

# LA CONQUISTA DEL POLO NORTE

Fergus Fleming

Una de las últimas  
epopeyas de la humanidad



Lectulandia

Desde comienzos del siglo XIX, el Polo Norte encendió la imaginación y avivó el deseo de exploración y conquista de numerosos aventureros, científicos y expedicionarios que veían en él algo más que «un punto sin extensión, magnitud o grosor alrededor del cual gira el eje terrestre». Se rumoreaba que esos inaccesibles parajes escondían una misteriosa isla de basalto; otros sostenían la existencia de un inmenso mar cálido, y muchos — estadounidenses, británicos, noruegos, alemanes, austrohúngaros e italianos — arriesgaron la vida para acercarse un poco más a los ansiados 90° de latitud norte.

En esta trepidante crónica, seguimos los pasos de exploradores como John Franklin, Elisha Kent Kane, Fridtjof Nansen o Robert Edwin Peary, quien supuestamente fue el primer ser humano que pisó el polo en 1909. En sus arriesgadas travesías, más de un jefe expedicionario desapareció para siempre con toda su tripulación; otros sobrevivieron a duras penas al escorbuto, a la congelación, a temperaturas de casi 70° bajo cero o a sus propios delirios de grandeza. Basándose en los vívidos diarios de a bordo, en los relatos periodísticos de la época y en una exhaustiva documentación, Fergus Fleming reconstruye en estas páginas una de las últimas epopeyas de la humanidad, en la que se mezclan rivalidades internacionales, afán de aventuras y el heroísmo más desinteresado.

**Lectulandia**

Fergus Fleming

# **La conquista del Polo Norte**

ePub r1.0  
FLeCos 28.02.17

Título original: *Ninety degrees North. The Quest for the North Pole*  
Fergus Fleming, 2001  
Traducción: Jordi Beltrán Ferrer

Editor digital: FLeCos  
ePub base r1.2

---

**más libros en [lectulandia.com](http://lectulandia.com)**

---

Dios dio al hombre «el dominio de *toda* la tierra» y no hizo ninguna excepción con el Polo Norte.

Sir John Barrow, 1846

Pero ¿qué es el polo? Un punto sin magnitud, un extremo del eje sobre el cual gira la esfera terrestre, sin longitud, anchura ni espesor.

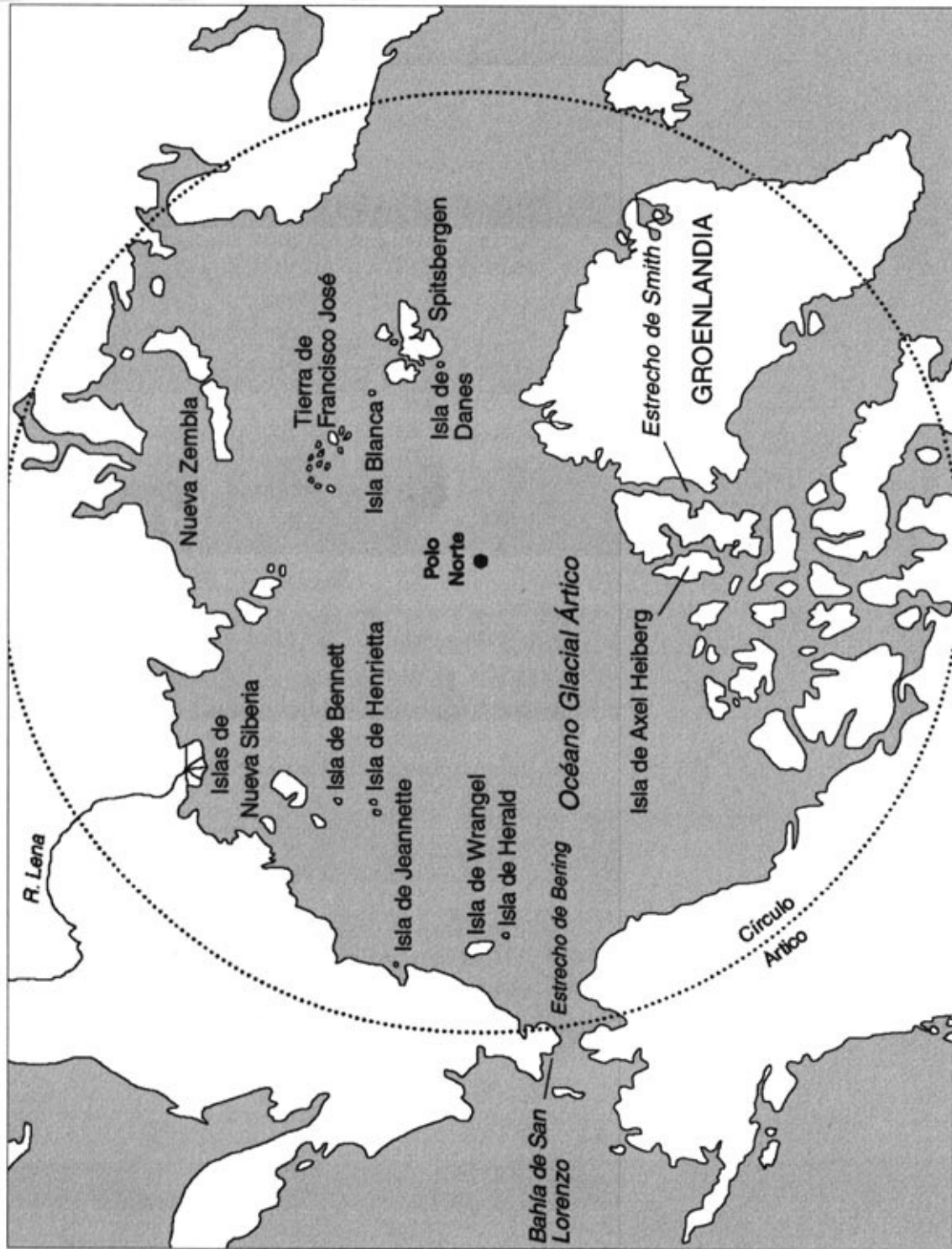
*Blackwood's Magazine*, 1875

¿Es la lucha por alcanzar los objetivos lo que hace feliz a la humanidad? ¿De qué sirven los objetivos por los objetivos? ... todos desaparecen... Es sólo cuestión de tiempo.

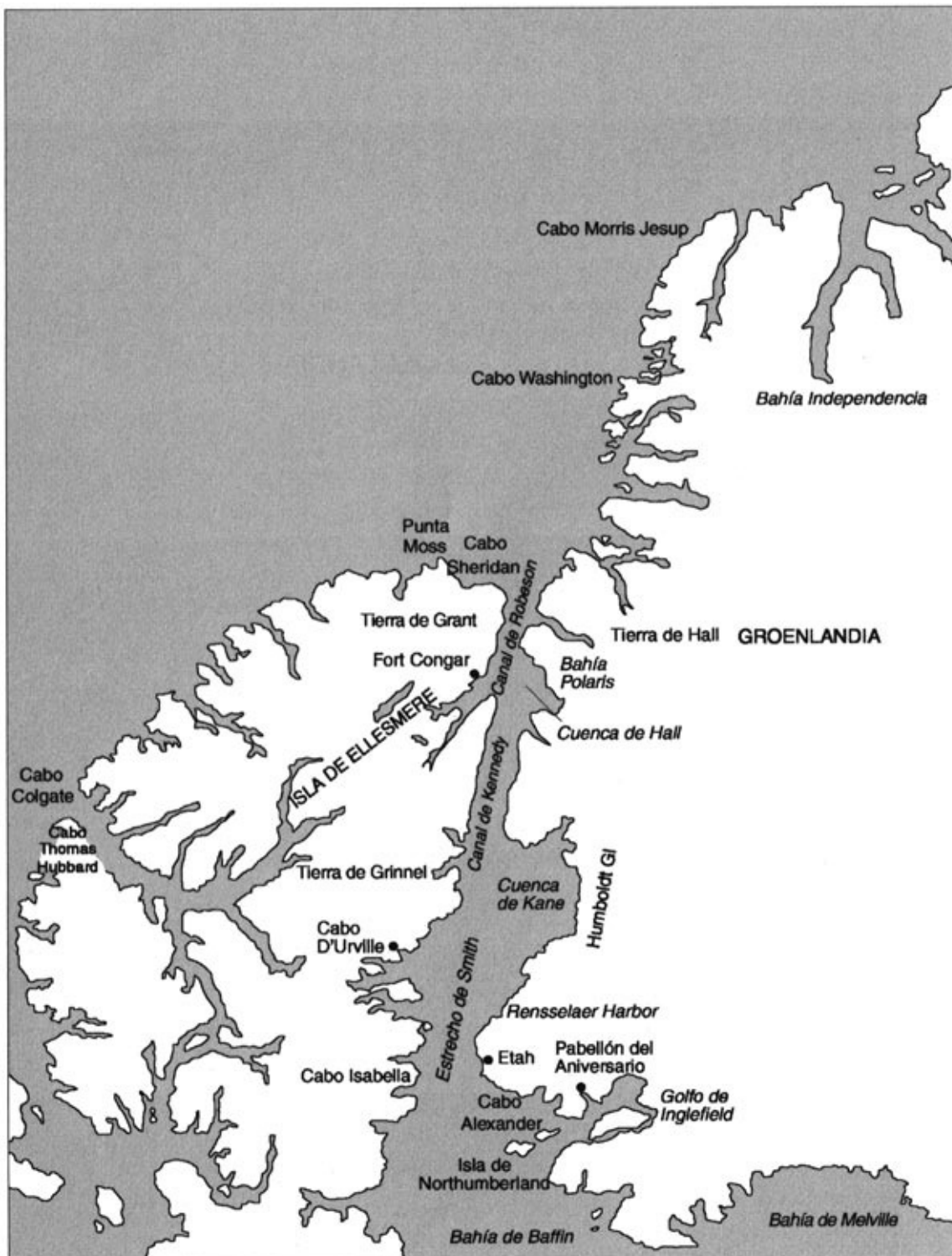
Fridtjof Nansen, hacia 1900

¡El polo por fin! El premio de tres siglos, mi sueño y mi ambición durante veintitrés años. *Mío* por fin.

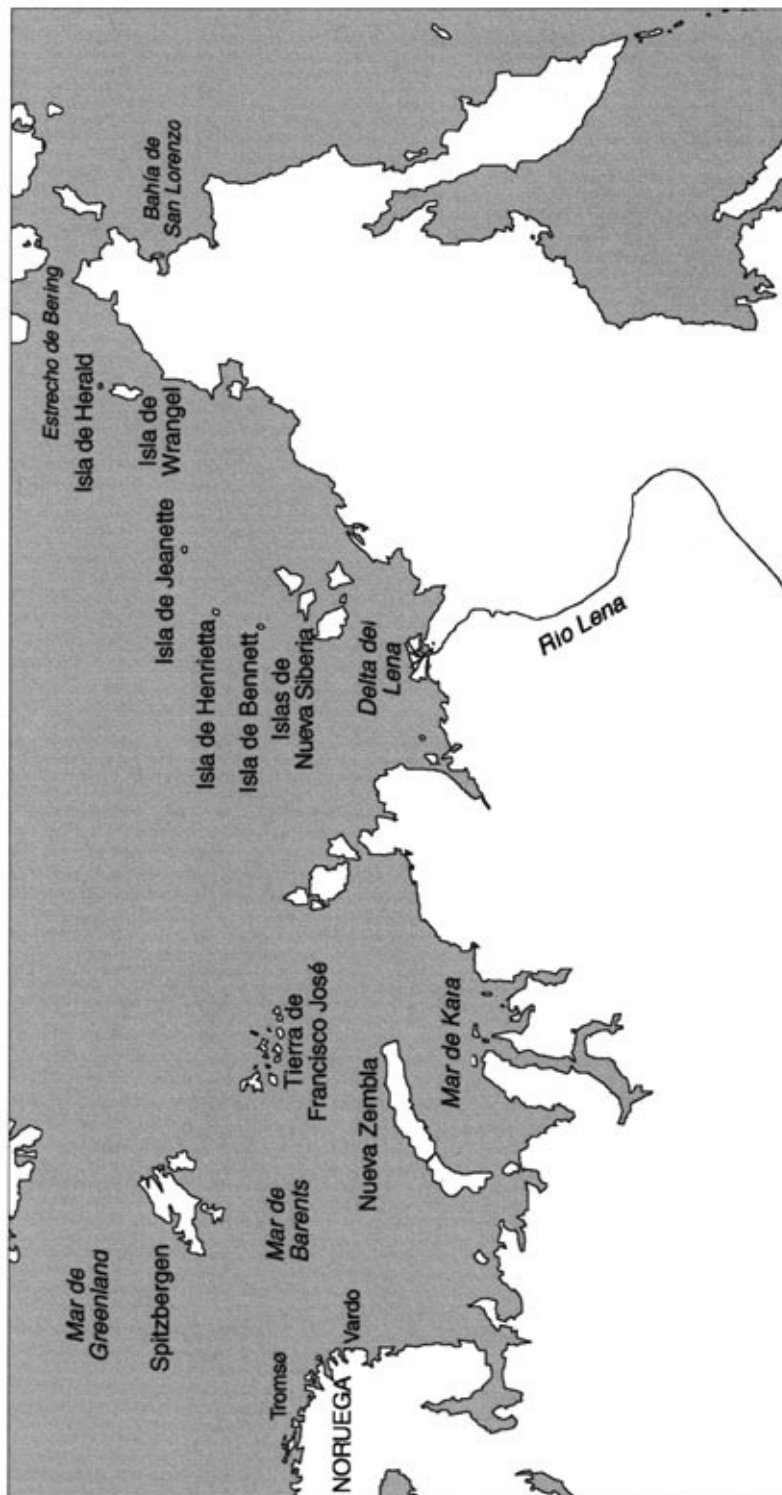
Robert Edwin Peary, 1909











## Prefacio y agradecimientos

Hace siete años decidí escribir una historia del Ártico en dos volúmenes. Al igual que muchos planes ambiciosos, el mío se vino abajo casi inmediatamente. El primer volumen se convirtió en *Barrow y sus hombres*, una historia de las exploraciones británicas en la primera mitad del siglo XIX que abarcaba no sólo el Ártico, sino también la Antártida, Australia y el África occidental. El segundo se convirtió en el libro que tiene el lector en las manos. Ambas obras son independientes una de la otra, pero, a pesar de ello, pueden leerse de forma consecutiva porque las hazañas que se describen en la primera llevan directamente a las que se cuentan en la segunda. Fue Sir John Barrow quien en el siglo XIX fomentó el interés por el Ártico, y fue la búsqueda de uno de sus «hombres», Sir John Franklin, que desapareció en el paso del Noroeste, lo que empujó a futuros exploradores a buscar el Polo Norte. De hecho, tan larga era la sombra del programa de Barrow que en 1927 Roald Amundsen, conquistador de ambos polos, todavía citaba a Franklin como inspiración.

Este relato de las exploraciones del Polo Norte va dirigido a quienes no conocen el tema. Incluye necesariamente episodios que los aficionados a él reconocerán. Se han escrito muchos libros sobre exploradores estadounidenses como Kane, Hall, De Long, Greely y Peary, y se han publicado libros parecidos a éste, entre los cuales el mejor y más completo es *The Arctic Grail*, de Pierre Berton, publicado en 1988. Sin embargo, al lado de lo conocido hay muchas cosas que espero que sean nuevas. Las expediciones austrohúngara e italiana, por ejemplo, no han merecido la atención de la mayoría de los historiadores; la historia de la expedición alemana apenas se ha contado desde su regreso en 1870; el intento ruso de 1913-1914 es prácticamente desconocido, y podría escribirse un libro sobre la expedición británica de 1875-1876, cuyo heroico fracaso reproduciría en la Antártida el capitán Scott: en ambos casos la eminencia gris fue Sir Clements Markham (que da la casualidad de que era admirador de Sir John Barrow). Además, la historia del polo suele terminar con su «conquista» en 1909 por Robert Peary —o, si se prefiere, por su competidor Frederick Cook—, pero como la mayoría de las autoridades en la materia aceptan ahora que ambos falsificaron sus conclusiones, he incluido el intento de Sedov en 1914, el vuelo de Amundsen-Ellsworth en 1925, el vuelo de Byrd en 1926 y la expedición en dirigible de Amundsen-Ellsworth-Nobile aquel mismo año, la última de las cuales fue indiscutiblemente la primera en llegar a su destino.

La prioridad es una cuestión espinosa. ¿Llegó Peary al polo? Hay científicos que

han pasado años en estaciones construidas sobre hielos flotantes y que han visto condiciones tan benignas que hacen pensar que el exagerado recorrido de Peary fue posible. Algunos exploradores polares, asimismo, se han mostrado reacios a descartar sus afirmaciones. En 1988, la National Geographic Society<sup>[1]</sup> estudió sus fotografías y presentó «pruebas» de que había llegado al polo. Otras entidades estadounidenses, menos partidistas, estudiaron sus observaciones y sacaron la conclusión de que no había llegado. ¿Y Cook? Hay intransigentes que insisten en que sí llegó, a pesar de las pruebas abrumadoras de que era un farsante. ¿Y Byrd? Una vez más hay división de opiniones y algunos dicen que sí, mientras que otros afirman que buscaba publicidad y que mintió en todo momento, a la vez que una tercera facción, más generosa, sostiene que, aunque no llegó al polo, creía sinceramente que había llegado. Lo único que puede decirse con seguridad es que Amundsen, Ellsworth y Nobile fueron los primeros en ver el polo; que los primeros en poner los pies en él fueron los veinticuatro científicos que bajo el mando de Aleksandr Kuznetsov llegaron en avión en 1948, durante la guerra fría, por orden de Josif Stalin, y que en 1969 una expedición capitaneada por el explorador británico Wally Herbert fue no sólo la primera en llegar al polo en trineo, sino también la primera en atravesar la banquisa ártica, lo cual fue una hazaña asombrosa. En justicia, Kuznetsov y Herbert deberían figurar de forma prominente en este libro. Si no es así se debe solamente a las limitaciones de la narración. Como ha señalado el historiador del Ártico Christopher Pala, llegar al Polo Norte fue un sueño durante siglos; pero los que llegaron no fueron los que habían soñado con ello. Esta historia trata de un sueño y termina en 1926.

Hasta ahora se ha tratado al Polo Norte como pariente pobre del Polo Sur, en lo que se refiere a las imágenes. Es una lástima, porque todas las expediciones al Ártico encontraron algo único que merecía documentarse gráficamente, aunque lo hicieron de maneras diferentes: los primeros exploradores, como Kane y Hayes, hicieron esbozos y los dieron al mejor pintor que encontraron con instrucciones de trabajar a partir de ellos; expediciones posteriores llevaron como mínimo un ilustrador, a veces también un fotógrafo, y, más adelante, sencillamente una cámara. Algunos exploradores, como Julius Payer, eran artistas por derecho propio. Aquí, por tanto, reproducidas con gran gasto personal (Joanna: sé que te llevarías una decepción si no dijera eso) hay una selección de sus obras, algunas de las cuales no se han visto desde hace más de un siglo.

Al escribir este relato he utilizado, siempre que ha sido posible, los diarios originales de los protagonistas. No obstante, estoy en deuda con la obra de autores anteriores que han escrito extensamente sobre personas y expediciones a las que aquí se dedica un único capítulo. Recomendando su lectura a todo el que esté interesado en la historia del Ártico. Citaré sólo unas cuantas: *The Noose of Laurels*, de Wally Herbert, proporciona un análisis definitivo de Peary y su polémica con Cook; *Nansen*, de Roland Huntford, es una obra de erudición indiscutible que deberían leer todos los que quieran saber de este hombre grande y enigmático; *The Myth of the Explorer*, de

Beau Riffenburgh, es una verdadera mina de material minuciosamente anotado; *Icebound*, de Leonard Guttridge, cuenta toda la historia de De Long, y su *Ghosts of Cape Sabine* hace lo propio con Greely. *Weird and Tragic Shores*, de Chauncey Loomis, revela todo lo referente a Hall; George Corner y Oscar Villarejo han sondeado los diarios relativos a la expedición de Kane, y *Arctic Grail*, de Pierre Berton, como ya hemos mencionado, es lectura obligada para todos los aficionados.

Quisiera dar las gracias a mi agente, Gillon Aitken; mi editor, Neil Belton, cuya atención al manuscrito fue magistral; Eugene Rae, Caroline Hoyle y Janet Turner de la biblioteca de la Real Sociedad Geográfica, por su incansable asistencia; Joanna Scaddon, que se desvivió por darme acceso a la colección de ilustraciones de la RSG; Andrew Tatham, que me dio acceso a los archivos de la RSG; todos los miembros del Scott Polar Research Institute, en particular Lucy Martin, que proporcionó fotografías, y Robert Headland, que me orientó y detectó los numerosos errores del manuscrito; al doctor Peter Broucek del Österreichisches Staatsarchiv, Viena; Mick Conefrey de la BBC, que proporcionó generosamente material de su documental *Icemen*; también al personal de la British Library; la Kensington and Chelsea Library; la London Library; el National Maritime Museum; la National Portrait Gallery; el National Register of Archives, la biblioteca del Congreso, Washington, DC; también a Sajidah Ahmad, Clare Alexander, Charlie Fletcher, Tora Fost, Sally Riley, Jane Robertson, Angela Rose, Leslie Shaw, Claudia Broadhead, Sam Lebus y Milly Simpson.

#### NOTA SOBRE EL TEXTO

*Medidas:* En sus diarios, los exploradores utilizan normalmente millas náuticas para describir la distancia. Un grado de latitud = 60 minutos = 60 millas náuticas (cada milla tiene alrededor de 2026 yardas o 1850 m). También empleaban millas ordinarias (que son más cortas: 1760 yardas o 1609 m), millas alemanas (que son aproximadamente el triple de una milla náutica), kilómetros y, ocasionalmente, verstas rusas (1167 yardas o 1067 m). Para la temperatura, usaban grados Fahrenheit, Celsius y Réaumur (convertibles a Celsius, multiplicando por 1,25). En la edición que el lector tiene en sus manos, todas estas medidas han sido convertidas al sistema métrico decimal. Las millas son siempre náuticas. Las temperaturas aparecen en grados Celsius.

*Nombres:* A los esquimales se les conoce ahora por el nombre con que se designan a sí mismos: inuit. Sin embargo, como la mayoría de los exploradores de la época les llamaban esquimales, he conservado el término. Con los topónimos he hecho algo parecido: Spitsbergen, en lugar de Svalbard; isla del Príncipe Rodolfo, en vez de Ostrov Rudolfa, etcétera.

*Escorbuto.* Esta enfermedad aparece en todas las historias sobre el polo y, sin mucha explicación, se acepta generalmente que es una *cosa mala*. El apéndice

explica hasta qué punto era mala. Reproducido del *Scurvy Report* [Informe sobre el escorbuto] de la expedición de Nares en 1875-1876, describe los síntomas, la patología y (en la medida en que se conocían entonces) las causas.

## Cronología de las principales expediciones

- 1845 Sir John Franklin, de la Marina británica, entra en el paso del Noroeste con el *Erebus* y el *Terror*. Ni él, ni sus barcos, ni su tripulación volverán a ser vistos. Posteriores misiones de rescate resucitan la secular búsqueda del Polo Norte.
- 1852 Mientras busca a Franklin, el comandante Edward Inglefield, de la Marina británica, descubre que el estrecho de Smith es navegable. Su *Peep into the Polar Basin* [Atisbo de la cuenca polar] induce a pensar que los barcos podían atravesar el estrecho de Smith hasta llegar a un teórico mar Polar abierto y desde allí hasta el polo mismo.
- 1853-1855 Elisha Kent Kane manda una expedición estadounidense a bordo del *Advance* y remonta el estrecho de Smith, teóricamente en busca de Franklin, pero también con el propósito de encontrar el Polo Norte. Sobrevive a un motín, a la pérdida de su barco y a un peligroso viaje de vuelta en bote y anuncia que ha encontrado una extensión de agua que dio la casualidad de estar temporalmente libre de hielo.
- 1860-1861 Uno de los oficiales de Kane, Isaac Israel Hayes, remonta el estrecho de Smith con otra expedición, a bordo del *United States*. También él ve el mar Polar abierto. También él está equivocado.
- 1860-1869 Un impresor de Cincinnati, Charles Francis Hall, hace dos viajes al Ártico en busca de Franklin. Al regresar con testimonios de los esquimales sobre la suerte de los supervivientes, vuelve su atención al Polo Norte.
- 1869-1870 Alemania envía una expedición al polo al mando del capitán Karl Koldewey. El *Germania* y el *Hansa* llegan a la costa oriental de Groenlandia y se separan. Tripulantes del *Germania*, provistos de trineos, exploran la costa y llegan a los 77° 01' norte. El *Hansa* es aplastado y su tripulación navega a la deriva en un témpano de hielo hacia el sur y recorre seiscientas millas antes de llegar a un lugar seguro.
- 1871-1873 Hall llega al punto más septentrional, 82° 11', pasando por el estrecho de Smith a bordo del *Polaris*. Tras su muerte —o posiblemente su asesinato— la

expedición se desintegra. Posteriormente el *Polaris* naufraga. La mitad de la tripulación navega a la deriva hacia el sur, en un témpano de hielo, y es rescatada seis meses más tarde.

1872-1874 El capitán Karl Weyprecht y el teniente Julius von Payer, del Imperio austrohúngaro, exploran la posibilidad de que la corriente del Golfo cree una «entrada termométrica» en el polo. Su barco, el *Tegetthoff*, se ve atrapado por el hielo. Navegan a la deriva hacia el norte y descubren un grupo de islas al que dan el nombre de Tierra de Francisco José. Amenazados por el escorbuto, abandonan el barco y arrastran sus botes en dirección sur hasta que encuentran mar abierto.

