Miller Christy, F. L. S., *The voyages of Captain Luke Foxe of Hull, and Captain Thomas James of Bristol, in search of a North-West passage, in 1631-32*, The Hakluyt Society, Londres, 1894.

Scott, George Firth, *The romance of Polar exploration*, Seeley, Londres, 1906.



## 6. TRAFALGAR

AA. VV., *The Arctic Club manual*, The Arctic Club, Nueva York, 1906.

Beechey, Frederick William, *A voyage of discovery towards the North Pole: performed in His Majesty's ships Dorothea and Trent, under the command of Captain David Buchan, R. N.; 1818: to which is added, a summary of all the early attempts to reach the Pacific by way of the Pole*, Richard Bentley, Londres, 1843.

Parry, Edward, *Journal of a voyage for the discovery of a north-west passage from the Atlantic to the Pacific: performed in the years 1819-20, in His Majesty's ships Hecla and Griper, under the orders of William Edward Parry; with an appendix, containing the scientific and other observations*, John Murray, Londres, 1821.

—, *Narrative of an attempt to reach the North Pole*, John Murray, Londres, 1828.

—, *Three voyages for the discovery of a north-west passage from the Atlantic to the Pacific and narrative of an attempt to reach the North Pole*, vols.1-4, Harper, Nueva York, 1940.

Ross, John, *A voyage of discovery, made under the orders of the Admiralty, in His Majesty's ships Isabella and Alexander, for the purpose of exploring Baffin's Bay, and inquiring into the probability of a north-west passage*, John Murray, Londres, 1819.

—, y James Clark Ross, *Narrative of a second voyage in search of a North-west passage: and of a residence in the Arctic regions during the years 1829, 1830, 1831, 1832, 1833: including the reports of Commander, now Captain, James Clark Ross, R.N., F.R.S., F.L.S., &c. and the discovery of the Northern Magnetic Pole*, A. W. Webster, Londres, 1836.

Ross, James Clark, *On the Position of the North Magnetic Pole*, en *Philosophical Transactions of the Royal Society of London*, vol. 124, pp. 47-52, Londres, 1834.

## 7. FRANKLIN

Flinders, Matthew, *A voyage to Terra Australis undertaken for the purpose of completing the discovery of that vast country, and prosecuted in the years 1801, 1802 and 1803, in His Majesty's ship The Investigator*, vols. 1 y 2, W. Bulmer, Londres, 1814.

Franklin, John, *Narrative of a journey to the shores of the Polar sea, in the years 1819, 1820, 1821*, John Murray, Londres, 1822.

—, *Thirty years in the Arctic regions*, George Cooper, Nueva York, 1859.

Simmons, Peter Lund, *Sir John Franklin and the Arctic regions*, G. H. Derby and co., Búfalo, 1852.

## 8. BÚSQUEDA

Collinson, Richard, *Journal of HMS Enterprise, on the expedition in search of Sir John Franklin's ships by Behring Strait, 1850-55*, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, Londres, 1889.

Rae, John, *Narrative of an expedition to the shores of the Arctic sea in 1846 and 1847*, T. & W. Boone, Londres, 1850.

Weld, Charles Richard, *The search for Sir John Franklin. A lecture delivered at the Russell Institution, January 15, 1851*, Richard Bentley, Londres, 1851.