1875-1876 El capitán George Nares, de la Marina británica, atraviesa el estrecho de Smith con el *Alert* y el *Discovery*. Sus trineos, tirados por hombres, recorren la costa noroccidental de Groenlandia y gran parte de la costa septentrional de la isla de Ellesmere. Viajando por la banquisa, un grupo llega a los 83° 20' norte. Debilitada por el escorbuto, la expedición regresa un año antes de lo previsto.

1878-1879 Al mando del *Vega*, el barón Nils Adolf Erik Nordenskiöld de Suecia logra atravesar el paso del nordeste.

1879-1882 Patrocinado por el magnate de la prensa estadounidense James Gordon Bennett, el teniente George Washington De Long cruza el estrecho de Bering a bordo del *Jeannette*, en busca de una segunda «entrada termométrica» en el polo. El barco se hunde. Doce hombres, entre ellos De Long, perecen en el delta del Lena.

1881-1884 A instancias de Weyprecht, Europa y Estados Unidos adoptan 1882 como el Primer Año de Cooperación Polar Internacional. Adolphus Greely, del Ejército estadounidense, instala un puesto en Fort Conger, en la isla de Ellesmere. Uno de sus tenientes llega a un nuevo punto más septentrional, en los 83° 23,8.' Al no recibir suministros, Greely evacua a sus hombres por tierra. Cuando son rescatados, sólo siguen vivos seis del grupo de veinticuatro y algunos de ellos han recurrido al canibalismo.

1883 Nordenskiöld intenta cruzar Groenlandia y fracasa.

1886 Robert Edwin Peary, ingeniero civil estadounidense, intenta inútilmente cruzar Groenlandia.

1888 Fridtjof Nansen, neurocientífico noruego, efectúa la primera travesía de Groenlandia e introduce los esquíes como instrumento de la exploración del Ártico.

- 1891-1892 Peary regresa a Groenlandia y llega en trineo con dos hombres a Independence Bay creyendo —erróneamente— que es el punto más septentrional de la isla.
- 1893-1896 Nansen entra con el *Fram* —barco proyectado para que resista la presión del hielo— en la banquisa polar, con la esperanza de navegar a la deriva desde Siberia hasta el Atlántico. Durante el viaje, Nansen y un tripulante, Hjalmar Johanssen, abandonan el barco para esquiar hasta el Polo Norte. Alcanzan un nuevo punto más septentrional, en los 86° 10', antes de retirarse a la Tierra de Francisco José, donde son rescatados por Frederick Jackson. El *Fram* termina su viaje al mando de Otto Sverdrup.
- 1893-1895 Peary repite su viaje en trineo por Groenlandia. Logra pocas novedades.
- 1894-1897 Frederick Jackson conduce la expedición Harmsworth-Jackson hasta la Tierra de Francisco José. Tres años de meticulosa exploración topográfica se ven interrumpidos por la llegada de Nansen y Johanssen. Inspirado por su ejemplo, Jackson lleva a cabo su propio intento de llegar al polo en trineo. No llega más allá de los límites septentrionales del archipiélago.
- 1897 Salomon Andrée vuela de Spitsbergen en dirección al polo a bordo del globo *Eagle*. En los 82° 93' norte, el mal tiempo obliga al *Eagle* a aterrizar y Andrée y sus dos acompañantes tienen que dirigirse a pie a un lugar seguro. Están a punto de conseguirlo. En 1930 se descubren sus restos en una pequeña isla situada al este de Spitsbergen.
- 1898-1902 Otto Sverdrup remonta el estrecho de Smith con el *Fram* y logra explorar la región al oeste de la isla de Ellesmere.
- 1898-1902 Peary pierde todos los dedos de los pies, menos dos, debido a la congelación, en un esfuerzo por tomarle la delantera a Sverdrup, pues cree, erróneamente, que éste trata de robarle la gloria. Desde la isla de Ellesmere viaja por la banquisa hasta alcanzar los 84° 17' norte.
- 1899 Walter Wellman, periodista estadounidense, trata de llegar en trineo al polo desde la Tierra de Francisco José. Regresa convertido prácticamente en un inválido, sin haber salido nunca del archipiélago.
- 1899-1900 El duque de los Abruzos dirige una expedición italiana al polo, pasando por la Tierra de Francisco José. El capitán Umberto Cagni y otros tres hombres llegan en trineo a un nuevo punto más lejano, en los 86° 33' norte, antes de emprender un arriesgado viaje de retorno. Tres miembros de su equipo de



apoyo desaparecen en el hielo.

1901-1902 Por encargo del industrial estadounidense William Ziegler, Evelyn Baldwin trata de llegar al polo desde la Tierra de Francisco José utilizando perros y ponis. Fracasa ignominiosamente.

1903-1905 La segunda expedición patrocinada por Ziegler, bajo el mando de Anthony Fiala, desembarca en la Tierra de Francisco José. Los resultados apenas son mejores que los de la primera.

1905-1906 Peary atraviesa la banquisa ártica en trineo desde la isla de Ellesmere y alcanza los 87° 06' norte. Sus observaciones son dudosas.

1906 Wellman lo intenta de nuevo, esta vez en dirigible desde Spitsbergen. No consigue despegar a causa de un fallo del motor.

1907 Wellman lleva un dirigible más seguro a Spitsbergen. Se estrella en un glaciar.

1907-1909 Frederick Cook, antiguo compañero de Peary, atraviesa el Ártico al oeste de la isla de Ellesmere y afirma que, además, ha llegado al polo. Recibido al principio como conquistador, pronto se demuestra que es un farsante.

1908-1909 Peary llega en trineo al polo, por la banquisa ártica, desde la isla de Ellesmere. A diferencia de Cook, se da crédito a su afirmación. Más adelante se demuestra que sus observaciones son falsas.

1909 Wellman llega a Spitsbergen con un dirigible nuevo y mejorado. Vuela unos cuantos kilómetros hacia el norte antes de verse obligado a retroceder. Luego, el globo hace explosión.

1913-1914 Gregoriy Sedov, topógrafo ruso, se dirige al polo en el vapor *Foka*. Con fondos y provisiones insuficientes, su expedición consigue explorar partes de Nueva Zembla y la Tierra de Francisco José. Sedov muere en un viaje en trineo por la Tierra de Francisco José y el *Foka* regresa con dificultad.

1925 Roald Amundsen y Lincoln Ellsworth salen de Spitsbergen en dos hidroaviones Dornier. Llegan a los 88° norte, antes de que fallos en los motores los obliguen a aterrizar. Dejan uno de los hidroaviones en el hielo y, después de dos semanas de reparaciones, se escapan (por poco) en el otro.

1926 Robert Evelyn Byrd vuela en dirección al polo desde Spitsbergen. Investigaciones posteriores hacen pensar que no alcanzó su meta.

1926 Roald Amundsen, Lincoln Ellsworth y Umberto Nobile vuelan desde Spitsbergen hasta Alaska en el dirigible *Norge*. Son las primeras personas en ver el Polo Norte.

1948 Siguiendo instrucciones de Josif Stalin, un equipo de hombres de ciencia vuela al norte con fines científicos y estratégicos. Al mando de Aleksandr Kuznetsov, son los primeros en poner los pies en el polo.

1968-1969 El explorador británico Wally Herbert se convierte en el primer hombre no sólo en llegar al polo a pie, sino en atravesar la banquisa polar.

Hay cinco Polos Norte: el geográfico, que es el casquete fijo y absoluto del globo; el magnético, el que señalan nuestras brújulas y no es estacionario, sino que yerra actualmente por el Ártico canadiense; el geomagnético, que centra el campo magnético de la Tierra y se encuentra hoy sobre el noroeste de Groenlandia: el de la Inaccessibilidad, lugar de nombre magnífico en el océano Ártico, al norte de Alaska, que representa el punto más septentrional en todas las direcciones desde tierra (en la actualidad, mil cien kilómetros desde la costa más cercana); e incluso hay un polo en el cielo, el celeste, la extensión astronómica de una línea trazada a través del eje de la Tierra, que casi toca la estrella Polar.

John Cleve Symmes no sabía esto. De haberlo sabido, es probable que lo hubiera rechazado por considerarlo lamentablemente convencional. Porque Symmes, exoficial del Ejército de Estados Unidos, tenía una visión del Polo Norte cuya ingeniosidad aún no se ha igualado. Durante los primeros decenios del siglo XIX dio conferencias en salas abarrotadas de público, utilizando un globo de madera construido especialmente para demostrar su teoría de la geografía polar. Su globo tenía dos anillos que representaban los campos de hielo situados en ambos extremos del eje de la Tierra. Hasta aquí, todo bien. Que las regiones polares eran lugares fríos y helados lo sabía todo el mundo. Donde el globo de Symmes se apartaba de la norma, sin embargo, era en sus agujeros avellanados, que representaban los polos mismos. Eran, según Symmes, entradas a una serie de siete mundos que se alojaban unos dentro de otros como los estratos en una esfera china. Por los agujeros penetraba suficiente luz solar como para sostener una débil forma de vida —al menos eso parecían probar sus diagramas, que eran fruto de cálculos complicados— e incluso, si el aire del centro era un poco viciado, no por ello dejaba de ser respirable. Symmes explicaba que, si uno pudiera llegar al polo, tendría a su alcance todo un universo interior.

Symmes presentaba sus teorías «de manera confusa y envueltas en fraseología casera<sup>[2]</sup>» y murió en 1829 sin haber probado ninguna de ellas. Con todo, fue increíblemente popular en su tiempo. Era cierto que algunos asistían a sus conferencias sólo para reír, pero asistían de todos modos. «Juro por mi vida que es verdad», declaró Symmes en una circular de 1818, «y estoy dispuesto a explorar el

vacío, si el mundo me apoya y me ayuda en la empresa.»<sup>[3]</sup>. En 1822, veinticinco miembros del Senado votaron a favor de mandar una expedición que investigase la existencia del agujero y, tres años después, Rusia le ofreció una plaza en un viaje al Polo Norte. Symmes tuvo que rechazar la invitación porque carecía de fondos.

En el momento de su muerte Symmes ya había caído en desgracia y el «agujero de Symmes» había pasado a ser sinónimo de patraña. Pero el atractivo de un agujero polar no desapareció, ya estuviese en el norte o en el sur. En 1838, cuando Estados Unidos envió al teniente Charles Wilkes a explorar la Antártida, se pidió a uno de los acólitos de Symmes, un hombre llamado Jeremiah Reynolds, que se uniera a la expedición. Al mismo tiempo, Edgar Allan Poe incorporó el agujero de Symmes a su famoso relato *Las aventuras de Arthur Gordon Pym*, en el cual un joven navegante se sumerge en el eje más meridional de la Tierra, donde le recibe una gigantesca figura blanca que podría representar a Dios, pero podría ser igualmente uno de los habitantes blanqueados del averno de Symmes.

Es fácil, desde un punto de vista moderno, burlarse de las fantasías de Symmes. La verdad es que sus conjeturas podían ser tan ciertas como las de cualquiera. Nadie sabía qué había en el Polo Norte. La leyenda decía que en los ápices del mundo había continentes ignotos, tierras arcádicas cuyos benignos (y posiblemente divinos) habitantes esperaban pacientemente que la humanidad los descubriese. Una teoría más racional que defendían muchos afirmaba que el Polo Norte era un mar templado. A favor de este argumento estaba el hecho de que se sabía que el hielo fluía hacia el sur; también era sabido que se pegaba a masas de tierra tales como Groenlandia y otras islas árticas. Esto hacía pensar que alguna fuerza empujaba el hielo hacia el sur y que no había tierra en el Polo Norte, porque, en caso contrario, el hielo se habría pegado a ella. ¿Era posible, pues, que el polo comprendiese un lago tibio que presionara la banquisa que lo rodeaba y produjera los icebergs que amenazaban constantemente a las flotas balleneras del Atlántico Norte? ¿Era posible, incluso, que ese lago fuese la cisterna global que alimentaba los océanos del mundo? En esta teoría había grandes agujeros (aunque ninguno podía compararse con el de Symmes), pero, a falta de algo mejor, había que conformarse con ella. La idea de que aún podía haber tierra de algún tipo en los confines del mar Polar abierto era demasiado atractiva para descartarla por completo —se pensaba en un volcán, una isla y hasta un pico de roca cónico como el pivote global—, pero la sugerencia que hicieron sin mucha convicción uno o dos científicos de que no había nada más que hielo en el polo se rechazaba por derrotista y por carecer de fundamento.

El atractivo del mar Polar abierto era muy real. Si existía tal mar, permitiría a los navegantes europeos acceder con rapidez a los lucrativos y exóticos mercados de Oriente. En contra de esta promesa, sin embargo, se hallaba la aparente imposibilidad de llegar a él. Hacia 1533 Sir Hugh Willoughby había llevado dos barcos al desastre y finalmente había perecido con muchos de sus hombres en la costa de Finlandia. Al cabo de poco tiempo, el explorador holandés Willem Barents pasó apuros ante la

costa de Rusia, en el mar que ahora lleva su nombre. Y, en el siglo siguiente, al otro extremo de Rusia, el danés Vitus Bering murió en el estrecho situado entre Alaska y Siberia. Estos navegantes y muchos otros dejaron sus nombres y sus huesos en el mapa del Ártico, sin detectar siquiera la posibilidad de que existiese un mar Polar abierto. Pero el sueño continuó y a comienzos del siglo XIX Sir John Barrow se convirtió en el último en perpetuarlo.

Como segundo secretario del Almirantazgo británico, de 1804 a 1845, e impulsor del mayor programa sistemático de exploración del mundo, John Barrow creía apasionadamente en el mar Polar abierto. En 1818 mandó dos barcos de la Armada británica con la misión de encontrarlo, atravesarlo y tomar posesión de él en nombre de Gran Bretaña. Encontraron la banquisa a la altura de Spitsbergen y tuvieron que retroceder en desorden, con las cuadernas azotadas por tempestades tan violentas que hacían sonar las campanas de los barcos. Barrow no se arredró y en 1827 envió otra expedición bajo el mando del capitán W. E. Parry, famoso explorador que ya había demostrado su valía en tres viajes al Ártico. Barrow comprendió que, para llegar al mar Polar abierto, tal vez habría que pasar por una tundra de hielo y dotó a Parry de botes-trineo que podrían arrastrarse por los témpanos hasta un punto donde pudieran navegar triunfalmente hasta el polo. Parry y sus hombres arrastraron con valentía sus botes a través de la banquisa polar y alcanzaron los 82° 45' antes de darse cuenta de que, por más que se esforzaran, el hielo se movía hacia el sur más rápidamente de lo que ellos podían andar hacia el norte. Se retiraron sin haber aclarado la cuestión del mar Polar abierto.

Symmes, que en aquel tiempo aún vivía, recibió el fracaso de Parry con desprecio. Era hostil a los que no estaban de acuerdo con él y seguía aferrándose a su teoría. «Si la proposición de las esferas concéntricas o un globo hueco la hubiera formulado un filósofo inglés o francés, en lugar de un nativo de Estados Unidos», escribió uno de sus propagandistas, James McBride, «dudo mucho que su autor y sus seguidores hubieran sido objeto de tanto escarnio<sup>[4]</sup>». A su modo de ver, existía una conspiración antiestadounidense. Las empresas de Barrow, a las que se había dado mucha publicidad, abarcaban no sólo el Polo Norte, sino también el paso del Noroeste, una vía marítima que atravesaba el Ártico canadiense. Se suponía —luego se vería que erróneamente— que proporcionaba un atajo entre el Atlántico y el Pacífico y tenía tanto interés para Estados Unidos como para Gran Bretaña. Cuando Parry fue enviado en busca del paso del Noroeste, la facción de Symmes se sublevó patrióticamente. «Parry ha emprendido ahora su tercer viaje», escribió McBride, «como si allí hubiera algún misterio oculto que el Gobierno inglés ansiara explotar... Me siento empujado a creer que han descubierto algo en aquellas regiones que indica un estado de cosas diferente de lo que hasta ahora se creía que existía.»<sup>[5]</sup>

Ni Parry «el explorador» ni Symmes «el visionario» llegaron a descubrir la verdad. Pero John Barrow sí la descubrió, de forma extraña y póstuma. En 1845, tres años antes de morir, envió a Sir John Franklin en busca del paso del Noroeste.

Franklin zarpó con dos de los mejores barcos rompehielos de la Armada británica, cuyas hélices eran impulsadas por motores de locomotora dignos de toda confianza. Llevaba provisiones para siete años, cubertería de plata y 1000 ediciones encuadernadas de la revista *Punch*. No había ninguna posibilidad de que algo saliese mal. Entró en el Ártico y ni él, ni sus barcos, ni sus 136 oficiales y marineros volvieron a ser vistos jamás.

Durante los diez años siguientes docenas de barcos zarparon en busca de Franklin. Finalmente se descubrieron reliquias y esqueletos que indicaban que sus barcos se habían visto atrapados por el hielo cerca de la isla del Rey Guillermo, al oeste de Boothia, península que sobresale de la costa ártica de Canadá. La tripulación había intentado llegar a pie al Canadá continental, en el sur, y había perecido a causa de una combinación de escorbuto e inanición. El decenio de las misiones de rescate puso al descubierto un misterio que todavía se está examinando hoy. También reveló la futilidad de tratar de encontrar una vía marítima que permitiese atravesar el archipiélago del norte, que estaba asfixiado por el hielo. Y puso el Ártico definitivamente en el mapa. El lugar empezaba a ser conocido, de la misma manera, quizá, que la Luna. Pero había una diferencia clave: la Luna era visible, mientras que nadie sabía qué había en el polo y eso era lo que, de forma encubierta, querían averiguar muchos de los que trataban de rescatar a Franklin.

En una de sus últimas diatribas, publicada en 1846, *Sir John Barrow* escribió: «El Polo Norte es la única cosa del mundo sobre la que no sabemos nada, y esa falta total de conocimiento debería ser un acicate para adoptar los medios de borrar esa mancha de ignorancia de esta época de progresos»<sup>[6]</sup>. Sus palabras seguían citándose más de cincuenta años después.

Entre Groenlandia y el Ártico canadiense hay una extensión de agua llamada bahía de Baffin. Desde la bahía de Baffin, tres posibles rutas marítimas llevan al interior del Ártico: el estrecho de Smith al norte, el estrecho de Jones al oeste y al sur del estrecho de Smith y, más al sur y al oeste, el estrecho de Lancaster. Fue en el estrecho de Lancaster donde se internó Franklin en 1845, navegando rumbo oeste hasta llegar a la isla de Cornwallis, punto en el que, después de un breve reconocimiento del norte, se dirigió al sur por el estrecho de Peel y allí, a la altura de la isla del Rey Guillermo, encontró la muerte. Naturalmente, la mayoría de los que querían rescatarle había penetrado tras él en el estrecho de Lancaster. Su tarea debería haber resultado fácil: Franklin tenía órdenes de llegar tan al oeste como fuera posible (la isla de Cornwallis) y luego poner proa al sur en busca del paso del Noroeste; pero si no había ninguna ruta hacia el sur, debía navegar hacia el norte y ver si encontraba una en esa dirección. Al llegar a la isla de Cornwallis, los rescatadores vieron que el estrecho de Peel se hallaba bloqueado por el hielo y, sin pararse ni un momento a pensar que en otros años podía haber estado abierto, volvieron la atención hacia el

norte. En 1852 aún no se había encontrado a Franklin y los que querían salvarle empezaban a sentirse desconcertados. Parecía haberse esfumado del mapa.

Que no le encontraran se debió en parte a la mala suerte meteorológica: Franklin había bajado por el estrecho de Peel en una estación anormalmente cálida. También se debía a la ambición inoportuna: si se descartaba la ruta hacia el sur, quedaba sólo la del norte, lo cual presentaba la posibilidad de que Franklin hubiese penetrado en el mar Polar abierto y que luego no hubiera podido escapar de él. Los cambios del estado del hielo eran muy conocidos en este caso y concordarían perfectamente con el hecho de que parecía haberse esfumado y, detalle importante, darían a quien lo encontrase la oportunidad de encontrar también el Polo Norte.

Entre los que utilizaron la búsqueda de Franklin como excusa para buscar el polo estaba un comandante británico llamado Edward Inglefield. En 1852 entró con el yate de vapor *Isabel* en la bahía de Baffin y puso proa directamente hacia el estrecho de Smith, al cual, según escribió, «es bien sabido que se había dirigido a veces la atención de Sir John Franklin»<sup>[7]</sup>. Inglefield mentía descaradamente. Por confusas que pudiesen parecer las órdenes de Franklin, ni una sola vez mencionaban el estrecho de Smith. A decir verdad, desde su descubrimiento en 1818, se creía que el estrecho de Smith era una bahía y, si no una bahía, entonces un canal que se hallaba permanentemente lleno de hielo. No había ninguna razón concebible para que Franklin fuese allí, y una de las pocas cosas que se sabían de su expedición era que no había ido. A pesar de ello, Inglefield persistió en su patraña. La suya era una expedición menor en lo que se refería a buscar a Franklin, pero era importante en la búsqueda del polo. Al entrar en el estrecho de Smith, Inglefield no encontró hielo, sino aguas abiertas. Se extendían hasta muy lejos e Inglefield se adentró en ellas tanto como pudo. Le impulsaba la esperanza declarada de «sobre todo dar con Franklin y prestarle ayuda<sup>[8]</sup>» —haber dicho otra cosa le hubiera hecho parecer un aventurero insensible—, pero, al acercarse al norte, «pasaron rápidamente por mi cerebro pensamientos descabellados de llegar al polo, de abrimos paso hasta el estrecho de Bering»<sup>[9]</sup>..

A 78° 28' de latitud norte, el hielo le obligó a retroceder y regresar a la bahía de Baffin, donde hizo un intento infructuoso de penetrar en el estrecho de Jones, antes de subir por el estrecho de Lancaster como todos los demás. Volvió a Londres sin ninguna noticia de Franklin y con un puñado de cartas de sus compañeros. Su viaje recibió poca atención de un público que esperaba oír lo que le había pasado a su héroe desaparecido. Sin embargo, causó revuelo entre la banda secreta de interesados por el Polo Norte. Inglefield afirmó haber llegado «hasta ciento treinta millas más al norte que cualquier otro navegante<sup>[10]</sup>» y, si bien esto era incorrecto —el paralelo 80 lo habían cruzado en el Atlántico como mínimo dos expediciones previas—, no cabe duda de que se había adentrado en el estrecho de Smith más que nadie; asimismo, había dado con lo que posiblemente era una ruta hacia el mar Polar abierto. Uno de los primeros en responder a su descubrimiento fue un joven estadounidense llamado

Elisha Ken Kane.

Kane había nacido en 1820 y era el mayor de los siete hijos de una respetable familia de clase alta de Filadelfia. Su padre era juez, su madre era una bella dama de la alta sociedad y Kane se hizo hombre y llegó a ser un doctor apuesto y cortés. Nada hacía pensar que sería explorador, no sólo por ser un vástago de la clase dirigente, sino también porque, durante toda su vida, estuvo constantemente enfermo. Había sido un niño enfermizo que padecía del corazón; en sus tiempos de estudiante había sufrido tanto a causa de la fiebre reumática que no era nada seguro que fuese a vivir muchos años. Contrariamente a lo que se esperaba —o tal vez previsiblemente—, se convirtió en uno de los viajeros más románticos del siglo. «Si has de morir, muere al pie del cañón»<sup>[11]</sup>, le aconsejó su padre. Así pues, exploró el Mediterráneo, visitó México, la India, China y el África occidental. Recorrió las catacumbas de Tebas, en las Filipinas pasó por encima del cráter de un volcán, asido a una soga de bambú, y mandó un contingente de guerrilleros mexicanos. Pensó que, dado que moriría de todos modos, ¿por qué iba a malgastar el tiempo estando enfermo en casa? (De hecho, estuvo igualmente enfermo en el extranjero, donde padeció todas las enfermedades posibles y, en México, recibió un lanzazo en el abdomen). Pero ninguno de estos reveses le arredró. Se alistó en la Armada en busca de aventuras y se encontró con que se mareaba en el mar y la disciplina era demasiado severa para su naturaleza rebelde. Escribió que su existencia se veía asfixiada por «el deprimente tedio de las pequeñas aventuras»<sup>[12]</sup>. Lo que quería era algo grande, algo que le permitiera hacerse famoso. En consecuencia, en 1852 se ofreció como oficial médico voluntario de una de las misiones que intentaron encontrar a Franklin, la que patrocinó el filántropo neoyorquino Henry Grinnell.

Mientras Inglefield subía por el estrecho de Smith en 1852, Kane se encontraba bloqueado por el hielo a la altura de la isla de Cornwallis. Fue el periodo más incómodo, más aterrador y, pese a ello, más gratificante de su vida. Contemplaba con ojos maravillados la belleza sobrenatural del paisaje; la perspectiva de una muerte súbita e inesperada le llenaba de euforia; el frío y la duración del invierno sin sol le impresionaban. Sobre todo, se sintió encantado al ver que, aparte de un breve episodio de escorbuto que combatió con una dieta de aceite de oliva, zumo de lima, patatas y chucrut, se encontraba mejor de lo que se había encontrado en toda su vida. El 29 de enero de 1853 se alejó cerca de un kilómetro y medio de su barco y disfrutó a solas del primer amanecer que ponía fin a ochenta y seis días de tinieblas árticas. «¡Nunca», escribió, «hasta que me cubra la tierra de la sepultura o el hielo, volveré a privarme de esta bendición de bendiciones!»<sup>[13]</sup>.

El invierno de 1852-1853 no reveló nada sobre el paradero de Franklin —aunque se descubrieron las sepulturas de tres de sus tripulantes en la isla de Beechey, frente a la isla de Cornwallis— y la expedición de Grinnell fue una de las muchas que dieron por terminada una temporada infructuosa. Al volver a Nueva York, sin embargo, la tripulación fue recibida con aplausos. Hasta entonces el paso del Noroeste había sido



un coto cerrado de Gran Bretaña. Desde los tiempos de la reina Isabel, los navegantes ingleses habían surcado de forma desordenada, y generalmente desastrosa, sus aguas desconocidas. En 1853, apenas había habido un año de los últimos treinta y cinco en el cual la región no hubiese recibido la visita de alguna expedición. Sus hazañas habían sido impresionantes y en modo alguno aburridas, pero se habían contado, en general, empleando el estilo árido que cabía esperar de los oficiales de la Armada. La expedición de Grinnell fue la primera incursión estadounidense en el Ártico, y la acogieron con entusiasmo, en primer lugar por el mero hecho de haber regresado y, en segundo lugar, porque su oficial médico, E. K. Kane, era un publicista fascinante.

Kane dio conferencias ante miles de personas, a las que emocionaba con sus descripciones de la vida en el helado norte. Tan grande era su popularidad que podía pedir hasta 1400 dólares por una sola aparición, y se los pagaban. Su diario, publicado en 1854, fue un gran éxito de ventas desde el primer momento. Nunca antes se había contado de forma tan convincente un relato de aventuras en el Ártico. En todas las páginas los lectores compartían los sentimientos del autor, que les mostraba las vicisitudes de la vida en el Ártico: las barbas que se pegaban a la lengua al lamerlas, la mantequilla que sólo podía cortarse a hachazos, los efectos debilitadores del escorbuto, la rareza de la refracción ártica, el crujido amenazador del hielo joven contra la proa, los horrores de encontrarse «encolado», el terrible espectáculo de los témpanos de hielo —de más de un kilómetro y medio de anchura y un peso que superaba los dos millones de toneladas— alzándose y haciéndose astillas, al montar unos sobre otros. La narración de Kane contenía imágenes tan cortantes que prácticamente mordían las uñas de los lectores.

Kane se convirtió en un héroe y sus rasgos barbudos pasaron a ser familiares entre ciudadanos de todo el país. Conquistó a una amante-trofeo... una amante rara: Margaret Fox era espiritista, un arquetipo de su profesión que, con los dedos de los pies, que tenían articulaciones dobles, transmitía por medio de golpecitos mensajes del más allá en habitaciones a oscuras. Kane también empezó a albergar delirios de grandeza. «No eres digna de mi consideración permanente», le dijo a Margaret en una muestra poco ortodoxa de afecto. «Nunca lograrías llegar a la altura de mis pensamientos<sup>[14]</sup>». Declaró cariñosamente que Margaret era una simple charlatana y que su vida no era sólo tediosa, sino también pecaminosa. Él, en cambio, era el «Doctor Kane de los mares Árticos»<sup>[15]</sup>. El Ártico era su vocación y regresaría a él tan pronto como fuera posible. Se imaginaba un futuro en el cual una Margaret Fox mejorada e instruida se convertiría en la esposa de un Kane triunfador, el descubridor del polo. Con gran sorpresa suya, este futuro parecía muy alcanzable. A pesar de las objeciones de Margaret, la mandó a un pueblo pequeño de las afueras de Filadelfia, donde contrató a la esposa de un molinero para que le diera una instrucción elemental y la salvaguardase de las tentaciones de la vida en la ciudad.

Mientras tanto, Henry Grinnell no sólo tuvo el gusto de patrocinar una segunda misión en busca de Franklin, sino que, además, no se opuso a que Kane la liderara.

Que Kane fuera médico y no marino, que nunca hubiese mandado un barco, que nunca hubiera tenido hombres a sus órdenes, que nunca hubiese preparado una expedición al Ártico y fuera propenso a una enfermedad recurrente que podía resultar mortal... nada de todo esto, al parecer, tenía importancia, como tampoco la tenía el hecho de que Kane quisiera subir por el estrecho de Smith, el lugar donde menos probable era que estuviese Franklin, pero donde más probabilidades tenía Kane de encontrar un mar Polar abierto.

Durante todo el invierno y la primavera de 1853 Kane hizo sus preparativos. El barco de 114 toneladas *Advance*, en el que había servido anteriormente, ya estaba preparado para el hielo y poco más necesitaba salvo tres balleneras, un bote más pequeño y un novedoso *dingui* metálico de cerca de siete metros, obsequio de su constructor, un tal Francis. Lo único que faltaba era encontrar tripulantes y encargar los pertrechos. Aquí empezaron a notarse la inexperiencia y la mala salud de Kane. Enfermó dos veces de fiebre reumática, y sufrió el peor ataque de su vida en abril. Temía (innecesariamente) que Inglefield llevara otra expedición al estrecho de Smith: «Nada queda... salvo una competición con las probabilidades contra mí», escribió desesperanzado<sup>[16]</sup>. Cuando podía trabajar, las prisas por hacerse a la mar le empujaban a prestar poca atención a los detalles. «Nadie puede conocer tan bien como un viajero del Ártico el valor de la previsión»<sup>[17]</sup>, declaró. Pero él no tenía nada de previsor. Sus pertrechos incluían más de novecientos kilos de *pemicán* (carne desecada y triturada, mezclada con grasa y bayas silvestres), barriles de carne de buey y de cerdo salada, harina, galleta de la armada, ingredientes suficientes para elaborar un poco de cerveza a bordo. Además, había «un paquete de extracto de carne Borden's, algunos paquetes de patata desecada, parecida a la Edwards's, un poco de col en vinagre y una cantidad generosa de frutas y verduras secas estadounidenses»<sup>[18]</sup>. Sobre el papel, todo estaba muy bien y representaba dos años largos de provisiones para un viaje que Kane esperaba que durase un solo año. Pero, a pesar de la fruta seca y la col en vinagre, no había en la bodega vitamina C suficiente para evitar el escorbuto durante un periodo tan largo. Kane contaba alegremente con que podría conseguir provisiones en Groenlandia y pescar y cazar lo suficiente para que la expedición gozase de buena salud, ya que el pescado y la carne frescos eran antiescorbúticos de probada eficacia. Pero era lo bastante honrado para tener dudas. Examinando sus vituallas, escribió con tristeza: «Difícilmente puedo afirmar que soy previsor, ya sea por impulso o por educación»<sup>[19]</sup>.

Si los pertrechos eran insuficientes, la tripulación era un desastre. Kane contrató a dos hombres capacitados, de su viaje anterior: Henry Brooks, primer oficial, y un camarero, William Morton. El resto era una mezcolanza de marineros experimentados, amigos de la familia, voluntarios verdes y la escoria de los muelles de Nueva York. Entre ellos estaban el oficial médico, doctor Isaac Hayes, recién salido de la facultad de medicina; Amos Bonsall, agricultor de Filadelfia; August Sonntag, astrónomo novato; Henry Goodfellow, amigo del hermano de Kane; John

Wilson, oficial de derrota que conocía bien su oficio; Pierre Schubert, cocinero francés; Jefferson Baker, uno de los compañeros de Kane en sus cacerías; Christian Ohlsen, carpintero, el viajero polar más experimentado de toda la tripulación, y dos ratas de muelle que se llamaban William Godfrey y John Blake y fueron los últimos en alistarse a lo que acabaría siendo una tripulación de diecisiete hombres.

El *Advance* zarpó de Nueva York el 31 de mayo de 1853. Después de hacer una advertencia a Margaret Fox en el sentido de que debía superarse, porque si no... Kane se dispuso a interpretar su nuevo papel de capitán. Había formulado un utópico código de conducta. «No navegábamos bajo las reglas que gobiernan nuestros barcos nacionales», explicó, «sino que teníamos nuestras propias reglas, bien meditadas y anunciadas de antemano... Incluían: en primer lugar, la subordinación absoluta al oficial que tuviera el mando o su delegado; en segundo lugar, la abstinencia de toda bebida alcohólica, excepto cuando se administrara en virtud de una orden especial; en tercer lugar, la evitación constante de palabras irreverentes. No teníamos ninguna otra ley<sup>[20]</sup>». Dando por sentado que estas leyes serían obedecidas, se retiró a su camarote y sufrió un mareo tan prolongado y virulento que pocos tripulantes creyeron que viviría para contarlo. Antes de que transcurriera una semana, le pidieron que encerrase a Godfrey y a Blake por insubordinación.

El 20 de julio, el *Advance* llegó a Upernavik, el asentamiento europeo más septentrional en la costa occidental de Groenlandia, donde Kane embarcó a dos tripulantes más: Carl Petersen, conductor de perros danés, que había trabajado para expediciones británicas, y Hans Hendrik, un alegre esquimal de 19 años de edad. Petersen quedó consternado al ver los pertrechos y la tripulación, y el capitán le produjo mala impresión. Tuvo una premonición de que el barco no aguantaría. Hans fue más estoico: «De todos modos, pensé, si no perezco, regresaré»<sup>[21]</sup>. Kane también compró un tiro de 46 perros de trineo y la añadió a los seis terranovas que ya tenía. Con Petersen y Hendrik como guías, esperaba utilizar los perros con trineos durante la primavera siguiente. Un hecho preocupante fue que no había pescado que comprar, puesto que el bacalao se había retrasado aquel año. Pero Kane no se desanimó. En su opinión, todo iba a las mil maravillas.

Cuando Wilson, el oficial de derrota, confesó que no tenía ninguna experiencia en el hielo, Kane respondió que no se preocupara, que él lo conocía como la palma de la mano. Por ejemplo, había una antigua regla del Ártico según la cual los navegantes debían mantenerse cerca de la costa, donde solía haber aguas abiertas. A su modo de ver, era una tontería. La regla podía ser válida al empezar la estación, cuando todo se encontraba lleno de hielo, pero ahora los témpanos se estaban rompiendo y se podía ahorrar mucho tiempo valioso navegando entre ellos. «¡Observa!», fue su tácita fanfarronada cuando, al zarpar de Upernavik, metió el *Advance* entre el hielo.

Era obvio que Kane no había leído ninguna historia del Ártico. Una y otra vez los exploradores habían indicado que los témpanos eran una amenaza. Moviéndose constantemente, no dejaban ningún paso libre y, si el viento soplaba con fuerza, un

barco podía verse aplastado entre ellos. Al cabo de unos días de viaje peligroso, que había causado la pérdida de una ballenera y una boya de espeque, el abandono temporal de varios tripulantes en témpanos cercanos, al tiempo que se veían empujados decenas de millas hacia el sur, Kane navegaba lentamente junto a la costa, a la manera tradicional. Wilson empezó a albergar dudas sobre su capitán.

El 31 de julio fueron obsequiados con «un maravilloso espectáculo que ninguna excitación causada por el peligro podría habernos hecho pasar por alto. Salió el sol de medianoche... que encendió hogueras multicolores en toda la superficie [del hielo] y transformó el hielo que nos rodeaba en un gran resplandor de joyería, carbúnculos llameantes y rubíes y oro fundido»<sup>[22]</sup>. El *Advance* se abrió paso crujiendo entre las joyas, mientras Kane señalaba alegremente cada uno de los cabos y promontorios que Inglefield había cartografiado. El 7 de agosto, después de pasar entre los cabos Isabella y Alexander, portales del oeste y el este, respectivamente, del estrecho de Smith, desembarcó en la isla de Littleton, frente a la costa occidental de Groenlandia, y dejó en ella un depósito de víveres. Al menos en este sentido era previsor. Según un solo hombre, *Sir John Ross*, que había soportado cuatro años en el hielo, la única razón por la cual Franklin no había regresado aún era porque no había dejado depósitos de provisiones que le permitieran volver a pie a un lugar seguro, si sus barcos se veían atrapados. Kane tomó nota y, por consiguiente, en la isla de Littleton cargó provisiones, mantas y unos cuantos metros de tela impermeable para el suelo en el bote metálico del señor Francis. Echó arena y agua sobre el contenido del bote, que, al helarse, se convirtió en un bloque que parecía de cemento y era inmune a los animales merodeadores, pero de fácil acceso para los seres humanos. Regresó al *Advance* y se felicitó a sí mismo por su previsión. No se dio cuenta, sin embargo, de que había reducido más sus provisiones. Y tampoco de que sus bien meditadas reglas estaban resultando insuficientes. El 11 de agosto, Godfrey fue arrestado de nuevo, esta vez por agredir a Wilson. Luego estaban los perros de trineo, a los cuales Kane nunca se había acostumbrado. «¡Más molestias por culpa de estos malditos perros!», escribió el 16 de agosto. «Esto es peor que si hubieran vaciado una calle de Constantinopla sobre nuestras cubiertas; ¡la jauría indisciplinada, ladrona y salvaje!»<sup>[23]</sup>. Al faltarles comida —Kane nunca había tenido en cuenta sus necesidades— los perros se comían todo lo que encontraban. Devoraron dos nidos de pájaros que Kane había traído a bordo y, más adelante, trataron de comerse su colchón de pluma. Cuando los soltaron, salieron corriendo «como un hato de cerdos en un robleal de Illinois»<sup>[24]</sup>.. Sus hombres tuvieron que remar ocho millas para recuperarlos.

El 23 de agosto, tras soportar otra tempestad atroz, el *Advance* se encontraba a 78° 41', el punto más septentrional que buque alguno había alcanzado en el estrecho de Smith. Kane se dio unas palmaditas de satisfacción en la espalda. Al mismo tiempo, con todo, empezaba a sentirse preocupado. El invierno llegó pronto aquel año y el mar ya se había transformado en un lodazal pastoso. Para que sus grupos de trineos

fuesen eficaces al llegar la primavera, necesitaba desplazarse tan al norte como fuera posible antes de encontrarse bloqueado por el hielo. No obstante, como escribió, «estamos suficientemente rodeados de hielo como para que nuestras probabilidades de escapar el próximo año sean inciertas»<sup>[25]</sup>. La tripulación se sentía igualmente desgraciada. No tenía ningún deseo irreprimible de encontrar a Franklin y, por lo que podía ver, tampoco lo tenía Kane. Petersen pensaba que el único propósito de Kane para navegar hacia el norte era superar a los británicos, invernar a mayor altitud que nadie para que «las barras y estrellas ondeen donde ninguna bandera británica había ondeado jamás, bajo una galerna polar»<sup>[26]</sup>. El 26 de agosto un portavoz de la tripulación sugirió a Kane que volvieran al punto de partida. Sometieron el asunto a votación y Kane quedó horrorizado al ver que, de toda la tripulación, sólo un hombre, Brooks, pensaba que valía la pena continuar. Tuvo que recurrir a toda su capacidad de persuasión y a la promesa de que buscaría un puerto para invernar, en cuanto alcanzaran el siguiente cabo, para que la tripulación accediera a seguir adelante. No fue exactamente un motín; pero tampoco era la obediencia ciega consagrada en el primero de los tres mandamientos de Kane.

El 29 de agosto ya habían doblado el cabo y el *Advance* se encontraba en una bahía a la que Kane puso el nombre de Rensselaer Harbour. Acto seguido, llevando su promesa hasta el límite, partió con siete hombres en una ballenera, para ver si más allá había un fondeadero mejor. El *Forlorn Hope* [Vana esperanza], como lo bautizó de forma desalentadora, estaba forrado de estaño y a cada hombre se le dieron unos dieciséis kilos de pemicán, un cuchillo de monte y un vaso de hojalata. También se les proporcionaron fajas para meter en ellas sus calcetines mojados, porque Kane pensó con optimismo que el calor corporal los secaría. El reconocimiento llenó a Kane de excitación. El 5 de septiembre cruzaron la desembocadura del río más caudaloso descubierto hasta entonces en Groenlandia. Tenía una anchura de 1206 metros y la marea subía hasta cerca de cinco kilómetros. Kane le dio el nombre de Mary Minturn, en honor de la hermana de la esposa de Grinnell. Más allá, vio al este unas crestas de hielo oscuro que parecían un muro, la morrena frontal del mayor glaciar del Ártico, al que Kane llamó más tarde glaciar de Humboldt. Vieron huellas de ciervo a lo largo de la costa, promesa de carne fresca cuando llegase la primavera. El día 6 abandonó el bote y anduvo hasta un pico cercano para otear la costa hacia el norte. «Nunca olvidaré el espectáculo, cuando, después de un día de mucho andar, contemplé el panorama desde una altitud de 335 metros y vi una extensión que iba más allá del octogésimo paralelo de latitud», escribió. «Con la ayuda de mi catalejo Fraunhofer pude ver que aún había zonas que podían atravesarse». Pero se llevó una decepción al no ver ningún buen fondeadero. «Lentamente, y casi con un suspiro, bajé el catalejo»<sup>[27]</sup>. Tendrían que quedarse en Rensselaer Harbour. El 10 de septiembre ya se encontraba de nuevo en el barco y dirigía los preparativos para el invierno que se avecinaba.

Invernar en el Ártico, cosa aterradora e inaudita hacía menos de cuarenta años,

era ahora, gracias a la experiencia de los pioneros, simplemente cuestión de organizarse bien. Siguiendo los procedimientos habituales, Kane amontonó nieve contra su barco para aislarlo del frío, guardó los pertrechos y los instrumentos científicos en cabañas separadas en la costa, excavó un agujero para el fuego en el hielo con el fin de evitar un incendio e instaló un toldo sobre cubierta para tener más espacio habitable. Después, él y sus hombres se dispusieron a pasar los oscuros meses del invierno que pronto llegaría. Como había predicho Petersen, la bandera de las barras y estrellas ondeaba en el exterior, demostración triunfante de la determinación de Kane de invernar más al norte que nadie. A sólo unos sesenta pasos, sin embargo, se alzaba un iceberg. Al igual que la expedición, había quedado atrapado antes de poder huir. Era un vecino tétrico que les recordaba constantemente que se hallaban ahora en una región donde el hielo mismo luchaba contra el hielo.

Aunque Kane comprendiera la mecánica de invernar, desconocía sus aspectos más complicados. De primordial importancia era el bienestar de la tripulación. Anteriores comandantes del Ártico habían instituido una disciplina rigurosa para tener a los hombres ocupados, al tiempo que los distraían con funciones de teatro, mascaradas, conciertos e incluso periódicos publicados a bordo. Kane tenía a todo el mundo ocupado, pero proporcionaba pocas diversiones y los monótonos placeres de comprobar los instrumentos del observatorio con intervalos de seis minutos (en el caso de los oficiales) y montar guardia durante veinticuatro horas (en el de la tripulación) pronto dejaron de hacer gracia. Cuando no tenían los ojos clavados en el hielo inmóvil, sus hombres sencillamente permanecían sentados, esperando la primavera. El invierno polar, sin sol, que en el mejor de los casos ofrecía un semicrepúsculo, minaba la moral. Hasta Hans, el esquimal, tenía miedo: «Nunca había visto una estación oscura como ésta, era en verdad espantosa, pensé que ya no volveríamos a tener luz diurna. El miedo se apoderaba de mí y rompía a llorar, nunca en la vida había visto tanta oscuridad a mediodía»<sup>[28]</sup>. (En Upernavik el día más oscuro tenía al menos dos horas de luz solar). Los alimentos frescos empezaban a escasear y el principal antiescorbútico era patata cruda rallada: «Lo más que puedo hacer es persuadir a los del comedor a cerrar los ojos y tragársela»<sup>[29]</sup>, escribió Kane.

Además de no aprovisionar su barco de forma suficiente, Kane se había quedado corto al calcular la cantidad de combustible que necesitarían. A finales de febrero habían agotado el petróleo, habían quemado casi todas sus bujías y se les estaba terminando el carbón. No había suficiente para proporcionar agua caliente para lavarse y menos todavía para cocinar; el chef francés tuvo que cerrar su cocina y arreglárselas con una cacerola y la estufa del camarote principal. En el exterior, la temperatura oscilaba entre 63,3 y 72,7 grados bajo cero; en el interior, alcanzaba unos tristes 12,2 grados bajo cero. Respirar no resultaba doloroso, pero Kane observó que todo el mundo respiraba ahora por la boca, con los labios apretados, como sorbiendo el aire con una pajita. Las ratas, que habían subido a bordo en Nueva York, dejaron sus nidos y buscaron el calor de los alojamientos. La infestación fue tan intensa, que

Kane tuvo que fumigar el barco con carbón vegetal. Al llegar a la mitad de la operación, se dio cuenta de que el barco ardía. Se aventuró a bajar, se desmayó a causa de los gases y tuvieron que subirle tirando de los talones. Al recuperarse, él y Ohlsen, el carpintero, volvieron para sofocar las llamas. La fumigación no sirvió para nada: las ratas no tardaron en volver, tan fuertes como siempre.

Los desastres se sucedían. Al cabo de varios días, uno de los perros contrajo una extraña enfermedad parecida a la rabia y trató de morder a varios hombres, antes de que le pegasen un tiro. La pérdida no preocupó a Kane, porque el animal había dado a luz dos cachorros que parecían prometedores. (Habían nacido otros cachorros, a seis de los cuales habían ahogado, para luego convertir a dos de ellos en guantes para los oficiales, y a siete de los cuales se los habían comido sus padres). Poco después, sin embargo, todos menos seis de los 52 perros de tiro habían muerto de la misma dolencia. Por tanto, todas las expediciones en trineo tendrían que recurrir a la tracción humana. Y de los trineos tendrían que tirar hombres que estaban cada vez más débiles, porque, en pleno invierno, el escorbuto ya se había extendido. Petersen comentó cáusticamente: «De la misma manera que con la mayor temeridad y la mayor imprudencia habíamos entrado en puerto para invernar, todas las medidas del señor Kane dieron testimonio de su carencia de habilidades prácticas»<sup>[30]</sup>. Acostumbrado a la callada eficiencia y la disciplina de una expedición de la Armada británica, veía con horror «la irreflexión engreída y la fanfarronería incompetente<sup>[31]</sup>» de su capitán.

La falta de cualidades de líder de Kane se hizo evidente. Criticaba a sus oficiales, al tiempo que trataba de congraciarse con la tripulación. Según Wilson, era «quisquilloso, grosero, a veces insultante... el hombre más presuntuoso que he visto en mi vida». Era «indigno de tener hombres a su cargo, no sabe cómo tratarlos y hace lo que quiere prescindiendo de lo que digamos». El peor de todos los crímenes: «temía realmente ofenderles»<sup>[32]</sup>. Godfrey y Blake eran infractores persistentes, pero Kane se negaba a ser duro con ellos. «Malos sujetos ambos, pero osados, enérgicos y fuertes<sup>[33]</sup>» fue la descripción que hizo de ellos. En una ocasión, Kane ofreció su propio camarote como calabozo para Blake. Repasando su diario, escribió sobre aquel periodo que sus páginas daban «pruebas de un cuerpo debilitado y una mente agobiada»<sup>[34]</sup>. Quizá, con todo, su lenidad no estaba fuera de lugar. Puede que Godfrey fuese un alborotador, pero en los meses venideros demostraría una y otra vez que era el hombre más duro y más capaz que había a bordo.

El sol reapareció el 21 de febrero y Kane se fue corriendo a un promontorio para ser el primero en recibirlo. «Fue como bañarse en agua perfumada»<sup>[35]</sup>, anotó. El espectáculo le animó tanto que ordenó preparar los grupos de trineos. Durante todo el invierno, cuando los aparatos de daguerrotipia que había comprado en Nueva York no funcionaban, debido a la falta de luz solar, en su mente se había estado formando una imagen de aguas libres que conducían al mar Polar abierto. El canal navegable que había visto fugazmente en septiembre había quedado fijado como un paso de plata

hasta el polo. «El gran objeto de la expedición nos retaba a explorar más hacia el norte»<sup>[36]</sup>, explicó en su diario. Petersen y Ohlsen intentaron disuadirle. Hacía demasiado poco que había empezado la estación, la nieve aún no había cuajado, la temperatura era de 40 grados bajo cero y el terreno era difícil. Kane les escuchaba a medias. Cedió hasta el extremo de acceder a que los hombres no subieran por la costa y, en vez de ello, se dirigieran a una masa de tierra que era visible al noroeste. El 16 de marzo, Brooks, Petersen, Ohlsen y Sonntag, junto con otros tres, tomaron los seis perros que quedaban y un trineo cargado de provisiones y recibieron instrucciones de construir una base para futuras operaciones. Debían cruzar el mar y dirigirse a la costa de la isla de Ellesmere o, como la llamaba Kane, la Tierra de Grinnell.

Durante su ausencia, Kane hizo preparativos para otra expedición en trineo. El 31 de marzo escribió que «todo parecía prometedor y sólo esperábamos noticias de que nuestra avanzadilla había depositado sus provisiones en lugar seguro... Excepto unas cuantas cuerdas de trineo y algunos accesorios sin importancia que había que terminar, todo estaba listo»<sup>[37]</sup>. Se encontraba cosiendo a la luz de un quinqué unos mocasines de repuesto, cuando Petersen, Ohlsen y Sonntag subieron a bordo dando traspiés. Tenían la cara negra, hablaban de forma incoherente y sus extremidades estaban congeladas. Sólo Ohlsen dijo algo con cierto sentido y, desde luego, lo que dijo no era lo que Kane quería oír. Las condiciones, como era de prever, habían hecho que viajar resultara imposible: por término medio habían recorrido sólo unos cuatro kilómetros diarios; con frecuencia, las tempestades les habían impedido moverse; el día 29, Brooks y otros tres se vieron inmovilizados por la congelación; tras entrar gateando en su tienda, habían mandado a los otros a buscar ayuda. Ohlsen, Petersen y Sonntag habían recorrido los más de veintisiete kilómetros que había hasta el barco en menos de trece horas, lo cual resultaba asombroso —si era cierto— dadas las condiciones y su debilidad general. Pero se habían desorientado por el camino y no tenían ni idea de dónde podía estar la tienda. Ohlsen suponía que en alguna parte hacia el nordeste. Cuando hubo terminado su relato, se sometió a los cuidados del doctor Hayes, que le amputó los diez dedos de los pies, todos ellos.