## 9. AMERICANOS

- Brown, John, *The North-west Passage: And the Plans for the Search for Sir John Franklin*, E. Stanford, Londres, 1860.
- De Haven, Edwin Jesse, *Papers 1832 to 1928*, United State Naval Academy, Nimitz Library.
- Hall, Charles Francis, *Arctic researches, and life among the Esquimaux: being the narrative of an expedition in search of Sir John Franklin, in the years 1860, 1861, and 1862*, Harper and Brothers, Nueva York, 1865.
- Hayes, Isaac Israel, *An Arctic boat journey, in the autumn of 1854*, Ticknor and Flieds, Boston, 1871.
- , *The Open Polar Sea: A narrative of a voyage of discovery towards the North Pole, in the schooner «United States»*, Hurd and Houghton, Nueva York, 1869.
- Kane, Elisha Kent, *The US Grinnell Expedition in search of sir John Franklin, a personal narrative*, Harper & Brothers, Nueva York, 1854.
- , *Arctic explorations in search of Sir John Franklin*, T. Nelson and Son, Londres, 1885.
- , *The Far North: exploration in the Arctic regions*, William P. Nimmo, Edimburgo, 1879.
- , *Access to an open Polar sea in connection with the search after Sir John Franklin and his companions, a lecture in the American Geographical and Statistical Society (Dec. 14, 1852)*, Godwin Baker, Nueva York, 1853.
- Simmons, Peter Lund, *The Arctic Regions. American expedition in search of sir John Franklin*, Miller, Orton & Mulligan, Auburn y Búfalo, 1854.

## 10. NORDESTE

De Long, George W., *The voyage of the Jeannette*, Bpughton, Mifflin and Co., Boston, 1884.

Nansen, Fridtjof, *In Northern mists: Arctic exploration in early times*, Frederik A. Stokes, Nueva York, 1911.

—, y Lieut. Johansen, *Farthest North; being the record of a voyage of exploration of the ship Fram 1893-96, and of a fifteen months' sleigh journey*, MacMillan, Londres, 1897. (Hay trad. cast.: *En la noche y entre los hielos*, Timun Mas, Barcelona, 1998.)

Nordenskiöld, Adolf Erik, *The Arctic voyages of Adolf Erik Nordenskiöld. 1858-1879*, MacMillan, Londres, 1879.

—, *The voyage of the Vega round Asia and Europe; with a historical review of previous journeys along the north coast of the Old World*, MacMillan, Londres, 1885.

## 11. GREELY

Greely, Adolphus W., *Three years of Arctic service*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1886.

—, *Explorers and Travellers*, Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1894.

Rapley, Rob (dir.), *American experience: The Greely Expedition*, Apograph Productions Inc., 2011. (Documental del canal PBS.)

## 12. NOROESTE

Amundsen, Roald, *The North West Passage*, E. P. Dutton and Co., Nueva York, 1908.

Frammuseum.no, Biografías de Sverdrup y Amundsen, web de The Fram Museum, 2018.

Sverdrup, Otto, *New Land: four years in the Arctic regions*, Longmans, Green and Co., Nueva York, 1904.

### 13. CARRERA

Bruce, William, *Polar exploration*, Williams and Norgate, Londres, 1903.

Lachambre, Henry, y Alexis Manchuron, *Andrée's balloon expedition in search of the North Pole*, Frederick A. Stokes, Nueva York, 1898.

—, *Andrée and his balloon*, A. Constable, Edimburgo, 1898.

Luis Amadeo de Saboya, *La Stella Polare nel mare Artico*, Ulrico Hoepli, Milán, 1903.

—, *On the Polar Star in the Arctic*, Hutchinson, Londres, 1903.

—, *Ruwenzori*, E. P. Dutton and Co., Nueva York, 1908.

—, *Karakoram*, E. P. Dutton and Co., Nueva York, 1909.

Scott, George Firth, *The romance of Polar exploration*, Seeley, Londres, 1906.

Tenderini, Mirella, y Michal Shandrick, *El Duque de los Abruzos, vida de un explorador*, Desnivel, Madrid, 2001.



## 14. NORTE

Cook, Frederick, *My attainment of the Pole*, Mitchell Kennerley, Nueva York y Londres, 1911.

«Facts of Peary and Cook», *The International Journal of Scientific History*, Baltimore, 1997.

(Disponible en Peary, <http://www.dioi.org/EMS-facts.pdf>, y Cook, <http://www.dioi.org/j738.pdf>.)

Henson, Matthew, *A negro explorer at the North Pole*, Frederick A. Stokes, Nueva York, 1912.