El segundo grupo de Kane —entre cuyos miembros estaban Godfrey y Blake— se convirtió en una partida de rescate. Después de atar a un Ohlsen comatoso al trineo, con la esperanza de que pudiese reconocer algún accidente del terreno, Kane y nueve hombres echaron a andar con dificultad por la nieve. Hubieran podido dejar a Ohlsen en el barco. Al recobrar el conocimiento, mostró «señales inequívocas de trastorno mental»<sup>[38]</sup>, y fue incapaz de distinguir una masa de hielo de otra. Kane comprendió ahora que había sido una locura hacer que Brooks saliese tan pronto. El terreno era tan escabroso, que abandonó su trineo después de recorrer algo más de treinta kilómetros y siguió a pie. Dejaron el grueso de las provisiones junto al trineo y cada hombre se llevó víveres suficientes para lo que sin duda sería un breve viaje de ida y vuelta hasta la tienda de Brooks. (Ohlsen ya había recuperado el uso de las piernas, aunque le temblaban). Pero no fue un viaje breve. Pasaron varios días



buscando rastros del trineo de Brooks y las provisiones no tardaron en agotarse. Además, Kane se había olvidado de traer un hornillo para derretir nieve y disponer de agua potable. Trataron de comer nieve, pero después de varios intentos se encontraron con que les despellejaba el rostro. «Todo recurso a la nieve con el propósito de aplacar la sed iba seguido de labios y lengua sangrantes», anotó Kane. «Quemaba como la sosa cáustica<sup>[39]</sup>».

Continuaron luchando durante dieciocho horas sin comida ni agua. Estaban débiles y les daban temblores. El propio Kane se desmayó dos veces. Entonces, por casualidad, Hans, el esquimal, encontró unas huellas borrosas. Las siguieron y vieron una bandera estadounidense ondeando en un montículo. Al pie del montículo ondeaba otra bandera, más pequeña. El asta de la bandera, que apenas sobresalía de un ventisquero, era el palo de la tienda de Brooks. Los primeros hombres que llegaron a la tienda no se atrevieron a entrar. En vez de ello, se colocaron a un lado —«con más bondad y delicadeza de sentimientos de las que normalmente se les supone a los marineros<sup>[40]</sup>»— y dieron a Kane la oportunidad de entrar gateando en lo que estaba convencido de que era un mausoleo. Una vez dentro de la tienda, vio cuatro cuerpos. En la oscuridad del interior se oyeron cuatro débiles vítores. Kane se sintió satisfecho de sí mismo. «Habían contado conmigo: ¡estaban seguros de que llegaría!»<sup>[41]</sup>.

La llegada de Kane no fue una liberación. Era verdad que los rescatadores tenían ahora acceso a las provisiones de Brooks, pero empezaba a anochecer, estaban agotados y necesitaban dormir. El grupo, que ahora se componía de 15 miembros, tenía por refugio una tienda con cabida para ocho personas en la que ya había cuatro bajas. En un raro momento de liderazgo, Kane dio a cada hombre dos horas para que durmiese en la tienda. A los demás, les dijo que combatieran el frío como mejor pudieran, mientras la temperatura descendía hasta los 24 grados bajo cero. Cuando todos hubieron dormido sus dos horas, envolvieron a los afectados por la congelación con pieles de reno, los metieron con calzador en dos sacos de dormir hechos con piel de búfalo y los colocaron en el trineo de Brooks. Pusieron una exigua cantidad de coñac entre las pieles y pusieron la tienda y provisiones para cincuenta horas encima de ellos. Luego, con la excepción de Ohlsen, que se adelantó cojeando para explorar el terreno, los otros se engancharon al trineo y emprendieron el penoso retorno al *Advance*.

Brooks y sus compañeros iban envueltos en pieles, con sólo un agujerito para respirar, por lo que no podían ver adónde iban ni qué les estaba pasando. Pero las sacudidas y el traqueteo les decían que era una odisea de pesadilla. El trineo se atascaba continuamente y había que descargar las provisiones, junto con los enfermos, para salvar una cresta de hielo tras otra. Después de cada obstáculo, las bajas envueltas en pieles eran colocadas de nuevo en el trineo y en él permanecían hasta que había que dejarlas otra vez en el suelo, entre gruñidos, para vencer otra dificultad. El frío afectaba a los que tiraban del trineo, que empezaron a quejarse de

somnolencia. Aseguraron a Kane que no notaban el frío, que lo único que querían era dormir un poco. Kane reconoció la somnolencia como un síntoma de hipotermia y se resistió a sus exigencias, hasta que Hans perdió el conocimiento y cayó dentro de un ventisquero. Blake también cayó y se negó a levantarse. Otro hombre estaba «tieso, tenía los ojos cerrados y apenas podía hablar»<sup>[42]</sup>. De todo el grupo sólo Kane y Godfrey seguían en condiciones. Montaron la tienda con dificultad, pusieron los casos más graves dentro de ella —al buscar en el saco de Brooks, vieron con asombro que el coñac se había helado— y luego echaron a andar en busca del trineo que habían abandonado durante el viaje de ida. Ordenaron a los demás que les siguieran tan pronto como se recuperasen.

Kane no recordaba muchas cosas de la caminata subsiguiente. «Estábamos sumidos en una especie de extraño estupor y teníamos escasa noción del tiempo», escribió en su cuaderno. «Recuerdo estas horas como las peores que he vivido»<sup>[43]</sup>. Empezó a delirar y Godfrey tuvo que empujarle para que siguiese avanzando. Cuando la barba se le heló y quedó pegada a la ropa fue Godfrey quien le liberó con un cuchillo. Osos polares se cruzaban en su camino y rasgaban pedazos de tela abandonada durante el viaje de ida. Pasaron junto a ellos como en un sueño. Kane se preguntó si sería un espejismo. (Godfrey, que más adelante publicó su propio diario, en el cual se ensalzaba a sí mismo, dijo que *era* un espejismo). Al llegar al trineo, con sus provisiones, prepararon algo de comer para los que llegarían más tarde. Luego, una vez los otros les hubieron dado alcance, partieron de nuevo en busca del *Advance*.

Fue la peor etapa del viaje. Todos parecían medio enloquecidos y reían, chillaban y lloraban mientras avanzaban con pasos vacilantes a razón de unos dos kilómetros y medio por hora. Godfrey anotó:

«Sé que todos mis compañeros estaban desesperados, porque reían de forma exagerada, hablaban atropelladamente, soltaban las más terribles imprecaciones, imitaban los gritos y los quejidos de los inválidos, aullaban como animales salvajes y, en resumen, ofrecían una escena de furia demencial como no he visto en ningún manicomio. Al cabo de unos minutos, el horrendo barullo cesaba de pronto y los locos de atar se transformaban en idiotas hoscos y alicaídos que lloriqueaban y sollozaban como críos y, en este estado, seguían avanzando mecánicamente tal vez unos ochocientos metros, hasta que, como si los moviera un espíritu alborotador, tenía lugar otro arrebato y se repetía la escena de furia maníaca»<sup>[44]</sup>.

Los únicos momentos de tranquilidad llegaban cuando hacían un alto e inmediatamente se dormían; o cuando, olvidando por completo la prudencia, comían nieve y el dolor les dejaba sin habla. Godfrey, el único que parecía conservar el

sentido común, escribió que nunca había experimentado un impulso tan apremiante de suicidarse. «Estábamos totalmente enloquecidos», escribió Kane, «y habíamos perdido toda noción sensata de las circunstancias que nos rodeaban. Nos movíamos como hombres en un sueño. Después vimos que nuestras pisadas se habían dirigido en línea recta al bergantín. Debió de ser fruto de una especie de instinto, porque no dejó ninguna huella en la memoria<sup>[45]</sup>». Finalmente llegaron a la seguridad que ofrecía el *Advance* a la una de la tarde del 3 de abril, tras permanecer en el hielo setenta y dos horas con una temperatura media de 40,5 grados bajo cero.

Hayes, que se había hecho cargo del barco durante su ausencia, quedó horrorizado al verles. Las lecciones en la facultad de medicina le habían enseñado muchas cosas, pero nunca cómo tratar a un grupo de locos de atar helados. Sus pacientes se retorcían de dolor al descongelarse sus carnes y el *Advance* «tenía todo el aspecto de una casa de locos»<sup>[46]</sup>. Con notable certeza, sin embargo, Hayes se puso manos a la obra. Cortó los dedos de los pies congelados de cuatro hombres e inyectó morfina a los demás. Pero Schubert, el cocinero francés, murió después de perder un pie entero, y Baker, el viejo compañero de cacerías de Kane, se fue el 7 de abril, víctima del tétanos. El propio Kane se recuperó con una rapidez que asombró a Hayes y pudo levantarse para supervisar el entierro de los dos hombres, o, mejor dicho, su depósito en el observatorio hasta que el terreno se ablandara lo suficiente para enterrarlos. Con todo, parecía no haber aprendido nada de la terrible experiencia que acababa de vivir.

Mientras estaba en el observatorio, un grupo de esquimales se acercó al barco. Habían llegado de Etah, una bahía excepcionalmente verde en la costa occidental de Groenlandia, situada justo debajo del cabo Alexander. Era el asentamiento humano más septentrional del mundo y sus habitantes eran los más aislados de todos los esquimales y los más astutos en lo que se refería a vérselas con el hielo. Utilizando a Petersen como intérprete, Kane compró cuatro de sus perros. Sumados a lo que quedaba de su jauría original, formarían un tiro de trineo completo. Tras despedir a los esquimales —uno de los cuales, según vio Kane con preocupación, le sacaba una cabeza de estatura—, trazó planes para nuevas expediciones.

El primer grupo, que incluía a Kane y a Godfrey, partió el 26 de abril de 1854 para investigar la costa de Groenlandia. El 14 de mayo volvieron, prácticamente muertos, sin haber descubierto mucho. «Puedo decir con toda justicia», anotó Hayes al ver a Kane subiendo con dificultad a bordo, «que perdí toda esperanza de verle recuperarse, siquiera un poco, de su grave postración<sup>[47]</sup>». Según el diagnóstico de Hayes, Kane padecía congelación, oftalmía de la nieve, escorbuto, tifus y «derrames hidrónicos». Los otros estaban poco mejor que él. «Todos ellos, tanto los oficiales como los otros, estaban más o menos deshechos», anotó Hayes. «El barco era un hospital.»<sup>[48]</sup> Sólo seis hombres se encontraban en condiciones de servir.

El 18 de mayo le tocó el turno a Hayes. Kane le envió con Godfrey y los perros a explorar la Tierra de Grinnell. En su diario Hayes hizo que pareciera lo más sencillo.

Partieron con provisiones para diez días, cruzaron las perversas crestas de hielo marino, subieron por la costa y, a 79° 42' de latitud norte, descubrieron un puerto natural al que llamaron cabo Frazer. Luego volvieron al barco. Una nota a pie de página en el diario de Hayes, no obstante, reveló sus verdaderos sufrimientos. Llegaron al cabo Frazer al octavo día. A estas alturas les quedaban cuarenta y ocho horas de provisiones para el viaje de vuelta. Si no aligeraban su carga, nunca llegarían al barco. Al noveno día se desprendieron de sus sacos de dormir y, a partir de entonces, durmieron al abrigo de los ventisqueros. Al décimo día se les acabaron las provisiones. Cortaron los bajos de sus pantalones, los untaron con aceite para lámpara y se los dieron a los perros para que se los comiesen, añadiendo un par de zapatos para colmar la medida. Durante los días undécimo y duodécimo no comieron nada, pero los perros les arrastraron ciento noventa y tres kilómetros, gracias a la comida improvisada. Hayes padecía oftalmía de la nieve desde el segundo día y sus ojos estaban tan mal que, cuando llegaron al *Advance* el 1 de junio, no pudo verlo y tuvieron que guiarle al subir a bordo.

Pasaron seis semanas antes de que Hayes pudiera redactar su informe. Al escribirlo, añadió un detalle importante: Godfrey, el hombre más fuerte de la expedición, tenía unos calambres tan agudos que tuvieron que llevarle en el trineo durante el viaje de vuelta. Lo que omitió fue igualmente revelador: empujado hasta la desesperación, Godfrey había tratado de obligar a Hayes a retroceder, amenazándole con un arma de fuego y había seguido adelante sólo porque Hayes se la había arrebato. La forma despreocupada que usó Hayes para dirigirse oficialmente a Kane en el informe también fue significativa: «Doctor E. K. Kane, Armada de Estados Unidos, *Al Mando de la Expedición Ártica en busca de, etc. etc.*». Tomados en conjunto, estos detalles revelan que la expedición había llegado al límite de su fuerza física, que Hayes simpatizaba con la postura de Godfrey hasta el extremo de no dar cuenta de su motín<sup>[49]</sup> y que desdeñaba tanto la supuesta meta de Kane, que ni siquiera se tomó la molestia de mencionar el nombre de Franklin. En años posteriores, Hayes se proclamaría uno de los partidarios más acérrimos de Kane. En mayo de 1855, sin embargo, nada deseaba más que el final de la dura prueba.

## El viaje en ballenera

Kane no hizo caso de las señales de advertencia. Ya tenían la primavera encima. El hielo se estaba derritiendo y Groenlandia empezaba a cobrar vida. Podían atrapar focas y morsas; podían cazar gaviotas, perdices nivales y renos. La carne fresca abundaba tanto, que escondieron reservas de ella bajo la nieve. Más adelante brotó acedera del suelo húmedo y en los sauces enanos salieron diminutos amentos. El escorbuto comenzó a disminuir. Kane estaba lleno de júbilo. «Esta inundación de vida animal cayó sobre nosotros como fuentes de agua y pastos y datileras en un desierto meridional»<sup>[50]</sup>, escribió. Empujado por el entusiasmo, imaginó una época en la que europeos y estadounidenses estarían tan a gusto en el Ártico como en Nueva York y Londres. «Dios quiera... que el hombre civilizado no esté expuesto durante años sucesivos a esta terrible oscuridad», matizó. Pero, añadió, contemplad «el milagro de esta estación hermosa y pródiga. Difícilmente me hubiera llevado mayor sorpresa si estas rocas negras, en vez de mandar... la última invasión de esquimales vociferantes, nos hubieran mandado sajones aclimatados»<sup>[51]</sup>. Kane opinaba que, si los blancos podían adaptarse a las zonas heladas, pronto encontrarían el camino del reino más templado del mar Polar abierto. Y ese mar no podía estar demasiado lejos, como había pensado al ver mar abierto el verano anterior.

El *Advance* se encontraba encerrado en una caleta del lado oriental de la masa de agua, que más adelante se llamaría ensenada de Kane. Hayes ya había explorado el borde occidental de esta ensenada —la Tierra de Grinnell—, pero el lado oriental, la costa occidental de Groenlandia, requería más investigación. Aparte de la breve exploración de Kane, era territorio virgen. Así pues, se despachó otro equipo con un trineo para que siguiese explorando. Sus miembros eran Hans Hendrik y William Morton, el camarero de Kane. Salieron el 3 de junio con órdenes de «buscar de la forma más provechosa posible»<sup>[52]</sup>. Simultáneamente, otros cuatro hombres fueron enviados a investigar el glaciar de Humboldt.

De los dos grupos, el de Humboldt tenía las mejores expectativas. A la sazón los científicos seguían debatiendo la mecánica del movimiento de los glaciares, y la oportunidad de estudiar el glaciar conocido más grande del mundo era un regalo del cielo para todo el que se interesase por el hielo. Por desgracia, a ninguno de los hombres de Kane le interesaba: ya tenían que vérselas con suficiente hielo, y la

perspectiva de tener que bregar con más no les atraía. Lucharon con la parte baja del Humboldt durante tres días, antes de volver al barco. No eran científicos y no deseaban arriesgar la vida en un lugar lleno de grietas que conducía sólo a más tierras yermas. La tarea relativamente prosaica encomendada a Morton y Hendrik, en cambio, produjo resultados que superaron todas las esperanzas de Kane. Siguiendo sus instrucciones, se dirigieron al norte hasta que un cabo les cortó el paso en los 81° 22' de latitud norte. Morton escaló sus acantilados de ciento cincuenta metros de altura y vio un canal de casi cincuenta kilómetros de ancho, que llevaba a una extensión de mar abierto. Olas grises se movían sin encontrar obstáculos, hasta donde alcanzaba la vista. Por fin habían encontrado el mar Polar abierto.

Cuando Morton y Hendrik se hubieron ido, Kane escribió: «Deseo intensamente que este grupo tenga éxito: es mi última oportunidad»<sup>[53]</sup>. Dejando aparte los gozos de la primavera, las teorías de Kane sobre la habitabilidad del Ártico eran castillos en el aire, porque no había pruebas de la existencia del mar Polar abierto. Peor todavía, si Morton y Hendrik volvían con las manos vacías, sus tribulaciones habrían resultado inútiles y las heridas —por no hablar de las muertes— sufridas durante los horribles viajes en trineo, del invierno anterior, no habrían servido para nada. Temía por su empresa. Cuando los dos hombres presentaron su informe, Kane se animó. Había encontrado una ruta para llegar al polo y su empresa estaba justificada. En su diario escribió sin asomo de modestia: «Puedo decir que he mandado una expedición cuyos resultados se recordarán eternamente»<sup>[54]</sup>.

Sin embargo, Kane se felicitó a sí mismo demasiado pronto. Puede que Morton y Hendrik alcanzaran una altitud mayor que cualquier otra expedición por tierra, pero habían pagado por ello. Durante el viaje de ida habían matado tres osos polares y, haciendo caso omiso de las advertencias de Petersen, se habían comido los hígados. El hígado de oso polar es la única fuente tóxica de vitamina A que se conoce. Una sobredosis de vitamina A causa dolor de cabeza y fiebre, el rostro enrojece y la piel se desprende. Morton y Hendrik sufrieron todos estos síntomas y se encontraron muy mal. Que continuaran el viaje dice mucho en su favor. Sus conclusiones, con todo, fueron engañosas. El Ártico es un lugar caprichoso cuyos témpanos se abren y cierran sin seguir ningún ritmo discernible. También es un lugar de espejismos donde la luz refractada deforma la realidad. El canal que habían visto —Kane lo llamó canal de Kennedy en honor de un amigo— casualmente estaba abierto aquel año. El mar Polar abierto era una ilusión causada por la neblina y el viento soplando sobre una masa de hielo suelto. No existía, no podía existir y jamás existiría.

Pero Kane estaba seguro de que sí existía. «No creo que hubiera entre nosotros un solo hombre que no anhelase el medio de surcar sus relucientes y solitarias aguas»<sup>[55]</sup>, escribió en su diario. Doce meses antes su opinión quizás hubiese sido válida. Ahora, sólo Kane ansiaba el polo. La tripulación seguía débil a causa del escorbuto; algunos de sus miembros eran lisiados que habían perdido los dedos de los pies y, de haber mencionado Kane la perspectiva de avanzar, se habrían reído de él.

Lo que querían era escapar o, si eso no era posible, sencillamente aguantar hasta que pasara el próximo invierno. Pero ninguna de las dos opciones parecía muy probable, como empezaban a comprender con preocupación. Durante todo el mes de julio el hielo había empezado a derretirse, pero Rensselaer Harbour era una bahía demasiado abrigada para que la retirada del hielo se notase. Se habían abierto unos cuantos canales estrechos que permitieron a Kane llevar el *Advance* un poco hacia el sur. Cuando los canales se cerraron, usó cargas de pólvora para abrirlos otra vez y, cuando la pólvora falló, sus tripulantes desembarcaron para abrir un canal con barras de hierro. Sus esfuerzos dieron por resultado algo más de unos escasos ochocientos metros, antes de volver a quedar encerrados. El 10 de julio Kane se dirigió en trineo al sur para explorar sus perspectivas. Después de recorrer unos cincuenta y seis kilómetros, descubrió aguas abiertas. Se estaban helando rápidamente. El *Advance* no escaparía a aquella estación.

Sin embargo, no podían quedarse donde estaban. A la promesa antiescorbútica de la primavera la habían seguido un breve verano y un invierno anticipado. Los pedacitos de acedera que habían recogido, así como las reservas de carne fresca, ya se habían acabado y, aunque el *Advance* tenía provisiones para un año más, consistían exclusivamente en carne salada. Si debían vivir sólo de ellas, habrían muerto de escorbuto al llegar la próxima primavera. «Nunca hubo, y espero que nunca haya, una partida peor armada para hacer frente a un segundo invierno ártico»<sup>[56]</sup>, anotó Kane. Dio vueltas a la idea de abandonar el barco, pero desistió de ella después de sostener largas conversaciones con Hayes. «Aun en el supuesto de que fuera posible, pienso que sería deshonroso», escribió. «Estoy decidido. No lo haré»<sup>[57]</sup>. En vez de ello, decidió arrastrar la ballenera por el hielo y zarpar con rumbo a la isla de Beechey, donde, 1609 millas al sur, en los intestinos del paso del Noroeste, una flota británica se hallaba ocupada en el empeño que él mismo había olvidado hacía ya mucho tiempo: la búsqueda de Franklin. Esperaba que los británicos le proporcionaran carne fresca suficiente para alimentar a su tripulación durante el invierno o, al menos, avisarles del apuro en que se encontraba.

Fue un intento valeroso, pero sin sentido. La ballenera medía 6,09 por 1,52 metros y en ella sólo cabían provisiones para unos cuantos meses en el mejor de los casos. «Después de todo, no era más que un cascarón de nuez»<sup>[58]</sup>, reconoció Kane. A pesar de ello, la arrastró hasta aguas abiertas y zarpó. Regresó al cabo de un mes, porque una capa de hielo que se extendía de una orilla a otra del estrecho de Smith le había impedido seguir adelante. Petersen se burló de su fracaso.

«Estoy convencido de que ha sido un gran error del doctor Kane. ¿Cómo podía creer que era posible llegar a la isla de Beechey y regresar luego al barco? Pero, como no podía esperarse que el señor Kane me hiciera caso y desistiese de su empresa, dejé que se fuera sin expresar mi opinión sobre el asunto, tanto más porque no me consultó en absoluto al respecto»<sup>[59]</sup>.

Pero ¿qué iba a hacer Kane? ¿Sentarse en el barco y esperar? Como mínimo había mejorado la salud de los seis hombres que le acompañaron. Habían tenido acceso a la fauna del sur, que era más abundante, y estaban en mejores condiciones que los que se habían quedado en el *Advance*, donde una dieta de carne de cerdo salada y fría, acompañada de dos tazas de café al día y una sola ración de sopa, había permitido que el escorbuto volviese a hacer de las suyas.

El 8 de agosto, Kane volvió a tratar de liberar el barco utilizando pólvora. «No es que haya la menor posibilidad de salir de aquí», escribió, «pero... da la impresión de que estamos haciendo algo<sup>[60]</sup>». Tenía muchísima razón: hicieron sólo doscientos setenta y cinco metros. Diez días después abandonó toda esperanza: «Hoy he vuelto a inspeccionar el hielo. ¡Malo, malo! Tengo que hacer frente a otro invierno»<sup>[61]</sup>. Les quedaban ahora trescientos cuarenta kilos de combustible —cantidad insuficiente hasta el verano— y sus reservas de carne de cerdo salada, aunque suficientes, ofrecían la perspectiva de morir de escorbuto. «Es horrible... (sí, ésta es la palabra) esperar la llegada de otro año de enfermedades y oscuridad»<sup>[62]</sup>, escribió Kane en su diario. A su modo de ver, su situación era todavía peor que la de Franklin, que ahora estaría disfrutando en el (inexistente) mar Polar abierto, mientras sus rescatadores se hallaban pegados al hielo, por desgracia muy real, que lo rodeaba. Posiblemente el pensamiento de huir al norte con un grupo reducido de hombres fue lo que le empujó a hacer lo que hizo a continuación. Reunió a todos los tripulantes en cubierta, los puso al corriente de la situación y les dijo que si alguno quería tomar la ballenera y tratar de llegar a Upernavik, contaba con su aprobación. Él mismo pensaba quedarse, pero aceptaría lo que decidiesen. «Con media docena de hombres llenos de confianza y resueltos, no temo por mi seguridad»<sup>[63]</sup>, escribió.

Y con media docena se quedó, incluidos dos hombres que estaban demasiado lisiados para moverse y Hans Hendrik, al que había ordenado que se quedara. Los demás, en número de once, votaron a favor de irse. Su decisión horrorizó a Kane. Contaba con que Sonntag, Hayes y Bonsall tomaran partido por él, y esperaba que Ohlsen —que aparte de Petersen era el hombre más capaz que había a bordo— se quedara también. De forma muy repentina, Kane se volvió vengativo. Su diario publicado hablaba sólo de debates razonados y de la necesidad de mantener «una tónica de sentimientos sana y elástica entre los hombres»<sup>[64]</sup>. Su diario inédito, sin embargo, era otra cosa. «La actuación de Sonntag me pareció inexcusable, sumar el engaño a la traición, pero no le digo nada. Bonsall, a cuya familia conozco de nombre, me da verdadera lástima... Me escuchó con lágrimas en los ojos, pero siguió sus inclinaciones egoístas». Ohlsen era «intrigante e indigno de confianza... un hombre de dos caras, adulador e insincero». Wilson «ha sido criado como un caballero, pero es muy débil». Petersen era «un canalla»<sup>[65]</sup>. Ni un solo hombre se libró de las salpicaduras de la bilis de Kane.



Les dijo que había cambiado de parecer. Ya no se irían con su aprobación; en lugar de ello, consideraría que los que se fueran habían abandonado la expedición y no sería responsable de ellos; si se encontraban en apuros, no podían esperar ayuda del *Advance*. Y tendrían que firmar un documento en este sentido. Wilson volvió al redil, llorando. Ohlsen afirmó que, como era danés, no había entendido del todo el ofrecimiento inicial de Kane y pidió perdón. Pero, a pesar de ello, siguió tratando de persuadir a su capitán a abandonar el barco. «Arguyó, instó, suplicó, casi amenazó, se comportó como un loco»<sup>[66]</sup>, hasta que Kane perdió la paciencia y le dijo que, si se iba, le pegaría un tiro. Ninguno de los demás cambió de idea, sin embargo. Sonntag dijo que quería hablar con él, pero las posibles esperanzas de Kane de convencerle pronto se desvanecieron, porque lo único que quería Sonntag era su paga. Hayes, mientras tanto, empaquetó tranquilamente los especímenes científicos que había recogido durante los dos últimos veranos y los entregó a Kane. Luego, el 28 de agosto, el grupo escindido abandonó el barco con dos trineos y se dirigió al lugar donde Kane había dejado la ballenera. Se les había dado acceso libre a los pertrechos y llevaban provisiones y combustible para cinco semanas: «el tiempo que se calculaba que tardaríamos en llegar a Upernavik, si llegábamos»<sup>[67]</sup>, escribió Hayes. Kane se quedó con dos mil plantas envueltas en papel de estraza, doscientos pellejos de ave guardados en un arca a prueba de ratas, varios barriles de huesos, rocas y peces, una caja de puros que contenía la minúscula colección de especímenes entomológicos de Hayes y una sensación abrumadora de haber sido traicionado.

«Por triste que me sienta ante la negra perspectiva que me aguarda», escribió Kane con enojo, «por más que me preocupe la suerte de los que de esta manera han cortado nuestra relación, tengo la sensación de que es un alivio, una purga, de que me libero de material condenado, valioso hasta este momento, pero podrido ahora»<sup>[68]</sup>. Al cabo de unos días, Blake y otro hombre, George Riley, volvieron quejándose de que la disciplina era mala. Riley se quedó, pero Blake se reunió con los que se habían ido el 5 de septiembre. El diario de Kane, que había estado dormido desde el 28 de agosto, entró en erupción una vez más. Empezó con una serena justificación de su postura: «Son desertores de obra y de espíritu... a todos los efectos». Luego se indignó: «Dejan su barco, abandonan a camaradas enfermos, no obedecen a su comandante y traicionan la confianza implícita que dice a todo hombre de verdad que cumpla con la expedición a la cual se había unido». La indignación dio paso al martirio:

«Una satisfacción que tengo —nada desdeñable— es que a este grupo de insensatos no le falta nada. Les he dado lo mejor de todo, incluso sacrificándome. Su ingratitud no es nada. Habrían recibido el mismo trato, si me hubiesen escupido en la cara. No puedo evitar la sensación de que algunos de ellos volverán deshechos y sufriendo en busca de refugio a bordo. Lo encontrarán y compartiremos las últimas provisiones».

Las emociones de Kane, sin embargo, no podía salvarlas el mismo martirio. Finalmente, el grano reventó. «Pero... pero... pero... si vivo y vuelvo a casa... ¡a casa! y me encuentro con el doctor *Hayes* o el señor *Bonsall* o el señor *Sonntag*», escribió, «que cuiden su pellejo. Si no vivo para darles una paliza, y lo intentaré con gran empeño (me refiero a vivir), entonces, querido hermano John, busca un huerto solitario y aplástalos en mi nombre. No los honres con una bala y que sea un acto solitario... exceptuando los cabecillas. Perjudicaría tu reputación luchar con semejantes miserables<sup>[69]</sup>».

Los rebeldes habían elegido líder a Petersen, el que tenía más experiencia del hielo entre ellos. Pero su mentor intelectual era Hayes. Éste había argüido que hacían un favor a los demás al irse: el *Advance* tenía provisiones suficientes y, con menos hombres por los que preocuparse, Kane podría dedicar sus atenciones médicas más eficazmente a los que se quedaron. «Si el grupo de viajeros no conseguía llegar al punto de destino», escribió Hayes en su diario, «probablemente los muertos no serían más numerosos que si continuaban todos juntos y, fuera cual fuese la suerte que corriera su grupo, los que estaban en el bergantín se encontrarían en mejores condiciones al llegar la primavera<sup>[70]</sup>». Viniendo de un médico, aunque fuese uno que acababa de salir de la facultad, esto era una tontería. Hayes sabía de sobra que haría falta un milagro para que la tripulación no muriese de escorbuto durante el invierno. Sus excusas eran una justificación insuficiente de lo que era —como Kane escribió de forma tan malhumorada, pero certera— una deserción. Tenía razón, sin embargo, al calcular el número total de muertos, si el grupo perecía. Como el propio Kane había dicho en susurros a uno de sus compañeros leales el 26 de agosto, «si consigo pasar el invierno con la mitad de la tripulación viva, podré considerarme muy afortunado»<sup>[71]</sup>. Dadas las circunstancias, es difícil culpar a Hayes por haber desertado.

Lo que debían hacer era una cuestión que preocupó a Hayes repetidamente durante el viaje hacia el sur y, de hecho, se convirtió en el tema principal de su diario. «¿Qué vamos a hacer?» era una pregunta que repitió una y otra vez, y con razón. Al ponerse en marcha, las condiciones eran «incomparablemente peores<sup>[72]</sup>» de lo que habían esperado. Llegaron al lugar donde estaba la ballenera y vieron «hielo, hielo y nada más que hielo»<sup>[73]</sup>. Una breve ruptura en el hielo les permitió llegar a aguas abiertas y dirigirse a la isla de Littleton, donde desenterraron el bote de metal. El bote, y parte de los pertrechos guardados dentro de él —pero no todos, ya que dejaron algunos para Kane—, les dio espacio y víveres extras. De nuevo, con todo, la isla de Littleton estaba rodeada por el hielo y tuvieron que esperar a una segunda ruptura. Avanzar y detenerse pasó a ser la pauta de su huida: ora se encontraban con mares sin hielo, ora se veían inmovilizados en la playa. A veces arrastraban los botes por tierra, haciendo tumos de 16 horas en un paisaje de precipicios de hielo. A veces enganchaban los botes a algún témpano flotante. Ora había sol y temperaturas de 22,7 grados, ora tiritaban envueltos por la gélida niebla. Al doblar el cabo Alexander, con

la entrada azotada por las tempestades del estrecho de Smith, el bote de metal hizo capilla y su contenido cayó por la borda. Unas cuantas millas más allá, en cambio, pudieron descansar en un oasis soleado de laderas verdes, donde, de no haber sido por la presencia de un glaciar a unos tres kilómetros de allí, les hubiera parecido que estaban en un prado en verano. Cada vez que se detenían, la pregunta de Hayes se alzaba como una señal de humo para pedir socorro: «¿qué vamos a hacer?».

Su estado de ánimo cambiaba cada dos por tres. «Nos felicitábamos porque ya había pasado la peor parte del viaje», decía una de las anotaciones en el diario de Hayes, «y parecía que teníamos motivos para pensar que en lo sucesivo sería cosa de coser y cantar<sup>[74]</sup>». Al cabo de unos días escribió: «Esta inactividad afecta en gran medida a nuestro ánimo. Cada hora es preciosa y es duro encontrarse aprisionados así»<sup>[75]</sup>. Unos días más y navegaban cantando. «Godfrey, que era aficionado a las melodías de los negros, entonaba de vez en cuando fragmentos de *Uncle Ned*, con todas sus variaciones, *Susannah*, e *I'm off to Charleston, a little way to stay*»<sup>[76]</sup>. Sólo Petersen parecía no sentirse afectado, mientras los llevaba inexorablemente a la salvación.

Siguieron navegando hasta que en la isla de Northumberland, unas cincuenta millas al sur del cabo Alexander y casi al alcance del asentamiento esquimal de Etah, su estado de ánimo sufrió un bajón sin precedentes. Los botes estaban maltrechos y hacían agua; los víveres escaseaban y soplabla una galerna. Blake, al que habían nombrado cocinero, se esforzaba por preparar algo caliente para comer. Tardó media hora en encender el fogón y apenas había hervido el agua cuando una ráfaga de viento lo apagó. Cuando consiguió encenderlo de nuevo, una capa de hielo cubría el agua. De modo recurrente, esto sucedió cuatro o cinco veces y el resultado fue que transcurrieron seis horas antes de que Blake saliera con la cara ennegrecida y llorando a causa del humo para anunciar que la cena estaba preparada. Daba la impresión de que la isla de Northumberland iba a ser su última morada. Entonces, el 12 de septiembre, una visita de los esquimales de Etah hizo renacer sus esperanzas. El jefe, un hombre llamado Kalutunah, trajo carne fresca —«buey-morsa», la llamaron— y pareció alegrarse mucho de poder intercambiar más carne por la pequeña cantidad de agujas que habían traído del Alexander previendo justamente una eventualidad como aquella. Sintiendo con nuevas fuerzas, volvieron a subir a los botes y reanudaron la travesía hacia el sur.

No habían recorrido cincuenta millas, cuando se detuvieron con una sacudida. Se encontraban en un punto donde las aguas normalmente estaban libres y unos días más de navegación les hubieran llevado a Upernavik. Pero la estación era dura aquel año y encontraron el mismo collar de hielo que había impedido a Kane alcanzar el estrecho de Lancaster. Los botes se hallaban en pésimo estado: la *Forlorn Hope*, a la que habían rebautizado con el nombre de *Good Hope* [Buena esperanza] durante uno de sus momentos de optimismo, había sufrido graves desperfectos y el bote de metal del señor Francis, *Ironsides* [Blindado], había visto su manga reducida en unos treinta

centímetros a causa de la presión de los témpanos y sus tanques de flotación habían sufrido daños irreparables. Podían escoger entre dos cosas: aguardar hasta que terminara el invierno, con la esperanza de que los esquimales les trajeran víveres; o regresar inmediatamente al *Advance*. Optaron por la primera. Arrastraron la *Hope* hasta tierra y la desmontaron para construir una choza de invierno.

Día tras día, durante un periodo de «sufrimiento absoluto»<sup>[77]</sup>, según Hayes, acarrearon piedras para construir un recinto de unos cuatro metros de largo, dos de ancho y uno de alto. Utilizaron las hiladas y las velas de la *Hope* para hacer el techo y Petersen fabricó una chimenea rudimentaria con el forro de estaño. La puerta tenía sesenta y un centímetros de ancho y noventa y uno de alto. Terminaron la tarea el 9 de octubre, en medio de una tremenda tempestad de nieve, y aquella noche Hayes fue el primer hombre en entrar en su alojamiento de invierno.

La nieve acumulada ya era tanta, que Hayes no pudo llegar a la puerta y tuvo que abrir una sección del techo. Se dejó caer dentro de su hogar de invierno y los otros le siguieron de uno en uno. Se encontraron en lo que Hayes describió como una «guarida fría, sin fuego y húmeda que parecía una cripta»<sup>[78]</sup>. Mientras preparaban una hoguera —prendiendo páginas arrancadas de los manuales de medicina que Hayes había traído para este fin—, Blake hizo inventario de sus provisiones. «Hay tres cuartos de barril de pan», dijo, «un almud de extracto de carne, medio almud de arroz y harina, dos puñados de manteca... y eso es todo»<sup>[79]</sup>. Se equivocó sólo en una medida: todavía tenían un cuartillo de aceite para usarlo como combustible.

Esperaban que llegaran los esquimales de Kalutunah, pero, exceptuando una visita que no aportó nada de comer y en la cual Hayes se libró por poco de que se lo comieran los perros de los visitantes, tuvieron que arreglárselas solos. Las provisiones se agotaron al cabo de una semana y se vieron obligados a buscar líquen de roca o *tripes de roche*. Irónicamente, fue Franklin en persona quien introdujo esta desagradable sustancia en el mundo durante un horrendo viaje a través de la tundra canadiense en 1822. Siguiendo el ejemplo que diera el hombre al que supuestamente habían venido a salvar, raspaban los delgados y negros talos de las rocas, los abrían para dejar al descubierto la carne blanca de dentro y los echaban a la olla con unos puñados de harina. «Son repugnantes en el mejor de los casos, y apenas más nutritivas que el papel»<sup>[80]</sup>, fue la descripción que hizo Hayes de las gachas resultantes. Les provocaban diarrea y retortijones de estómago y se rompían los dientes con los pequeños fragmentos de piedra mezclados con las gachas. Además, como tenían que cavar en la nieve con los platos de hojalata para encontrar un solo peñasco, y no digamos uno en el que creciera líquen, muchos preferían pasar hambre a comer las *tripes de roche*. Famélicos y sin ningún medio de transporte, su estado, como escribió Hayes —y se quedó corto— «se acercaba rápidamente a lo horrible»<sup>[81]</sup>. ¿Qué iban a hacer?

Dos semanas después de instalarse en la choza, dos informes bultos blancos entraron por la puerta. Eran Kalutunah y otro esquimal, que habían viajado 36 horas

sin parar para traerles una partida de carne y grasa de ballena. Hayes y Petersen detectaron móviles siniestros detrás de ese acto de aparente altruismo. Se temieron que los esquimales habían venido para evaluar su fuerza, calcular cuánto tiempo pasaría antes de que los forasteros muriesen, cuánto tiempo pasaría antes de que pudieran apoderarse de los codiciados objetos de metal y trozos de madera que era imposible encontrar en el Ártico. Por hospitalarios que fueran los esquimales en tiempos de abundancia, su código no les permitía ser misericordes cuando los tiempos eran difíciles. Si escaseaba la comida, los débiles eran presa legítima y anteriores exploradores habían escrito sobre viudas y abuelas despojadas de sus pertenencias y emparedadas en un iglú. Ahora había escasez de víveres y lo que Kalutunah quería comprobar era la debilidad de los blancos. Petersen, «un auténtico Talleyrand en asuntos diplomáticos»<sup>[82]</sup>, negoció un acuerdo en virtud del cual Kalutunah y su gente les proporcionarían alimentos a cambio de algunas cosillas. Dijo que eran poderosos y señaló los fusiles que guardaban en el exterior —las armas de fuego no podían estar dentro de la choza porque la condensación hubiera humedecido la pólvora— y una indicación de su poder era que preferían no ir de caza y, en vez de ello, encargar a otros que les hicieran el trabajo. Kalutunah asintió con la cabeza para indicar que lo comprendía. Cumpliría lo acordado. Pero Hayes se dio cuenta de que, aunque las armas de fuego le daban miedo, los argumentos de Petersen no le habían convencido del todo: «Estaba claro que tramaba algo, porque pudo ver una expresión maliciosa en sus ojillos relucientes debajo de los gruesos párpados»<sup>[83]</sup>.

Durante las dos semanas siguientes ambos bandos se comportaron con prudencia. Los esquimales les visitaban y presenciaban una demostración de consumo ostentoso; es decir, un banquete con las provisiones que ellos mismos habían traído. Veían los fusiles. Mientras comían, Godfrey parodiaba las melodías de las plantaciones, que impresionaban muchísimo a los visitantes. Pero, después de irse los esquimales, a los habitantes de la choza solía quedarles comida para un solo día hasta la siguiente visita. Hasta entonces tenían sólo *tripes de roche*. Pronto resultó obvio quién llevaba las de ganar. Los esquimales venían cada vez con menos frecuencia y, cuando llegaban, se miraban unos a otros, reían y metían las mejillas para imitar los rostros descarnados de sus anfitriones. Una vez, Kalutunah llegó con su esposa. La mujer había caminado cerca de setenta y cinco kilómetros con temperaturas de 40 grados bajo cero y un bebé de seis meses atado a la espalda. ¿Para qué? Sólo para ver cómo eran los blancos. Ante un dominio tan patente del entorno, los blancos se acurrucaron más dentro de su choza.

La madera de la *Hope* disminuía sin cesar. Utilizaban trozos más ligeros como leña y los más grandes los reservaban para los trueques. Petersen fabricó cuchillos toscos con trozos de madera sobrantes y flejes de barril y también los usaron para los trueques, hasta que un día un esquimal dobló la débil hoja y arrojó el cuchillo al suelo con gesto despectivo. Finalmente decidieron salir. Petersen y Godfrey se dirigieron caminando al norte para pedir ayuda a Kalutunah, pero, después de pasar tres días en

su campamento, volvieron muriéndose de ganas de beber agua y con la noticia de que era sólo cuestión de tiempo que los esquimales viniesen a matarles. Había un jefe llamado Sip-Su que se enorgullecía de despachar a personas indefensas: había matado personalmente con su arpón a varios cazadores de poca monta y ahora quería matar a los forasteros.

Al acercarse el invierno, vinieron muchos esquimales para echarles un vistazo. Hayes estaba atónito: «Llegan esquimales de todas partes y vuelan en todas las direcciones»<sup>[84]</sup>. Entre ellos había una viuda que llevaba pájaros muertos bajo el brazo. Hizo un alto en la choza para comer algo y tener la oportunidad de hacer que los hombres llorasen por su esposo, que se había perdido en un témpano de hielo y — estaba segura de ello— luego se había transformado en una morsa. Como era difícil obtener zorros y liebres, y las morsas estaban prohibidas, la mujer sólo comía pájaros —sin pausa—; abría la piel con una uña, los despellejaba y se echaba la pechuga a la boca. «Esta viuda me interesó sobremanera», escribió Hayes, «comía pájaros por una cuestión de conciencia»<sup>[85]</sup>.

Cuando se marchó la viuda, no obstante, Hayes se concentró en asuntos menos surrealistas. Construyeron parapetos de nieve y montaban guardia detrás de ellos durante veinticuatro horas, las armas amartilladas. Lo llamaron Fort Desolation [Fuerte desolación]. Si Sip-Su y Kalutunah les atacaban, lo pagarían caro. Pero Hayes reconoció que los esquimales no necesitaban atacarles; sólo tenían que esperar hasta que el hambre acabase con los extranjeros. «Estábamos desamparados... indefensos», escribió. «Los únicos seres humanos que había en unos cuatrocientos ochenta kilómetros a la redonda pretendían quitarnos la vida. ¿Qué valor tenía ahora la pregunta? “¿Qué vamos a hacer?”»<sup>[86]</sup>.

Mientras tanto, en el *Advance*, los tripulantes se hacían la misma pregunta, aunque desde un punto de vista diferente. Lo que les preocupaba no eran los esquimales, sino su capitán. Los conceptos no profesionales que Kane tenía del mando se habían vuelto insoportables. Se jactaba y discutía con los oficiales que le quedaban. Contrajo el irritante hábito de meter citas en francés y latín en la conversación. Tenía accesos de furia irracional. Y, con gran asco de los demás, empezó a cazar y comerse las ratas del barco. Wilson dijo que el camarote era «el más perfecto de los agujeros infernales» y se escapaban de él siempre que podían. «No le queda ni un solo amigo en el barco», escribió, «salvo el embustero y granuja de Morton, al que soborna y que cuenta al señor K. todo lo que puede oírnos decir»<sup>[87]</sup>. El hábito de Kane de acostarse de madrugada y no levantarse hasta el mediodía era otra cosa que molestaba a Wilson. «Convierte el día en noche, pero nos obliga a todos a levantarnos a las siete.»<sup>[88]</sup> Encerrados con semejante jefe, los hombres del *Advance* se sentían cada vez más a disgusto.

No hace falta decir que Kane veía las cosas de otra manera. «Todas las energías

de mi naturaleza —vil y horrible naturaleza, por cierto— están dedicadas a sacarme a mí y a los que se apoyan en mí de esta gran prueba», escribió en su diario. «Si dejo que la debilidad me domine ahora, estamos perdidos, y me refiero a todos nosotros<sup>[89]</sup>». Consideraba que la dieta a base de ratas era una idea excelente, porque la carne fresca le protegía del escorbuto. En cuanto a su costumbre de dormir en horas poco habituales, era debida a que tenía que hacer dos guardias nocturnas, la suya y la de Henry Goodfellow. Kane había albergado la esperanza de que Goodfellow, el hombre al que había alistado para hacerle un favor a su hermano, sería un alma gemela con la que podría conversar. Pero Goodfellow se había desilusionado con Kane tanto como todos los demás. Descuidaba sus obligaciones —que eran prácticamente nulas, porque ejercía la sinecura de observador de la historia natural— y se mostraba tan abiertamente grosero con Kane, que éste le destituyó y, para ahorrarse discusiones, le sustituía en sus guardias. Mientras tanto, Goodfellow holgazaneaba, leía libros y bebía zumo de lima. Era «gandul, sucio, andrajoso e insolente con todo el mundo», escribió Kane al finalizar una guardia nocturna. «Me pide un vaso de zumo de lima. “Sí, Henry”. Así que voy a buscárselo y él apenas está despierto, listo para beber otro trago y echarse a dormir de nuevo. Nunca en la vida he conocido a nadie más insolente.»<sup>[90]</sup>

Ni las acusaciones ni las explicaciones podían aliviar su estado físico. En diciembre, las patatas crudas, su principal fuente de vitamina C, habían quedado reducidas a doce tristes especímenes. Kane las rallaba y las echaba en la comida de los hombres, pero, a pesar de ello, cinco tripulantes se hallaban postrados en cama a causa del escorbuto. Morton estaba tan grave, que la carne del tobillo se le desprendió, quedando los huesos y los tendones al descubierto. Kane no se atrevió a amputar, por miedo al tétanos. En cuanto al combustible, se estaba agotando rápidamente. Ya habían quemado estantes, camas y mamparos. Ahora le tocó el turno al costillaje de roble del barco, lo cual no redujo la capacidad de navegar del *Advance* y les proporcionó leña suficiente para todo el mes de enero. Sin embargo, después de enero les esperaban los dos meses más violentos del invierno ártico. Para febrero y marzo, Kane contaba con los siete centímetros y pico de revestimiento de roble clavado al casco del barco. Después de consultar con Ohlsen, decidió que podían sacrificar la madera siempre y cuando no la arrancasen más abajo de la línea de flotación. Esto les daría dos toneladas y media de leña. Y Kane esperaba que luego «podría superar este espantoso invierno ¡y además salvar el bergantín!»<sup>[91]</sup>.

Sus cálculos se basaban en una tripulación reducida de ocho hombres. No tenían en cuenta ninguno más. A las tres de la madrugada del 7 de diciembre de 1854, no obstante, un alboroto repentino despertó a Kane. Bonsall y Petersen habían vuelto.

## El lugar donde sopla el viento

Encerrados en su miserable choza, con su supervivencia dependiendo de un grupo de esquimales cada vez más avariciosos, los hombres de la ballenera se habían dado cuenta de que era imposible permanecer donde estaban. Sus opciones eran poco prometedoras. Podían reanudar el viaje hacia el sur en trineo, hasta llegar a Upernavik, o regresar al *Advance*. Descartaron lo primero: los esquimales que habían encontrado hasta ahora eran los llamados *highlanders*<sup>[92]</sup> del Ártico, la gente más septentrional del globo; no sabían nada del territorio que los separaba de sus hermanos meridionales de Groenlandia y no habrían podido guiar a los forasteros por él, aunque hubiesen querido. La segunda opción llevaba aparejado el riesgo de que les atacaran Sip-Su y Kalutunah, pero en realidad no podían elegir: los estadounidenses trazaron planes para una evacuación hacia el norte. Bonsall y Petersen irían delante y usarían sus fusiles para persuadir a los hombres de Kalutunah a llevarles en trineo hasta el *Advance*. Una vez en el barco, mandarían víveres a los demás. Hayes y los otros les seguirían como mejor pudieran. «Que todos nosotros llegáramos a Rensselaer Harbour parecía muy poco probable», escribió Hayes, «pero sentíamos cierto alivio al pensar en una lucha que nos libraría de la incertidumbre que sufríamos ahora y decidiría rápidamente nuestra suerte<sup>[93]</sup>».

Bonsall y Petersen se pusieron en marcha el 29 de noviembre. Recurriendo a la bravuconería, la persuasión y la potencia de fuego, pronto se vieron transportados de un asentamiento a otro por relevos de trineos, camino del *Advance*. El grupo de Hayes, sin embargo, no era tan decidido. El efecto de la marcha de Bonsall y Petersen era palpable. La choza nunca había estado caldeada, en el mejor de los casos, pero el mercurio se estremecía ahora a temperaturas bajo cero y la porquería que había en el suelo empezó a solidificarse. En cualquier otro momento, habría sido interesante hablar de la aportación que dos seres humanos podían hacer al calor de un refugio, pero estaban demasiado agotados. Un intento de liberarse fracasó cuando un hombre sufrió un colapso debido a problemas del corazón. Al volver a la choza, se encontraron con que habían dejado el tejado abierto (a estas alturas la puerta se hallaba varios palmos bajo la nieve) con el resultado de que el interior estaba lleno de hielo. Ni su calor corporal ni las dos horas de calor que se permitían todos los días encendiendo el fogón pudieron derretirlo. Durante tres días estuvieron sentados en



bloques de hielo, mascando tiras de pellejo de morsa. Rebautizaron Fort Desolation con el nombre de Fort Starvation [Fuerte Inanición].

Cuando Kalutunah se presentó con una pequeña cantidad de carne, la devoraron. Lo hicieron pese a que el esquimal protestó y dijo que no tenía más y que se estaban comiendo sus últimas provisiones. E hicieron bien, porque, cuando uno de ellos salió furtivamente a inspeccionar el trineo de Kalutunah, vio grandes trozos de carne mal escondidos debajo de la nieve acumulada. Indignado ante esta prueba ostensible de las tácticas de Kalutunah, Hayes recurrió a un ardid desesperado: drogaria a los esquimales y les robaría los trineos. Echó láudano en la sopa de los visitantes y dijo a los otros que se prepararan. Cuando Kalutunah y sus hombres empezaron a roncar, se pusieron las pieles que los esquimales llevaban para viajar y que, siguiendo la costumbre, se habían quitado al entrar en la choza, engancharon los perros a los trineos, recogieron la carne y salieron sigilosamente para dirigirse al norte.