Miller, J. Martin, *Discovery of the North Pole: Dr. Frederick Cook's own story of how he reach the North Pole*, J. T. Moss, Chicago, 1909.

Peary, Robert E., *Northward over the great ice*, Frederick A. Stokes, Nueva York, 1898.

—, *The North Pole: Its discovery in 1909 under the auspices of the Peary Arctic Club*, Frederick A. Stokes, Nueva York, 1910.

## 15. FINAL

Arnesen, Odd, *The Polar Adventure: The Italia tragedy seen at close quarters*, Victor Gollancz, Londres, 1929.

Cross, Wilbur, *Disaster at the pole: The tragedy of the airship Italia and 1928 Nobile expedition to the North Pole*, Lyons Press, Guilford, 2000.

Herbert, Wally, *Across the top of the world: the last great journey on Earth*, Longmans, Nueva York, 1971.

«Visions. The Antarctic Files: sir Wally Herbert», entrevista en BBC, 1994. (Accesible en <https://www.youtube.com/watch?v=nnccr-zT5tg>)

# Agradecimientos

La semilla que dio origen a este libro se encuentra en el patrocinio de cientos de mecenas que decidieron apoyar un extraño proyecto de Podcast dedicado a las expediciones científicas. Me resulta imposible citar a todos los que entran en mi web de [Patreon.com/Irreductible](https://patreon.com/Irreductible) y se animan a financiar esta idea de audios de aventuras pero, sin duda, mi primer agradecimiento es para todos esos valientes que pusieron, y siguen poniendo, su confianza en mi trabajo.

Estos *500 años de frío* son fruto también de la amistad de grandes profesionales que, durante la última década, se han ido añadiendo a mi vida. Gracias a Antonio Martínez Ron por tantos y tantos proyectos juntos, por su desinteresada generosidad al revisar los diferentes borradores de este libro y por sus consejos para mejorarlo. Me gustaría recordar también a otros buenos amigos que, desde hace ya bastantes años y a pesar de mis reticencias, me animaron a escribir mi propio libro. «Ponte y escribe algo ya, Peláez» es una frase que he escuchado en muchas ocasiones de boca de algunos benditos pesados, como Juan Ignacio Pérez, Xurxo Mariño o Carlos Briones, a los que debo agradecer sus cariñosos empujones.

La paciencia, la atención al detalle y el cariño de Diana durante el largo proceso de documentación también deberían tener un hueco en esta sección de agradecimientos.

Gracias a Carmen Esteban, a José Manuel Sánchez Ron y a todo el equipo editorial por su decidida apuesta en esta aventura ártica. Bastaron un solo café en un bar de Madrid y un par de minutos explicando el proyecto para que me dijeran... ¡Adelante, escríbelo!

En el ámbito más personal no puedo olvidarme de mis hermanos, Alberto y Antonio, que han seguido mis particulares aventuras en la divulgación durante los últimos años. A mi tía Ángela, profesora de Historia, que desde joven supo alentar mi curiosidad por el arte, la belleza y el esfuerzo. A mi padre, Francisco, por su paciencia y a mi madre, Teresa... Sé que hubiera estado muy orgullosa de tener esta obra entre sus manos.

*500 años de frío*  
Javier Peláez

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal)

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.  
Puede contactar con CEDRO a través de la web [www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com) o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

© Javier Peláez, 2019

© del diseño de la cubierta, Planeta Arte & Diseño  
© de la imagen de la cubierta, Sr. García

© Editorial Planeta S. A., 2019  
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)  
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.  
[www.ed-critica.es](http://www.ed-critica.es)  
[www.planetadelibros.com](http://www.planetadelibros.com)

Primera edición en libro electrónico (epub): septiembre de 2019

ISBN: 978-84-9199-154-0 (epub)

Conversión a libro electrónico: El Taller del Llibre, S. L.  
[www.eltallerdelllibre.com](http://www.eltallerdelllibre.com)