Fue un fracaso lamentable. Los perros se desmandaron al verse dirigidos por unos hombres a los que no conocían, uno de los trineos chocó y los perros volvieron corriendo a la choza. Durante el tiempo que tardó Hayes en redistribuir la carga entre los otros dos trineos, Kalutunah salió tras ellos. Les dio alcance a los pocos kilómetros. De pie ante ellos, envueltos en mantas de varios colores que habían desechado, los brazos cargados de vasos de hojalata y otras cosas que eran valiosas en el Ártico, los esquimales les cortaron el camino sin decir nada, mirándoles con expresión de reproche.

A pesar de las prisas, Hayes no había olvidado su fusil. Apuntó con él a Kalutunah y le dijo que si él y sus hombres no les guiaban hasta el *Advance*, morirían todos. Si hacían lo que les pedía y evitaban a Sip-Su, les devolverían las pieles de abrigo, los perros y los trineos. Llegaron a un acuerdo y Kalutunah les condujo a través de un minúsculo asentamiento tras otro siguiendo una ruta serpenteante en dirección al cabo Alexander, «el lugar donde sopla el viento», como lo llamaban los esquimales. A bordo del *Ironsides*, Hayes había experimentado los rigores del cabo Alexander, pero no tenía ni idea de lo desagradable que sería acercarse a él a pie. «Los esquimales», escribió, «siempre que aludían al cabo Alexander se estremecían y temblaban<sup>[94]</sup>». Averiguó por qué, mientras los perros avanzaban velozmente hacia el norte bajo el crepúsculo ártico.

Con toda la razón llamaban al cabo Alexander «el lugar donde sopla el viento». A los pies de sus acantilados de más de trescientos metros, el hielo se movía constantemente por efecto de vientos turbulentos, a la vez que estrechos canales de agua se abrían y cerraban con traicionera rapidez. Cruzarlos era imposible, como descubrió Hayes cuando el hielo cedió bajo su peso y cayó al mar. Por suerte, las pieles con que se envolvía eran casi totalmente impermeables, pero un poco de agua penetró por un punto que quedaba al descubierto entre las botas y las polainas. Al notar que el agua bajaba por las piernas y formaba un pequeño charco debajo de los dedos de los pies, Hayes se dijo que tendría que hacer algo enseguida para evitar la

congelación.

Abandonaron los témpanos, que se desintegraban, y pasaron a tierra firme, o al menos a lo más parecido a tierra firme que podía ofrecer el cabo Alexander: la faja de hielo de la costa se alzaba unos seis metros sobre el nivel del mar y era el resultado de las mareas y las olas tempestuosas que se helaban repetidamente contra la pared rocosa, hasta formar una plataforma de entre tres y cinco metros de anchura. Se deslizaron por esta plataforma con la esperanza de que se extendiera sin interrupción hasta el otro extremo del cabo. Al principio su esperanza pareció bien fundada; la faja de hielo era a veces ancha y a veces estrecha, pero siempre había espacio para que los perros anduvieran por ella. Sin embargo, al llegar al promontorio más exterior del cabo, se detuvieron. Aquí, donde los vientos eran más feroces y las corrientes eran más fuertes, la faja quedaba reducida a una pequeña cornisa de 38 centímetros de ancho. Formaba una pendiente aterradora hasta las negras aguas del mar. Todos los esquimales se mostraron partidarios de retroceder y sortear el cabo Alexander por la ruta de tierra, que era más larga. Hayes se negó. Ya no sentía nada en los dedos de los pies y le ardía la pantorrilla por donde había bajado el agua. Retroceder significaría perder un tiempo precioso y perder también toda oportunidad de salvar el pie. Así pues, cruzó la cornisa, que afortunadamente sólo tenía unos metros de largo y, por medio de señas, ordenó a los demás que le siguieran. Los perros y los trineos atravesaron la cornisa desafiando todas las leyes de la probabilidad. Tan pronto estaban al borde del abismo, como pasaban velozmente por encima, pegados a la superficie gracias a su propio ímpetu y arrastrando los trineos en ángulo. Ni uno solo de los perros resbaló ni cayó nada de los trineos. Ni los propios conductores esquimales daban crédito a sus ojos.

A partir de ese punto la faja de hielo se ensanchaba holgadamente y pronto pudieron reagruparse a la orilla del mar, donde menos de dos días de ayuno y de viaje, bajo un frío intensísimo, les separaban del *Advance*. Llegaron al barco el 12 de diciembre de 1854. Hayes nunca pudo recordar los detalles de su llegada, lo que quizá fue una suerte, porque tuvieron que amputarle inmediatamente varios dedos de los pies. Pero Kane compensó la falta de memoria de Hayes. «Hemos venido, míseros y agotados, a pedir tu hospitalidad», decía su versión del discurso con que empezó Hayes. «Sabemos que no tenemos derecho a tu indulgencia, pero pensamos que contigo tendremos una bienvenida y un hogar<sup>[95]</sup>». Puede que Hayes nunca dijese nada de todo eso, pero era lo que *debería* haber dicho, en opinión de su capitán, porque Kane se sentía muy irritado.

A instancias de Petersen, había enviado un trineo cargado de víveres para socorrer al grupo de Hayes. No había llegado a su destino y era obvio que los víveres se los habían comido los esquimales a quienes los habían confiado. Tenía menos provisiones que antes y más bocas que alimentar y los traidores habían vuelto. Por si fuera poco, el depósito de víveres de la isla de Littleton había sido saqueado. Era una noticia especialmente mala, porque afectaba a la posibilidad de regresar sanos y

salvos. Tal como escribió Goodfellow:

«La cantidad y el valor de los artículos que se han llevado (...) son de poca consideración y difícilmente hubieran elevado el delito por encima de la categoría de pequeño hurto, pero el valor incalculable que los artículos tenían en estas circunstancias eleva el delito por encima de un lugar tan humilde en el Código a la categoría de latrocinio e incluso piratería»<sup>[96]</sup>.

Más aún, cuando se recuperó, Hayes tuvo la desfachatez de señalar que, con la excepción de tres hombres —entre ellos Kane, a quien aprovechaban sus ratas—, todos los tripulantes del *Advance* estaban reducidos a la impotencia por el escorbuto. Los amotinados, sin embargo, se habían librado de él gracias a la ingesta de carne cruda. Kane se puso furioso cuando Hayes dijo que habían hecho bien marchándose, porque, de lo contrario, estarían todos como los demás.

«Dios del cielo, me hierve la sangre», escribió Kane en su diario, «al pensar que hombres que se han apoyado tanto en mí, han confiado en mí, y a los que, como niños pequeños, yo he enseñado a andar, acaben, cuando el invierno está a punto de echársenos encima, oponiendo sus opiniones juveniles al conocimiento del Hielo Ártico que de forma tan penosa he adquirido<sup>[97]</sup>» No tenía nada agradable que decir sobre ninguno de ellos. A Bonsall y Sonntag, sus antiguos amigos, los calificó, respectivamente, de «chico campesino de baja ralea e instintos egoístas» y «débil y adulator estudiante de *specialité*, judío alemán empleado en un observatorio de segunda categoría»<sup>[98]</sup>. Petersen, como ya había comentado anteriormente, era un alborotador y un falso. Al llegar a Hayes, Kane estuvo al borde de la apoplejía. Era «un inmenso excusador de todas las abominaciones»<sup>[99]</sup>. Declaró que ninguno de ellos era digno de mezclarse con los miembros leales de la tripulación. En lo sucesivo comerían aparte, dormirían aparte y, exceptuando algunos deberes necesarios —tales como hacer guardia de noche—, serían tratados como huéspedes poco gratos. Esta extraordinaria pandilla se veía complicada, además, por la presencia de Godfrey y Blake, que se hicieron tan impopulares, que les dijeron que comieran separados de los otros, con lo que formaban una subsección de la casta de los parias. Hasta Kane empezaba a perder la paciencia con la pareja. Después de un acto de insubordinación, los atacó con una cabilla y estuvo a punto de matar a Blake de un golpe en el cráneo; cuando Blake volvió en sí, Kane le dijo que la próxima vez lo mataría.

La tripulación pasó el invierno de 1854-1855 discutiendo y peleándose. Godfrey y Blake continuaron fastidiando, Brooks y Goodfellow llegaron a las manos y su capitán se peleó con todo el mundo. La sensación de martirio de Kane se convirtió en un aislamiento empecinado en el que no se acababa de fiar de nadie. «Mi tarea es difícil e ingrata», escribió, «mis clientes no la aprecian en absoluto y la cumplo, gracias al Cielo, prescindiendo de si es o no es apreciada<sup>[100]</sup>». La tarea a la que se

refería Kane era doble: dar ánimos a su tripulación y preservar su salud hasta que pudieran escapar. En lo que se refiere a lo primero, fracasó estrepitosamente; en cuanto a lo segundo, en realidad no tenía nada de tarea, ya que, por más diligencia que pusiera en ello, no podía ocultar que apenas había carne fresca que comer. Un trato que habían hecho con esquimales de los alrededores al empezar la estación no había dado frutos —también los esquimales pasaban hambre— y las expediciones de caza de Hans aportaban un sustento de lo más insignificante. En marzo, ya eran catorce los enfermos de escorbuto y a los «clientes» que seguían sanos se les hubiera podido perdonar que no agradecieran el régimen de Kane.

El 20 de marzo, Godfrey y Blake trataron de fugarse. Alertado sobre su plan, Kane estuvo al acecho con una barra de plomo y, una vez más, les atizó en el cráneo. Kane quedó consternado cuando Godfrey logró huir sin que más adelante volvieran a verlo. A estas alturas le daba lo mismo que Godfrey se quedara o se fuera, aparte del efecto que ello surtiese en su reputación de comandante. «Este desdichado ha sido la pesadilla del viaje», escribió. «La conciencia me dice que casi cualquier medida contra él estaría justificada<sup>[101]</sup>». Con todo, estaba preocupado por Hans, al que el 18 de marzo había enviado en busca de provisiones en Etah, que distaba más de ciento veinte kilómetros. Si Godfrey le daba alcance y se apoderaba de su trineo, el *Advance* no podría reanudar el viaje; no sólo habrían perdido al mejor guía y cazador que tenían, sino también el medio de comunicarse con los esquimales. A medida que fueron pasando los días sin señales de Hans, todos se temieron lo peor. Petersen logró cazar unas cuantas perdices nivales, pero fueron un pobre consuelo para unos hombres que ahora se morían de ganas de comer carne cruda.

El 2 de abril, Bonsall divisó a Hans acechando en el hielo a unos mil seiscientos metros del barco. Él y Kane salieron a recibirle y se llevaron una sorpresa cuando vieron que no era Hans, sino Godfrey con el trineo de Hans, en el que llevaba gran cantidad de carne de morsa. Kane le acusó: Godfrey había vuelto sólo a buscar a su amigo Blake. Godfrey se indignó: había recorrido más de doscientos veinte kilómetros con temperaturas de 45,5 grados bajo cero para traer alimentos a Kane. Dónde estaba Hans, preguntó Kane. Enfermo y recuperándose en Etah, replicó Godfrey, y dijo que, una vez que Kane se hubiera hecho cargo de los víveres, iría a reunirse con él; pasaría el resto de su vida como esquimal. Kane respondió que se considerase arrestado y que no se moviera mientras él, Kane, iba al barco a buscar unos grilletes. Godfrey dijo que le importaba un comino y se fue corriendo por el hielo. Bonsall y Kane intentaron inútilmente usar sus armas de fuego. Cuando por fin lograron disparar, Godfrey ya había desaparecido, riéndose, entre los montículos.

Godfrey consiguió llegar a Etah, donde, después de dormir quince horas seguidas, se despertó fresco y sin ningún síntoma de congelación. Se consideraba a salvo de la venganza de Kane: al fin y al cabo, una distancia como aquélla no podía recorrerla cualquiera, ni siquiera una persona sana. Pero Kane no era cualquiera. El desafío de Godfrey fue un golpe insoportable a su orgullo. Empeñado en darles su merecido,

buscó a los desertores como un sheriff del Salvaje Oeste. Primero lanzó una incursión en busca de Hans, al que descubrió cazando alegremente en el hielo. Kane se enteró de que el esquimal no había estado enfermo en absoluto, sino que se había enamorado de una mujer del lugar. Enfurecido, se fue luego detrás de Godfrey, con una pistola en una mano y unos grilletes en la otra. Lo sacó a rastras de una choza de Etah y, a punta de pistola, le obligó a recorrer unos ciento doce kilómetros hasta el *Advance*. Fue una magistral demostración de fuerza, pero sirvió de poco. Godfrey continuó mostrándose tan truculento como siempre y Hans se escabulló poco después para reunirse con su amada y nunca más regresó.

Abril era normalmente un mes de alivio para los habitantes del Ártico, un periodo en el cual el deshielo paulatino empujaba a las morsas y las focas a volver a la región y anunciaba la reaparición, en los meses siguientes, de una escasa capa de vegetación y de las aves silvestres, los renos y los cameros almizcleros que se alimentaban de ella. Aquel año, no obstante, el deshielo fue lento y la caza se presentó a regañadientes. En Etah los esquimales empezaron a comerse sus perros, señal de desesperación absoluta. Kane no pudo hablar con satisfacción, como hiciera en 1854, del exuberante Edén de una primavera ártica. Tampoco, si la tardanza de la estación era una señal, podía esperar que el *Advance* quedase libre durante el verano. Tendrían que regresar a casa en los tres botes que les quedaban, arrastrándolos en trineos por tierra hasta alcanzar mar abierto, unos ciento veintiocho kilómetros al sur. Aprovechando la pequeña cantidad de carne fresca que le trajo la estación, ordenó a sus hombres que comiesen bien y se prepararan para la retirada.

Durante todo abril su escorbútica tripulación comió, se recuperó y uno tras otro los hombres se levantaron para hacer las tareas que les encomendaron. Los más sanos recibieron la orden de desmontar el barco, cosa que hicieron vigorosamente, utilizando los últimos baos para construir los trineos sobre los que colocarían los botes. Los que aún no se habían recuperado del todo clavaron las barras de las cortinas en los patines de los trineos. Y los más débiles confeccionaron sacos, botas y prendas de vestir con lo que quedó. Saquearon el barco que había sido su hogar durante dos años y aprovecharon todo lo que pudieron. Hicieron cañas de bota con las alfombras; cortaron el tubo acústico de gutapercha para hacer suelas y gafas protectoras; transformaron las cortinas en edredones; cosieron las prendas de pieles y les pusieron botones para usarlas como sacos de dormir; con las velas hicieron sacos para provisiones, que impermeabilizaron con una mezcla de brea, pez, harina y escayola; con la lona que quedó confeccionaron mocasines; con la chimenea de hojalata hicieron fogones, y fabricaron cacharros con los moldes para hacer bizcochos. «Hicimos cacharros con todos los objetos de hojalata imaginables», anotó Kane.

Y añadió:

«La lata de galleta de carne Borden's nos proporcionó una espléndida vajilla, y

algunos botes de hojalata, que inspiraban un temor justificado, con etiquetas ominosas que decían Sublimado Corrosivo y Arsénico, y habían pertenecido a nuestro departamento de Historia Natural, se vaciaron, restregaron y convirtieron en tazas de té<sup>[102]</sup>».

Fijó la fecha de partida para el 17 de mayo de 1855. La tripulación se quejó de que era demasiado pronto. Aún no estarían preparados. Algunos no podían afrontar la perspectiva de dejar el barco. Otros temían que Kane se llevara a los sanos al sur y dejara que los otros se las arreglasen como pudieran. «Me desagradó, de veras, [su] malhumorada indiferencia», escribió Kane. «Pero fui inexorable<sup>[103]</sup>». A pesar de ello, varios hombres dejaron de trabajar, disgustados. Kane tuvo que ejercer hasta el último átomo de su autoridad para restaurar el orden. «El número de seres humanos a los que elevan las calamidades es desgraciadamente pequeño»<sup>[104]</sup>, anotó. El 17 de mayo, Kane, fiel a su palabra, ordenó a su tripulación que abandonara el barco, no sin antes obligar a los «gruñones», como los llamaba, a firmar un documento que aprobaba su actuación. Como último gesto romántico, Kane añadió el mascarón de proa del *Advance* a su carga. Esta belleza tallada, que se llamaba *Augusta*, los había llevado al Ártico tres años antes, vestida de alegre azul y con las mejillas sonrosadas. Desde entonces había perdido un seno por culpa de un iceberg, se le había desprendido la nariz y los elementos la habían despojado de la pintura. Hasta Kane se preguntaba si era apropiada como símbolo de esperanza. Pero se consoló pensando que estaba hecha de madera y siempre podrían usarla como leña. Y así, con la cara de *Augusta* cubierta de cicatrices señalando el camino, se pusieron en marcha hacia el sur.

Tardaron un mes en llegar a mar abierto. Trabajando por etapas, la tripulación, que se debilitaba con rapidez, avanzó por el hielo arrastrando tres botes, más de seiscientos ochenta kilos de víveres y a cuatro inválidos. Kane había asignado con optimismo un equipo para cada trineo, pero pronto resultó obvio que para arrastrar uno solo de ellos era necesario todo el grupo de dieciséis hombres. Y debido a ello tenían que recorrer cada distancia una y otra vez. Para atravesar unos ciento veintiocho kilómetros, cada hombre anduvo más de quinientos. Kane, mientras tanto, recorrió en su trineo tirado por perros cerca de mil setecientos setenta kilómetros entre idas y venidas. El escorbuto volvió a atacar e hizo que las piernas se les hincharan, los tendones se les contrajeran y las encías les sangrasen. En Etah, donde los esquimales les proporcionaron víveres, la enfermedad remitió. La primavera tardía por fin había llegado y sus anfitriones se sintieron tan fuertes, que les hicieron una demostración de hockey sobre hielo, usando huesos de ballena como bastones y una articulación de aleta de morsa como disco. «¡Qué extraña esta gozosa diversión bajo la sombra vigilante de aquellos acantilados de hielo!», se maravilló Kane. «Estaban jugando tan despreocupadamente como los pájaros que daban vueltas sobre nuestras cabezas<sup>[105]</sup>». Pero el escorbuto volvería pronto. Otros problemas

deslucieron la acogida que les habían tributado en Etah. El más pequeño de los tres botes se hundió al echarlo al agua. Y a Ohlsen, uno de los miembros más valiosos del grupo, se le rompió la vejiga al tratar de recuperar un trineo que había caído a través del hielo. Kane intentó que nadie supiera lo ocurrido, gesto inútil que no alivió el disgusto de la tripulación cuando Ohlsen murió al cabo de unos días.

El 16 de junio se encontraban acampados a unos mil doscientos metros del mar. «Vemos su intenso horizonte azul índigo», escribió Kane exultante, «y oímos su rugido al chocar con la playa helada. Su perfume nos llena las ventanas de la nariz y el corazón<sup>[106]</sup>» Un promontorio oscuro y lejano señalaba el cabo Alexander, el «lugar donde sopla el viento» que todos los hombres del grupo de Petersen y Hayes contemplaban con temor. Lo rodeaban crestas de hielo estrujado, y trozos de hielo nuevo flotaban junto a sus bordes. «¡De qué forma tan magnífica rompen las olas en sus costados!», escribió Kane. «Mas peores obstáculos hemos vencido y con la ayuda de Dios venceremos éstos.»<sup>[107]</sup> Así pues, a las cuatro de la tarde del 19 de junio empujaron sus botes hasta una extensión de aguas abiertas y pusieron rumbo al cabo Alexander.

«Fue una fea travesía»<sup>[108]</sup>, escribió Kane, quitando importancia a las olas que inundaban los botes más deprisa de lo que podían achicarlos. Pero navegando al abrigo del hielo que se extendía al oeste, en vez de pegados a la costa, pudieron proseguir su viaje por aguas más calmas. El cabo Alexander era el principal obstáculo náutico que había en su camino y todos se sintieron más animados al vencerlo. Ante ellos, sin embargo, había más de mil millas de mar y hielo. Los víveres eran escasos, tenían poco combustible y su salud se estaba desintegrando. Durante los cuarenta y nueve días siguientes, a fuerza de velas, remos y tracción humana, cruzaron el estrecho de Smith y salieron a la bahía de Baffin. Un paisaje monstruoso los recibió: un glaciar de más de trescientos treinta metros avanzaba hacia el mar como si saliera de un caldero; una pirámide de granito, coronada por un raro obelisco, iba y venía a través de la niebla; promontorios de piedra arenisca de color rojo se alzaban al amanecer, luego miraban con descaro la flotilla que navegaba con rumbo sur y finalmente desaparecieron en la oscuridad del anochecer. A finales de junio, sus raciones se habían quedado reducidas a unos ciento setenta gramos de gachas de pan rallado más un poco de sebo por hombre y día, y no les quedaba combustible. Cuando amainaba el viento y tenían que remar, Kane podía medir la debilidad de sus hombres por el chapaleteo de los remos. Se vieron azotados por galernas, obligados a buscar refugio en los témpanos y a veces empujados a tierra. De algún modo lograron hallar consuelo en el desastre. Durante un alto que no estaba programado, por ejemplo, encontraron un acantilado lleno de nidos de pájaro. Durante tres días lo saquearon a razón de mil doscientos huevos diarios.

Continuaron bajando por la costa, mientras los víveres se agotaban poco a poco. El 1 de agosto ya habían empezado a quemar remos y trineos para derretir agua. Las provisiones se habían acabado y sólo la captura fortuita de una foca los salvó de

morir de hambre. «No me había dado cuenta de lo mucho que nos había gastado la inanición absoluta», escribió Kane. «Corrieron por los témpanos, llorando y riendo y blandiendo sus cuchillos. No pasaron ni cinco minutos antes de que todos se estuvieran chupando los dedos ensangrentados o llevándose largas tiras de grasa a la boca... disfrutamos de un festín raro y salvaje<sup>[109]</sup>».

Todavía estaban masticando los intestinos cuando superaron la Devil's Thumb [El pulgar del diablo]. Esta roca distintiva de la costa occidental de Groenlandia anunció que acababan de llegar a los caladeros donde se pescaban ballenas. Seguramente aquí encontrarían ayuda. El 3 de agosto, Petersen divisó a un esquimal que remaba en su kayak en busca de patos de flojel. Al acercarse más, Petersen le reconoció: era un viejo amigo de Upernavik. «¡Soy Carl Petersen!», gritó, agitando los brazos para llamar la atención. «No, no lo eres», replicó el esquimal, alejándose tan rápidamente como podía. «Mi esposa dice que ha muerto<sup>[110]</sup>».

Durante otros dos días navegaron hacia el sur con la esperanza de encontrar un barco ballenero. Se levantó niebla y empezaban a sentirse desesperados cuando oyeron un largo y lento «¡Hola!». «¡Daneses!»<sup>[111]</sup>, susurró Petersen. De la neblina surgió el *Fräulein Flairscher*, un barco aceitero de Upernavik que recorría la costa en busca de grasa. Su comandante, Carlie Mossyn, era amigo de Petersen. Retorciéndose las manos de excitación, Petersen los dirigió hasta que se pusieron al costado del barco. Mientras cambiaba impresiones con Mossyn, Kane se dio cuenta de cuánto tiempo llevaba lejos de casa. «Aquí recibimos la primera y vaga idea de lo que había pasado en el ancho mundo durante nuestra ausencia», escribió. «¡Con qué amabilidad salía de aquel hombre todo lo que sabía! Parecía un oráculo mientras nosotros, con un cosquilleo ardiente en los dedos apoyados en la borda del bote, escuchábamos sus palabras. “No han tomado Sebastopol”. ¿Dónde estaba y qué era Sebastopol?»<sup>[112]</sup> Puede que la noticia sobre la guerra de Crimea que les dio Mossyn no les dijese nada, pero no tardó en hablar de cuestiones con las que estaban familiarizados: «nuestra propia, engañosa y pequeña especialidad»<sup>[113]</sup>, como la llamó Kane: la suerte de *Sir John Franklin*.

En 1854, al atravesar la tundra canadiense, un empleado de la Compañía de la Bahía de Hudson llamado John Rae encontró los primeros rastros de los hombres perdidos. Según los esquimales de la región, todos los expedicionarios habían muerto. Sus barcos se habían hundido y los supervivientes habían muerto de hambre durante la agotadora caminata hacia la libertad. Transcurrieron algunos años antes de que salieran a la luz detalles más completos, pero, a juzgar por las reliquias que obtuvo Rae, era cierto que Franklin y sus hombres habían perecido. Y esto había ocurrido más de mil seiscientos kilómetros al sur de Rensselaer. Kane había desperdiciado tres años buscando donde no debía buscar.

El 6 de agosto de 1855 llegaron a Upernavik. Después de 84 días viviendo a la intemperie, les resultó extraño encontrarse de nuevo en una civilización reconocible. «Nuestros hábitos eran duros y curtidos por los elementos», escribió Kane. «No



podíamos permanecer entre las cuatro paredes de una casa sin experimentar una desagradable sensación de asfixia<sup>[114]</sup>». En vez de ello, iban de puerta en puerta, bebiendo café y repitiendo su historia ante los ansiosos habitantes del asentamiento. Es poco probable que durante sus narraciones Kane expresara alguna vez una sensación de futilidad o lamentase haber perdido hombres, dinero y su barco buscando a Franklin en el lugar menos indicado. O, si lo hizo, no lo mencionó en su diario. Al contrario, lo que experimentaba Kane era una sensación de triunfo. Había llevado un barco más al norte que nadie en el estrecho de Smith; había descubierto el glaciar de Humboldt y había trazado los mapas de grandes extensiones de costa hasta entonces desconocidas; había superado un motín y salvado a sus hombres (bueno, a la mayoría de ellos) de un desastre, mediante una huida dramática y bien planeada; sobre todo, había encontrado, en su opinión, el mar Polar abierto. Era en verdad el «Doctor Kane de los Mares Árticos».

## «Los estadounidenses pueden hacerlo»

Mientras tanto, en Estados Unidos los ciudadanos tenían una opinión excelente de Kane. Ya era un héroe antes de emprender el viaje y había adquirido la categoría de icono nacional a raíz de la publicación, en 1854, del diario en el que describía la primera expedición que había patrocinado Grinnell. Su desaparición en la segunda dio pábulo a comparaciones con Franklin, el hombre al que aparentemente quería salvar. ¿Había desaparecido Kane en el mismo océano polar? ¿También él necesitaba que lo rescataran? El Congreso pensó que así era y, tras algunos debates (porque el asunto Franklin llevaba arrastrándose el tiempo suficiente para engendrar cierto grado de hastío en los círculos oficiales), aprobó que se destinaran 150 000 dólares a enviar dos barcos en busca del caballero andante del polo. Fue este contingente, bajo el mando de un tal capitán Hartstene, el que alcanzó a Kane en el otoño de 1855 y lo trajo de vuelta a Nueva York.

El regreso de Kane fue uno de los acontecimientos más sensacionales del año. Hubo salvas de artillería, las multitudes le vitorearon por las calles y los periodistas y admiradores le asediaron hasta tal extremo que tuvo dificultades para llegar a casa de Grinnell y presentarle su informe. «No he vuelto con el *Advance*», dijo a su patrocinador. «No se preocupe», respondió Grinnell. «Ha regresado sano y salvo; eso es lo único que nos importa. Pase al salón y cuéntenos toda la historia<sup>[115]</sup>» Mientras Kane relataba sus aventuras, las celebraciones en el exterior continuaron. Al día siguiente el *New York Times* llenó toda su primera plana con la noticia de su retorno. Durante los meses siguientes la estrella de Kane subió sin parar. Cuando publicó su diario en 1856, con el título de *Arctic Explorations*, se vendieron 65 000 ejemplares, que le proporcionaron un dineral. En Gran Bretaña, la Real Sociedad Geográfica le otorgó su Medalla de Oro, el mayor honor que podía conferir<sup>[116]</sup>. Su relación con Margaret Fox, que había reanudado de aquella forma extraña y voluble que era tan propia de él, salió en la prensa y enseguida aumentó su lustre. Un explorador exótico con una amante controvertida ayudaba a vender periódicos.

No obstante, había un elemento trágico en la fama de Kane. Al atracar en Nueva York en octubre de 1855, parecía estar en buena forma y sano, bronceado y con una barba bien cuidada. La dura prueba, sin embargo, le había afectado más de lo que estaba dispuesto a reconocer. Aquel invierno su salud empeoró debido al esfuerzo de

preparar a toda prisa su diario, una obra en dos volúmenes con extensos apéndices, que acabó ocupando novecientas páginas, trescientas de las cuales quedaron terminadas antes de Navidad. También le preocupaba la perspectiva de que aparecieran diarios rivales. Cuando se publicó, su propio libro no decía nada sobre discordias internas; no contenía nada sobre el extraordinario viaje de Hayes y Petersen en la ballenera, limitándose a decir que hablaría de ello más adelante, cosa que no hizo, y se abstuvo notoriamente de hablar del número de bajas. En todas las anteriores expediciones al Ártico (exceptuando la de Franklin), la principal causa de muerte había sido el escorbuto; en general, los capitanes ponían suficiente cuidado en proteger a sus tripulaciones de la congelación. Los hombres de Kane, en cambio, habían muerto a resultas de la exposición a los elementos ocasionada por sus órdenes directas. Raro era el hombre al que no hubieran amputado alguna parte de su persona. Semejante negligencia era culposa y Kane lo sabía. Cuando Wilson trató de publicar su crónica de la expedición, Kane le pagó trescientos cincuenta dólares para que se abstuviera de hacerlo. Fue tirar el dinero, porque Wilson la publicó de todos modos —aunque resultó una nadería insulsa en comparación con el contenido de sus cuadernos de notas— y casi todos los demás miembros de la expedición tuvieron algo que decir. Por suerte sus aportaciones resultaron inofensivas. Morton publicó un libro que se consideró una patraña. Del diario que un «negro» escribió para Godfrey nadie hizo caso. Sonntag refutó una crónica publicada con su nombre. Bonsall escribió unas memorias en 1902, demasiado tarde para que surtieran algún efecto. Y la muy crítica *Erindringer fra Polarlandene optegnede af Carl Petersen, Told ved Pennys og Kanes Nordexpeditioner 1850-1855. Udgivne af Lauritz B. Deichmann, Lieutenant. Med Traesnit og Kort over en Deel af Baffinsbay og Smiths-Sund* de Petersen no llegó a un público numeroso.

En 1860, cuando Hayes preparó el diario de los meses que faltaban, una vaga idea de la verdad salió a la superficie, pero para entonces Kane ya había muerto. La terminación de su diario se cobró un tributo espantoso. «Este libro, por malo que sea, ha sido mi ataúd»<sup>[117]</sup>, dijo a su editor al entregarle el manuscrito. Su salud empeoraba rápidamente y en el verano de 1856 se trasladó a Europa, acompañado por el camarero Morton, que se había convertido en su ayuda de cámara personal. Su propósito era hacer una gira por Gran Bretaña y pasar luego un periodo de recuperación en Suiza. Después de ello, ¿quién sabía adónde le llevaría el destino? Fuera a donde fuese, no sería al Ártico, por supuesto. «Este sueño ha terminado»<sup>[118]</sup>, dijo con énfasis en una carta a su padre. Y tampoco sería a un lugar más exótico que un sanatorio, si su salud no mejoraba. Era, según Grinnell, «nada, salvo un esqueleto o una sombra de esqueleto»<sup>[119]</sup>. Sus compromisos en Gran Bretaña le ocuparon durante más tiempo del que había previsto, debido a una serie ineludible de presentaciones —que incluyó no sólo las ceremonias habituales, sino también un desayuno con la reina Victoria— y a una recaída que le obligó a guardar cama varias semanas. Al levantarse, la temporada ya había concluido en Suiza. Así que, el 17 de

noviembre, él y Morton embarcaron con destino a Cuba, cuyo clima cálido había recomendado su médico como la cura perfecta. Allí murió el 16 de febrero de 1857, trece días después de cumplir 37 años, a causa de una serie de ataques debilitantes.

Kane siempre había querido ser alguien y su cortejo fúnebre demostró hasta qué punto se había cumplido su deseo. Durante meses su cadáver viajó en barco, por mar y por río, y en tren de La Habana a Nueva Orleans, de Nueva Orleans a Ohio, de Ohio a Cincinnati y de Cincinnati a Filadelfia. En todas las ciudades importantes fue recibido con bandas de música y el ataúd se expuso en una capilla ardiente, incluso en las escalas más breves. Multitudes respetuosas acudieron en número tan grande, que a veces el cortejo no podía avanzar. Hubo desfiles militares, cívicos y masónicos. En su honor se publicaron poemas, artículos de fondo y sermones. Cuando finalmente fue enterrado en el cementerio de Laurel Hill, el desfile de gente ante su sepultura duró tres días. Su diario «estuvo durante un decenio junto a la Biblia en casi todas las salas de estar de Norteamérica»<sup>[120]</sup>. Hasta la muerte de Abraham Lincoln no habría otra demostración masiva de dolor semejante.

No obstante, el «alguien» que Kane había llegado a ser era una ilusión, fruto de la publicidad que hacía de sí mismo. Debajo de la adulación y los elogios estaba el hecho de que Kane no fue un gran explorador. Había llegado más al norte del estrecho de Smith que nadie, pero no lo bastante lejos como para merecer que lo comparasen con pioneros británicos tales como William Edward Parry, que había abierto el Ártico con tanto brío en decenios anteriores. Había descubierto el glaciar de Humboldt, pero no lo había investigado a fondo. Había soportado terribles privaciones y había salvado su expedición del desastre, pero había sido en parte el causante de sus propias desgracias. Y, pese a ello, había conseguido algo milagroso: había descubierto —o creía haber descubierto— el mar Polar abierto. Ésta, la mayor de todas las ilusiones, era el monumento más duradero de Kane. Se convirtió en un coloso cuya sombra se extendía sobre el Ártico —como Rhodes haría pronto en África— y atraía al mundo hacia el norte. El polo era un lugar cuyos beneficios comerciales eran potencialmente mayores que los de todas las colonias del Viejo Mundo juntas. Quien lo descubriese controlaría la ruta marítima más rápida para cruzar el globo del oeste al este. Si hombres con suficiente ingenio y fortaleza lograban cruzar el hielo del estrecho de Smith, el mundo sería literalmente suyo.

Se hicieron valerosos intentos de revelar la verdad que se ocultaba debajo de la ilusión. Un tal doctor Henry Rink, que había pasado nueve años en Groenlandia como inspector del Gobierno danés, escribió una crítica condenatoria del viaje de Kane. Analizando minuciosamente la parte que hablaba del avistamiento del mar Polar abierto, señaló que era imposible que Morton recorriese el terreno que describía en el tiempo que, según él, había necesitado para ello; era imposible que hiciera observaciones exactas durante aquel periodo. De todos modos, no sabía utilizar un sextante; el horizonte hacia el cual afirmaba que se extendía el mar abierto no podía estar muy lejos, visto desde una altura de 152,5 metros. En cuanto a esos 152,5

metros, en varios lugares decía 76,25 metros, 91,5 metros, 137,25 metros y 164,7 metros. Morton había dicho que la costa estaba llena de aves marinas y que la temperatura era más alta que la de Rensselaer Harbour, otros dos detalles que hubieran podido respaldar la teoría del mar Polar abierto. Rink dijo que la explicación podía estar en las burbujas de agua caliente cuya causa desconocía, pero que con frecuencia rompían el hielo ártico. Estas burbujas explicarían las temperaturas más elevadas y también la presencia de aves marinas. En lo que se refería a la experiencia de los dos hombres, Kane habría visto aves marinas sólo en grandes extensiones de océano, mientras que Rink las había visto acudir a cualquier extensión de mar abierto.

Rink se ocupaba a continuación del descubrimiento del glaciar de Humboldt por parte de Kane. Si cruzaba el interior de Groenlandia, como sugería Kane en uno de los apéndices, entonces no lo había descubierto en absoluto. Si los exploradores del Ártico, en su enloquecido avance hacia el norte, se tomaban alguna vez la molestia de investigar la costa de Groenlandia, encontrarían estribaciones del casquete de hielo en la cabecera de todos los fiordos, y Rink lo sabía porque se había pasado casi un decenio investigándolos. A su modo de ver, Kane no había descubierto nada y la idea de un mar Polar abierto era absurda. «Estas expediciones polares», escribió, «no prometen ninguna ventaja que de alguna forma pueda responder a los medios y esfuerzos que exigen<sup>[121]</sup>».

Gran Bretaña, que había enviado dos generaciones de oficiales al Ártico, se mostró de acuerdo con las conclusiones de Rink. En una reunión de la Real Sociedad Geográfica en 1857, un veterano tras otro alabó las hazañas de Kane, pero se apresuró a señalar luego sus defectos. *Sir* Richard Collinson dijo que sus observaciones eran imprecisas y debían ajustarse para situarlas como mínimo 72,4 kilómetros más al sur. «Creo que tenemos motivos justificados», dijo, «para rechazar sus cálculos por completo<sup>[122]</sup>» *Sir* George Back manifestó que pensaba lo mismo y dijo que todo el asunto era un intento solapado de arrebatarse el punto más septentrional de manos británicas. El doctor Alexander Armstrong, hombre de menos mal genio y más sensatez, hizo un resumen pertinente: «A mí me parece que nada nuevo ha aportado el doctor Kane en lo que se refiere a la existencia de agua donde se supone que la vio», declaró. «Debo expresar, por tanto, mi convencimiento de que este mar o ensenada polar de que tanto se habla... no existe, salvo en la fértil imaginación de los que se sienten inclinados a describirlo.» Y luego, habiendo pasado él mismo varios años desagradables rodeado por el hielo, disparó una andanada contra los que le habían mandado allí: «He observado casi universalmente que los defensores de su existencia son los menos capaces de formarse una opinión sobre el asunto, porque nunca han estado en el mar Polar»<sup>[123]</sup>..

Armstrong gastaba saliva inútilmente. Y lo mismo puede decirse de Back, Collinson y Rink. En 1858, las *Proceedings of the Royal Geographical Society* [Actas de la Real Sociedad Geográfica] contenían un mensaje de Hayes. Morton sabía usar muy bien un sextante, según Hayes, y, si la Real Sociedad Geográfica pensaba que

sus observaciones se desviaban demasiado hacia el norte, «entonces la única consecuencia será que el mar abierto, si existe, estará tanto más cerca de nosotros y, por supuesto, será proporcionalmente más fácil acceder a él»<sup>[124]</sup>. Todo lo que se decía de burbujas de agua caliente, agujeros en el hielo y gaviotas oportunistas no hacía al caso. El descubrimiento de Kane no tenían que juzgarlo basándose en sus propios prejuicios, sino en «precisamente la clase de pruebas que se necesitaban, a saber, *testimonios positivos*<sup>[125]</sup>». No llegó al extremo de acusarles de difamación, pero dijo que tenía gracia que acusaran a Morton de inexactitud, sin tener ninguna prueba concreta de que sus observaciones fueran erróneas. Tampoco se detuvo en comentar el mal genio con que Armstrong hablaba de quién podía y quién no podía pronunciarse sobre el mar Polar, hábil omisión que llamó la atención de todos los lectores sobre el hecho de que Armstrong nunca había subido por el estrecho de Smith y, por tanto, su propia lógica le descalificaba para formarse una opinión. Los románticos imperiales tomaron partido por Hayes. En el siguiente volumen de las *Proceedings* apareció una visión de cómo el polo podía convenir al orden mundial. Un hombre escribió que había demasiados presos en Gran Bretaña ahora que las colonias ya no los aceptaban. Había yacimientos de carbón en el Ártico. ¿No podían enviarse los presos al norte para que extrajesen el carbón ártico? El carbón propulsaría los barcos de vapor que navegarían por el polo, proporcionaría calefacción para los hoteles en los que se alojarían los viajeros y libraría a la nación de su chusma. Afirmó que la exploración era más que la suma de héroes perdidos y mapas trazados. Era un imperativo comercial, cultural y social que beneficiaba tanto al mundo conocido como al desconocido. Muy pocos estadounidenses leían las *Proceedings of the Royal Geographical Society*, pero, al igual que sus colegas británicos, había prendido en ellos la certeza del progreso. En ambas orillas del Atlántico, hombres y mujeres normales y corrientes estaban de acuerdo en que el polo debía conquistarse.

Sus respectivos gobiernos eran más realistas. Tenían que bregar con problemas de mayor envergadura y más complicados que el hielo polar y, por tanto, no despertaba su interés perseguir el sueño de Kane. El abastecimiento de agua, las tuberías de gas, los inspectores de seguridad, los ferrocarriles, el cólera, el alcantarillado, los ayuntamientos y los asilos de pobres eran lo que les preocupaba. Los gobiernos habían gastado centenares de miles de libras y de dólares en la búsqueda de Franklin y, ahora que se sabía a ciencia cierta lo que había sido de él, no se emplearía más dinero en ello. Si alguien quería buscar el polo, era muy dueño de intentarlo, pero tendría que financiar su locura con sus propios fondos.

Isaac Israel Hayes aceptó el desafío. Siguiendo el ejemplo de Kane, dio numerosas conferencias sobre el valor de la exploración polar. También al igual que Kane, puso sus palabras por escrito. «No hay nada, en ningún estado de cosas concebible, que disuada a un hombre prudente de una empresa de esta clase», escribió. «¿Se esforzará el lector en encontrar una razón que demuestre que la

empresa es imposible o temeraria? ¿Es la naturaleza del país?»<sup>[126]</sup> Eran palabras combativas, pensadas para exacerbar el patriotismo. En todas las partes adonde iba Hayes recibía dinero y apoyo para otra expedición polar. La Sociedad Geográfica Norteamericana se dejó conquistar por los argumentos de Hayes, «juzgando que se debía por igual a la causa de la ciencia y a nuestro carácter nacional»<sup>[127]</sup>.. Lo mismo les ocurrió a la Sociedad Filosófica Norteamericana, la Academia de Ciencias Naturales de Filadelfia, la Sociedad de Historia Natural de Boston, el Liceo de Historia Natural de Nueva York, la Smithsonian Institution e, inesperadamente, la Real Sociedad Geográfica.

En 1859 ya había reunido los fondos que necesitaba para su siguiente viaje al norte. Gran parte de ellos salió del bolsillo de aquel infatigable patrocinador de expediciones al Ártico que era Henry Grinnell. Pero una parte igualmente grande era fruto de las conferencias de Hayes y de los numerosos comités y subcomités provinciales que se habían formado para ayudar a la causa. El dinero se gastaría en una goleta pequeña que, con una tripulación de catorce oficiales y marineros, zarparía con rumbo al estrecho de Smith en julio de 1860. El objetivo de la expedición era atravesar el estrecho de Smith como había hecho Kane, pero luego, en vez de seguir pegados a la costa de Groenlandia, dirigirse al norte siguiendo los acantilados de la Tierra de Grinnell. Durante su reconocimiento de la zona, Hayes había observado que en el mar no había hielo. No cabía ninguna duda de que esto era debido a vientos procedentes del norte y, a su modo de ver, la desgracia de Kane había sido el resultado de anclar al sur, donde el *Advance* se había visto atrapado por el hielo que el viento había empujado contra él. Incluso tenía planeado su futuro puerto: el cabo Frazer, la caleta abrigada a la que había llegado en trineo con Godfrey. «¿Es un exceso de optimismo lo que me induce a creer que volveré a ver la banderita que planté en la costa de la Tierra de Grinnell?», escribió<sup>[128]</sup>.

Había cierto grado de insinceridad en lo tocante al verdadero propósito del viaje de Hayes. Según una docta institución, «su retorno estará lleno de frutos valiosísimos para la ciencia»<sup>[129]</sup>. Los descubrimientos científicos, con todo, eran una hoja de parra tan maltrecha, debido a las veces que la habían apartado, que ahora eran un mero formulismo, un gesto de cortesía destinado a ahorrar sonrojos a los patrocinadores en potencia. Como en realidad sabía todo el mundo, y como la prensa no titubeaba en decir, la exploración del Ártico era un asunto de pura ambición. ¿Quién abriría el hielo? ¿Quién sería el primero en llegar al polo? Incluso el diminuto *Cincinnati News* tenía la respuesta. En un rebosante artículo de fondo habló en nombre de la nación: «Los estadounidenses pueden hacerlo... y lo harán»<sup>[130]</sup>.

La voz del *News* fue significativa. Puede que otros periódicos tuvieran mayor circulación, pero ninguno tenía un director como Charles Francis Hall. Bajo de estatura, rechoncho, ojos azules, hombros anchos y barba rizada, Hall parecía un

típico colono del Medio Oeste. Su educación hacía juego con su imagen: tras abandonar la escuela, había trabajado de herrero y grabador antes de convertirse en director del poco importante *News*. Era un hombre solitario, irascible, intolerante y propenso a entusiasmos repentinos. Era temeroso de Dios, tenía esposa, dos hijos y un empleo. Nada hacía presagiar que este vástago de la parte central de Estados Unidos llegaría a ser uno de sus exploradores árticos más famosos.

Los diarios de Kane fueron el anzuelo que le enganchó. Después de leerlos, reunió toda la información que pudo encontrar sobre el tema y sacó dos conclusiones: Franklin tenía necesidad de ayuda y los esquimales eran la clave del éxito en el polo. En esto Hall se adelantó a su tiempo. Cualquiera que leyese con atención los diarios de los exploradores árticos en la última mitad del siglo se habría dado cuenta de que la clave para sobrevivir en el Ártico residía en adoptar la indumentaria y la dieta de los esquimales. Sin embargo, la idea de la supremacía europea seguía informando todas las expediciones. Hall, con su sencillez característica, no hizo más que ver lo que era obvio. Si los esquimales sobrevivían sin esfuerzo en el Ártico, no cabía duda de que lo sensato era que las expediciones futuras no sólo siguiesen las costumbres de los esquimales, sino que, además, las integraran esquimales. Por supuesto, un hombre blanco debía dirigirlos —puede que Hall viviera en Ohio, pero no estaba tan desconectado del mundo— y, a su modo de ver, ese hombre era él.

Las conferencias de Hayes fueron el hilo que tiró de él. Dos semanas después de escribir el artículo de fondo, Hall vendió su periódico, dejó a su familia y tomó un tren con destino a Nueva York. Su misión: zarpar rumbo al Ártico en busca de Franklin. No tenía ninguna experiencia de la navegación, el hielo, el mando de un barco: de hecho, carecía de todas las habilidades que la tarea requería. Ni siquiera sabía cómo era un esquimal: al ver a un chino en la calle, se acercó a él y le preguntó si era del Ártico. Ninguna de estas deficiencias le importaba lo más mínimo. «Valor y resolución eran lo único que necesitaba y, aunque algunas personas tal vez no convendrían en la sabiduría y la prudencia de mi esfuerzo, estaba decidido a intentarlo y lo intenté<sup>[131]</sup>» Como en muchos aspectos de su vida, tenía la sensación de que Dios lo respaldaba: «Me parecía como si hubiera sido *llamado*»<sup>[132]</sup>.. Ir al norte era su deber divino.

En ese mismo momento, exploradores británicos arrastraban trineos por el hielo en busca de nuevas pistas sobre la desaparición de Franklin. Su líder, Francis McClintock, había mandado a su gente en heroicas caminatas de miles de kilómetros, que pocos resultados habían dado, salvo la muerte de un hombre de los que tiraban de los trineos y la hospitalización de todos los demás durante un año. Ahora había vuelto para hacer un segundo intento en la zona de la isla del Rey Guillermo. Los resultados fueron el eco de los de Rae. Afirmaban de forma inequívoca que Franklin y su tripulación habían muerto. Al conocerse la noticia, Hall no se preocupó. Iría al Ártico de todos modos. Había preguntas que seguían sin respuesta y pensaba responder a ellas por medio de los esquimales. Lo único que pedía era un barco que le llevase a la



bahía de Hudson, desde donde emprendería la investigación de mayor alcance que se había hecho hasta entonces de la tragedia de Franklin. «Estoy a punto de hacer este viaje por la causa de la humanidad y la ciencia», dijo a la Sociedad Geográfica Norteamericana, «por el descubrimiento científico y con el único propósito de hacer el bien a la humanidad<sup>[133]</sup>». Su celo evangélico era atractivo. Thomas Hickey, que había servido a las órdenes de Kane, le escribió para ofrecerle sus servicios. Y una compañía naviera le dio la primera opción de compra del antiguo barco de De Haven, el *Rescue*, por el muy razonable precio de 2000 dólares.

Al llegar a Nueva York, Hall se las ingenió para entrevistarse con Henry Grinnell. El gran filántropo le infundía un temor reverencial. «¿Es posible que un ser tan humilde como yo merezca la consideración de un hombre tan ilustre como él?»<sup>[134]</sup>, escribió Hall. La entrevista del impresor semieducado y el culto personaje de la costa oriental resultó inesperadamente fructífera. Grinnell le dio su bendición y 343 dólares. Horace Greeley, director del *Tribune* de Nueva York, donó más dinero, con la condición de que Hall escribiese artículos para el periódico. Agitando en el aire su fajo de dólares, Hall recorrió los muelles en busca de una tripulación. Encontró un solo hombre, un capitán ballenero llamado Quayle, que habría podido servirle. Pero Quayle fue contratado rápidamente por Hayes, que en aquel momento estaba preparando su propia expedición. Hall se puso furioso. «No me atrevo a poner por escrito», puso por escrito, «la flagrante inhumanidad del doctor I. I. Hayes —y del capitán P. Y. Quayle—; heme aquí, la vida consagrada a rescatar a algún superviviente solitario de los hombres de *Sir John Franklin* y, pese a ello, dentro de sus corazones debe de acechar la profunda condenación<sup>[135]</sup>» Consideró impetuosamente, como era habitual en él, que Hayes, que en otro tiempo había sido su ídolo, era un agente de Satanás. Le atacó ferozmente: «Me da lástima, me dan lástima su *cobardía* y su *debilidad*. ¡Rechazo sus malas artes... su maldad!»<sup>[136]</sup>..

Daba la casualidad de que el asunto de la tripulación era puramente teórico, porque, con menos de mil dólares en el bolsillo, Hall no podía comprar un barco para ponerla en él. Pero estos impedimentos no eran nada para un hombre que tenía a Dios de su parte. En lugar de un barco compró un bote resistente y, el 29 de mayo de 1860, mendigó un viaje al Ártico a bordo de un ballenero llamado *George Henry*. Acordaron que le dejarían en la isla de Baffin, al este de la bahía de Baffin, y pasaría el verano familiarizándose con los esquimales y aprendiendo su lengua. (A estas alturas ya confiaba en que sabría reconocerlos). Luego, con un poquito de suerte, el hombre que nunca en la vida había estado en el mar zarparía en su bote en busca de Franklin, en un viaje de ida y vuelta de dos mil millas por aguas tan peligrosas que daban pavor hasta a los navegantes británicos. Después, el *George Henry* lo recogería al terminar la estación.

Mientras Hall navegaba rezando hacia el norte, hacia una muerte casi cierta, Isaac Israel Hayes se preparaba para el polo. A diferencia de Hall, tenía un barco, la goleta de trescientas toneladas *United States*. El historial del barco era poco distinguido, ya que se había pasado la vida transportando mercancías entre las Antillas y Boston. (Cuando Hayes lo vio por primera vez todavía estaba cargado de caña de azúcar). Pero no dejaba de ser un barco —«un barco fuerte, petulante, de aspecto garboso<sup>[137]</sup>»— y después de una reparación completa, que incluyó la habitual instalación de un doble y un triple forro, el refuerzo de las amuras con láminas de hierro, la colocación de baos de roble cruzados en el interior y el cambio del aparejo largo por otro corto, Hayes se declaró satisfecho. Recordando la falta de previsión de Kane, embarcó una cantidad inmensa de víveres y utensilios. Éstos los donaron poquito a poco diversos simpatizantes, pero aquéllos los encargó personalmente Hayes. En lugar del pemicán de costumbre, prefirió provisiones secas preparadas por la American Desiccating Company de Nueva York. Carne de buey, verduras, sopa y todo lo demás fue convertido en un polvo ligero que era fácil de transportar y a la vez nutritivo. «Nuestros pertrechos eran de la mejor calidad», escribió Hayes, «y nuestra despensa contenía todo lo que era razonable desear.»<sup>[138]</sup>

Fueron los oficiales, sin embargo, el mayor problema de Hayes. Previendo las observaciones que científicos titulados podían hacer en el Ártico, había albergado la esperanza de contratar «un grupo de observadores bien instruidos»<sup>[139]</sup>. Pero sólo se presentó un hombre y era Sonntag, su antiguo compañero del *Advance*, que a la sazón se encontraba estudiando el firmamento en México. Por lo demás, hubo un marcado silencio. «La respuesta», escribió Hayes, «tardó en llegar más de lo que se había previsto al principio<sup>[140]</sup>» En cambio, no hubo escasez de hombres dispuestos a formar parte de la tripulación. Según Hayes, hubiera podido armar una escuadra respetable, de tantos como eran. Por desgracia, ninguno de ellos tenía experiencia en el hielo. Se declaraban deseosos de servir en cualquier oficio, pero, como comentó Hayes, ésta era «una declaración que, con demasiada frecuencia en esta ocasión, como en otras, he comprobado que significa no tener oficio alguno»<sup>[141]</sup>. Por alguna razón, no cerró el trato con el capitán Quayle —de haberlo sabido, Hall hubiera estallado—, y cuando finalmente completó su tripulación había en ella un solo

hombre, aparte de él mismo y de Sonntag, que hubiera estado alguna vez cerca del Ártico. Se llamaba Gibson Carruthers y era un carpintero que había servido bajo De Haven en la primera expedición de Grinnell y «había vuelto con un excelente historial de fortaleza y osadía»<sup>[142]</sup>.. Desgraciadamente, murió antes de que el barco llegase siquiera al estrecho de Smith.

La *United States* zarpó de Boston el 6 de julio de 1860, tan cargada, que sobresalía sólo unos treinta centímetros de agua en el combés. La cubierta estaba llena de cajas, barriles, tablas y botes que dejaban sólo unos cincuenta y cinco centímetros cuadrados, para que los hombres hicieran ejercicio. Los alojamientos eran estrechos y oscuros; el propio Hayes ocupaba un nicho que aproximadamente no medía más de tres metros por dos —«una celda lúgubre y húmeda apropiada sólo para un condenado»<sup>[143]</sup>— y el techo del comedor de oficiales era tan bajo, que era imposible permanecer de pie. Cuando encontraban mal tiempo, el agua recorría la cubierta de proa a popa y de babor a estribor. «A veces los marineros tienen que salir del castillo de proa para no perecer literalmente ahogados», escribió Hayes. «El camarote se inunda por lo menos una docena de veces al día.»<sup>[144]</sup> Su preciosa biblioteca de libros de consulta sobre el Ártico pasaba más tiempo flotando en cubierta que en los estantes. Sin embargo, la tripulación aguantó sorprendentemente bien dadas las circunstancias, hecho que Hayes atribuyó a un régimen igualitario que él mismo había concebido. A diferencia de Kane, que había estipulado obediencia absoluta a sus órdenes, Hayes actuaba de acuerdo con una regla, según la cual cada individuo era responsable del bienestar de la expedición. Por extraño que pareciese, dio buenos resultados. «Desde el principio hasta el fin del viaje», escribió más adelante, «no tuve motivo para hacer constar ninguna alteración de la disciplina.»<sup>[145]</sup>

El tiempo fue bueno aquel año y, mientras subían por la bahía de Baffin, la bisoña tripulación tuvo la oportunidad de admirar todas las maravillas del verano ártico. El cielo era un resplandor carmesí, dorado y purpúreo. El mar era tan calmo y tan cristalino, que a veces el barco parecía flotar en el aire y los que se asomaban a la borda experimentaban una sensación de vértigo. Por su lado pasaban flotando tantos icebergs, que era imposible contarlos. Hayes se divertía identificando variaciones arquitectónicas. Aquí había una pirámide egipcia, allí una torre bizantina, más allá un templo griego. Un iceberg parecía San Pedro y otro, el Coliseo. El sol no se ponía de noche y era una bola roja que iba iluminando las construcciones. De vez en cuando el mar se agitaba, y una y otra vez los icebergs aparecían amenazadoramente titánicos —Hayes vio un monstruo que, según sus cálculos, pesaría dos mil millones de toneladas—, pero en general todo iba bien. «Llevábamos una clase de vida extraña, rara», escribió Hayes. «Un poco de peligro, con un mucho de belleza y un mundo de magnificencia»<sup>[146]</sup>.

Llegaron a Upernavik, donde Carruthers murió y Hayes aprovechó la oportunidad para reemplazarle por un marinero danés, tres cazadores esquimales y un intérprete,

que se encargaba también de los perros y se llamaba Peter Jensen. Asimismo, a pesar de una enfermedad (el mismo moquillo extraño que había afectado a los perros de Kane) que había reducido sensiblemente la población canina de Groenlandia, poniendo con ello en peligro a comunidades esquimales enteras, consiguió hacerse con varios tiros de perros de trineo. Las condiciones, que ya eran difíciles, se volvieron ahora casi insostenibles, cuando los nuevos hombres y perros se apretujaron a bordo. Se las arreglaron para despejar un espacio para los perros en cubierta, lo cual asombró a Hayes. «¡Treinta bestias salvajes en la cubierta de una goleta pequeña!», escribió. «Pensad en ello, los que sois amantes de una vida tranquila en un barco ordenado... todos ellos asustados a más no poder y la mayoría de ellos peleándose. El día y la noche eran espantosos a causa de sus incesantes aullidos<sup>[147]</sup>».

Tras zarpar de Upernavik navegaron a una velocidad excelente y surcaron la bahía de Melville, temible trampa de hielo en la que se habían hundido centenares de barcos balleneros, sin el menor asomo de peligro. Envalentonado por la buena suerte, Hayes se dirigió al promontorio del cabo de York con la esperanza de encontrar a Hans Hendrik, el cazador esquimal que tan útil había resultado en el viaje de Kane y que luego se había instalado en Etah. Una vez más la suerte le sonrió. Durante los seis veranos anteriores, Hans se había apostado en una serviola de más de sesenta metros para otear el mar en busca de barcos que llevaran rumbo norte. Se unió gustosamente a la expedición, tan gustosamente, que insistió en traer a su familia para que gozase de la experiencia. Hayes se negó a llevar a la anciana y gárrula suegra y al hijo de 12 años de Hans, pero no pudo negarse en el caso de su esposa, Merkut, y el recién nacido que llevaba en una capucha en la espalda. Así que otras tres almas subieron a la *United States*.

La sufrida tripulación finalmente se ofendió. Cuando a la familia Hendrik le asignaron un espacio húmedo y sin luz en la proa, un hombre comentó que era un lugar perfecto para aquella gente: por lo menos harían de almohadilla amortiguadora si el barco chocaba con un iceberg. También Hayes empezaba a tener dudas. El Hans que conoció era un esquimal europeizado. Ahora aparecía tan sucio e ignorante como el resto de su raza. «Una experiencia de seis años entre los salvajes de esta costa yerma le habían rebajado a su sucio nivel de vida»<sup>[148]</sup>, escribió, decepcionado. Obligó a todos los Hendrik a bañarse, novedad que aterró a la esposa de Hans, y luego les hizo vestirse de franela roja antes de desterrarlos bajo cubierta. Con la tripulación al borde de la impaciencia, zarparon rumbo al estrecho de Smith.

En el cabo Alexander la expedición encontró el primer obstáculo grave. En el mejor de los casos, el cabo Alexander era peligroso. Pero en esta estación, el tiempo cálido que había permitido que Hayes surcara sin problemas la bahía de Baffin mostró el cabo Alexander en su faceta más espantosa. Torrentes de nieve caían en cascada por sus flancos. Tornados en miniatura levantaban nubes blancas en la cima. Olas negras azotaban su base y creaban torres de espuma que eran casi más altas que

el mismo barco. El cabo Isabella, que formaba el portal occidental del estrecho de Smith, apenas era visible, El sol, que antes alumbraba belleza, quedaba oculto por nubes oscuras que avanzaban sin parar. Y desde el mar Polar abierto de Hayes miles de toneladas de hielo pasaban junto al barco a velocidad pavorosa.

«La imaginación no puede concebir una escena tan fantástica», escribió Hayes en su diario. Y proseguía:

«En vano he intentado ilustrarla con mi lápiz. Mi pluma es igualmente impotente. Me es imposible expresar en esta página una visión de aquel vasto volumen de espuma que revolotea sobre el mar y sube y baja con cada pulsación del inconstante viento, recortándose sobre el cielo oscuro, o de las nubes que vuelan en lo alto y cruzan el firmamento, desenfrenadas y temibles... La tierra y el cielo están cargados de sonidos rugientes. El aire transporta gritos y lamentos, fuertes y lúgubres como los del infernal torbellino que, en el segundo círculo de los condenados, horrorizó al bardo italiano»<sup>[149]</sup>.

Muy cautelosamente llevó la *United States* al interior de la vorágine. Durante días y días la goleta serpenteó entre hielos y tormentas. Varias veces entró en el estrecho de Smith, pero salió de él escupida por los fuertes vientos del norte. Luego, el 12 de septiembre, Hayes perdió la paciencia. Acometería el hielo de frente y se abriría paso a golpes hasta dejar atrás el cabo. Tal como explicó: «Estaba decidido a hacer cualquier cosa antes que volver atrás»<sup>[150]</sup>. La *United States* se vio muy zarandeada. Acometió el hielo con tanta fuerza, que el revestimiento de hierro se desprendió como hojas de papel de estraza. En la lucha subsiguiente perdió un bote salvavidas, el botalón de foque y dos palos. Pero lograron llegar sanos y salvos al otro extremo, donde se lamieron las heridas en una caleta que quedaba ocho millas al nordeste y que Hayes llamó Foulkes Harbour, en honor de uno de sus patrocinadores de Boston.

Su intención había sido invernar en el paralelo 80 o más allá, desde donde, con la ayuda de perros, arrastraría botes y hombres por el hielo hasta el mar Polar abierto. Sin embargo, el hielo era demasiado feroz y el tiempo era demasiado malo para llegar a la Tierra de Grinnell, donde estaba convencido de que el mar sería navegable. Incluso era imposible moverse de donde estaba. Así pues, al igual que Kane, se encontró atrapado en la costa de Groenlandia. Se hallaba exactamente en la situación que había albergado la esperanza de evitar y a la cual se sumó la humillación de estar apenas por encima del paralelo 78, a unas veinte millas al sur de Rensselaer Harbour. Además, la *United States* había recibido una paliza tan grande, que no podría continuar explorando cuando llegase el verano... y posiblemente tampoco estaba en condiciones de volver al puerto de origen. Existía una clara posibilidad de que la expedición fuera un desastre tan grande como la de Kane.

Hayes se encogió de hombros, preparó el barco para el invierno y envió varios

grupos con trineos a explorar. El segundo de ellos, integrado por Sonntag, Hans y Jensen, debía ir a Rensselaer Harbour y tomar medidas comparadas de su posición, según Hayes, aunque debió de empujarle la curiosidad también. El primero, mandado por él mismo, penetró en el interior de Groenlandia y subió por una masa de hielo que Kane, en uno de sus momentos menos inspirados, había bautizado con el nombre de «Glaciar de mi hermano John». Pero, antes de ponerse en marcha, Hayes decidió que debía dominar el arte de conducir trineos tirados por perros.

Hayes quería mucho a sus perros. Tenía incluso un perro de Terranova en su minúsculo camarote. «Ningún propietario de caballos se sintió nunca más satisfecho de los ocupantes de sus cuadras de lo que yo me siento de los de mis perreras»<sup>[151]</sup>, escribió con orgullo. Sin embargo, había mucha diferencia entre poseer perros y utilizarlos, como pronto pudo comprobar. Ya había experimentado la furia del perro de trineo de Groenlandia en la expedición de Kane, cuando, durante su motín y huida en bote, había estado a punto de que se lo comieran los perros de Kalutunah. Aun así, no estaba preparado para los duros métodos que se necesitaban para controlarlos. Los perros respondían sólo al látigo, un arma pequeña y gruesa cuyo mango de unos sesenta centímetros de largo llevaba atada una tira de piel de foca que llegaba alrededor de ciento veinte centímetros más allá de los tirantes del perro que iba en cabeza. En el extremo de la tira había un trocito de tendón endurecido. Dominar el látigo era difícil, pero Jensen le enseñó. En una salida de prácticas, Jensen se hartó de un perro reincidente. «¿Ves ese animal?», dijo. «Yo cortarle un pedazo de oreja». «Y en efecto», escribió Hayes, «hizo restallar el látigo, el tendón endurecido se enroscó en la punta de la oreja y la cortó tan fácilmente como la hubiera cortado un cuchillo»<sup>[152]</sup> Hayes quedó muy impresionado. Cuando le pareció que ya dominaba la técnica, salió solo con los perros. Los animales se desmandaron enseguida y Hayes tuvo que volcar el trineo y azotar a los perros atrapados, tan fuerte como pudo, para restaurar el orden. «Me parece que se acordarán de la lección», escribió cuando volvió jadeando al barco, «y yo también.»<sup>[153]</sup>

Hayes y otros cinco partieron a mediados de octubre. No tenía esperanzas de conseguir mucho, porque, como señaló, no era la época del año más apropiada. La primavera era el mejor momento para viajar por tierra, ya que en otoño el tiempo era demasiado inestable. A pesar de ello, llegó más lejos que nadie en el glaciar interior de Groenlandia y clavó estacas sobre la marcha con el fin de medir la velocidad con que avanzaba el glaciar. Se internó unos ciento doce kilómetros, alcanzó más de mil quinientos metros sobre el nivel del mar y se encontró ante una formidable extensión de hielo, «un vasto Sahara helado, inconmensurable para el ojo humano»<sup>[154]</sup>. Al encontrarse ante aquella tremenda meseta, Hayes se dio cuenta de sus propias limitaciones. La temperatura era de 36,6 grados bajo cero y los vientos eran tan feroces, que a menos que caminaran de espaldas, la cara se les congelaba en cuestión de segundos. Con dos hombres ya gravemente enfermos, Hayes no se atrevió a continuar. Tal como explicó, «un mayor retraso... iría en contra del propósito de

nuestra expedición, al destruirnos a todos»<sup>[155]</sup>. Apenas les quedaban fuerzas para colocar la tienda en el trineo. «Corrimos para salvar la vida»<sup>[156]</sup>, anotó Hayes. Y eso fue justamente lo que hicieron, atravesando más de sesenta kilómetros y descendiendo más de novecientos metros, antes de atreverse a descansar. Al llegar al barco, sus estrechos alojamientos les parecieron un lujo increíble. Hayes pasó varios días recuperándose en su camarote y, cuando salió de él, las pieles de lobo y oso con las que habían cubierto el suelo le parecieron la más suntuosa de las alfombras. Los demás se recuperaron rápidamente y la única víctima duradera fue la nariz de un hombre, que durante varias semanas continuó siendo «tan grande como su puño y tan roja como una remolacha»<sup>[157]</sup>.

El grupo de Sonntag salió el 30 de octubre y volvió al cabo de poco con malas noticias. El mar helado por el que había esperado viajar en trineo hasta Rensselaer Harbour se había abierto inesperadamente y bloqueaba su camino con una bahía de aguas despejadas. No había podido alcanzar su objetivo y, aparte de una batalla con una osa polar y su cachorro, en la cual había perdido tres perros, no tenía nada de que dar cuenta. Hayes estaba perplejo: «La existencia de esta extensión de aguas abiertas me tiene intrigado». Él y Kane no habían encontrado nada parecido en esta latitud. «Probablemente es meramente local», se dijo, «y depende de las corrientes y los vientos»<sup>[158]</sup>. Sin darse cuenta, escogió la misma explicación que sus adversarios habían propuesto para demostrar la inexistencia del mar Polar abierto.

Noviembre fue un mes difícil. La temperatura subía y bajaba, ora helando, ora deshelando. A veces llovía torrencialmente, pero un día tuvieron unos cuarenta y ocho centímetros de nieve, lo que representaba unos doce centímetros más de la que había caído en todo el invierno de 1853-1854. Hayes estaba totalmente desconcertado. Llevaba a bordo treinta y cuatro toneladas de carbón y se empleaban cuatro cubos diarios para calentar el barco. Tan eficaces eran sus dos hogares, que el camarote principal alcanzaba la sofocante temperatura de 24 grados, lo cual era estupendo mientras fuese de cero en el exterior y la condensación se helase en las paredes del barco; pero cada vez que subía la temperatura la masa acumulada caía a trozos y se derretía insidiosamente por todo el barco.

También surgieron problemas con los esquimales. De los tres que había contratado en Upernavik, dos habían engordado tanto que no podían salir a cazar. Uno de ellos estaba tan gordo, que no podía saltar un bao que cruzaba el alojamiento de la tripulación unos ochenta centímetros por encima del suelo; en vez de ello, tenía que pasar por debajo arrastrándose como un gusano. Sólo el tercero, un hombre llamado Peter, merecía la aprobación de Hayes. «Peter es un hombrecillo muy listo y además honrado», escribió, «y me cae muy bien»<sup>[159]</sup>. Hans y su esposa, mientras tanto, causaban dificultades a cada momento. Merkut se negó a coser prendas de invierno para la tripulación y, al final, se cansó tanto de la expedición, que se fue... pero volvió al cabo de una sola noche. En cuanto a Hans, estaba celoso porque Peter gozaba de algunos pequeños favores de Hayes y empezó a acosarle. «Es un ejemplo

de lo peor del carácter esquimal»<sup>[160]</sup>, escribió Hayes. «Si hubiera colmado yo a Hans de lo mejor de todo lo que había en el barco, sin parar mientes en la cantidad ni en la utilidad, no sería más de lo que codicia.»<sup>[161]</sup> Pronto comenzó a detestarlo: «su rostro expresa los mismos rasgos que antes: la misma voz suave y zalamera, los mismos ojillos astutos, el mismo mal genio. Tengo muy poca fe en él»<sup>[162]</sup>. Tuvo todavía menos fe cuando, el 19 de noviembre, Peter desertó y huyó al sur vestido sólo con ropa interior de franela roja. Un grupo que salió en su busca encontró un hatillo con sus pertenencias no lejos de Port Foulkes, pero a él nunca se le volvería a ver vivo. Hayes estaba seguro de que Hans había convencido a Peter —que no sabía inglés— de que los estadounidenses pensaban matarlo. Hans lo negó rotundamente. A lo cual Hayes replicó que le ahorcaría cuando descubriese la verdad.

El ambiente empeoró cuando Jensen saqueó un grupo de sepulturas esquimales y volvió al barco con varios cadáveres para la colección de Historia Natural de Hayes. Por desgracia, resultaron ser los restos helados de parientes de Merkut. Jensen mintió y dijo que el hombre blanco se los llevaría a su país y les devolvería la vida, pero Merkut no quedó convencida. Así pues, en lugar de conservarlos para la Smithsonian, como tenía pensado hacer, Hayes ordenó que volvieran a enterrarlos, más por el deseo de hacer callar a Merkut que por escrúpulos morales.

Lo único bueno de aquel mes variable fue que aún era posible cazar y Hayes pudo hacer acopio de carne fresca para todo el invierno. Estaba decidido a que el escorbuto no hiciera acto de presencia en este viaje y llenó la bodega tan rápidamente como pudo. Cuando finalmente llegó el invierno, tenía en existencia la carne de 74 ciervos, 21 zorros, 12 liebres, una foca, 14 patos de flojel, ocho araos, seis alcas y una perdiz nival. Fuera del barco, enterrados en la nieve, había otros 30 ciervos. Los alimentos eran necesarios no sólo para la salud, sino también para la felicidad. Hayes comprendió que había que tener la moral alta durante los meses de invierno. «Sé por experiencia lo que son las nubes negras que se avecinan», escribió, «y sé que será una dura prueba para mi ingenio hacer que todos estén contentos hasta que hayan pasado»<sup>[163]</sup>. En su opinión, la mejor manera de tener a los hombres felices era alimentarlos bien. Así pues, proclamó que el cumpleaños de cada uno de los tripulantes se celebraría con un banquete abierto y sin límite. Pronto llegó el primero y fue, realmente, una celebración de las que levantan el ánimo. Hubo sopa, salmón, pato, un enorme budín de pasas de Boston, manjar blanco, pastelillos rellenos de fruta, nueces, pasas, aceitunas, queso y café. De su arca particular Hayes sacó cigarros, vino blanco, madeira y jerez. El elemento principal del banquete fue un masivo asado de venado que pesaba más de trece kilos y que su cocinero sueco se las había arreglado para meter en el fogón de la cocina. Los festejos duraron hasta bien entrada la noche, hasta mucho después de que Hayes se fuera a la cama.

Por desgracia —y Hayes debería haberlo previsto—, la mayoría de los tripulantes celebraba su cumpleaños en verano. No hubo más banquetes aquel invierno. Sus otras ideas para entretener a los hombres también se quedaron cortas. El 10 de noviembre



salió un periódico, *The Port Foulkes Weekly News* [Las noticias semanales de Port Foulkes], que fue recibido con entusiasmo y en el que los hombres daban cuenta de noticias de la ciudad, además de publicar boletines meteorológicos, «información del extranjero» y notas de sociedad. Para anunciar su publicación, uno de los oficiales más jóvenes, George Knorr, de 18 años, pronunció un vibrante discurso ante toda la tripulación: «¡Debemos llevar [la frontera estadounidense] hasta el mismo polo!», dijo. «Y allí, señor, clavaremos las barras y estrellas, y el asta de nuestra bandera se convertirá en el eje del mundo y la Nación Yanqui Universal dará vueltas a su alrededor como una peonza<sup>[164]</sup>».

El entusiasmo tardó poco en evaporarse y *The Port Foulkes Weekly News*, que nunca había contenido noticias, tampoco llegó a ser semanal. Hayes también había planeado una serie de funciones teatrales, pero no se materializaron. La tripulación no mostró ningún interés y él tampoco. Sin decir por qué, declaró que era «imposible». Se dedicaron a una monótona serie de tareas cuya falta de sentido se veía agravada por la noche ártica de 24 horas. «Vivimos a toque de “campanas”», escribió Hayes.

«Las “campanas” hacen el día y señalan la marcha del tiempo. De no ser por estas “campanas”, estas incesantes “campanas”, creo que nos echaríamos todos y dormiríamos durante la noche eterna, y no despertaríamos hasta que el día amaneciera sobre nosotros en el lejano más allá... “Una campanada” nos llama al desayuno, dos al almuerzo y “cuatro campanadas” es la llamada a la cena. “Seis campanadas” es la señal de apagar las luces y, a las “siete campanadas”, volvemos a abrir los ojos y vemos la misma luz continua y pálida de la lámpara de queroseno. Y volvemos a despertar a la misma rutina inacabable de ocupaciones, ocio y *hastío*<sup>[165]</sup>».

Como infectados por la desazón, los perros de trineo empezaron a morir. Echaban espuma por la boca, se tambaleaban y pegaban bocados; luego salían corriendo y ladrando hasta el extremo de la bahía, donde daban la vuelta y volvían corriendo y ladrando. Al llegar, se desmayaban, volvían en sí a intervalos, luego se desplomaban y morían veinticuatro horas después. La dolencia se propagó por el barco y el total de 30 perros quedó reducido a nueve, en el espacio de una semana. La perspectiva de no poder proseguir su viaje de primavera hasta el mar Polar abierto sacó a Hayes de su letargo. El 21 de diciembre, envió a Hans y Sonntag a comprar perros de repuesto en el poblado más próximo, a unos doscientos cuarenta kilómetros. *Tenía* que conseguir más perros, pero ¿y si los esquimales se negaban a vendérselos? Decidió que en tal caso habría que tomar medidas duras. Si hacía falta, secuestraría a toda la comunidad del poblado a punta de fusil y la obligaría a acampar en Port Foulkes mientras él se dirigía al norte con sus perros. Sin embargo, apenas se habían puesto en marcha los dos hombres cuando la inexorable determinación de Hayes dio paso a la melancolía.

Tuvo una pesadilla en la cual se vio a sí mismo caminando con Sonntag por el mar helado; de pronto un témpano se abrió entre ellos y, mientras Hayes gesticulaba sin poder hacer nada, Sonntag se alejaba a bordo de una pequeña balsa de hielo. Se preguntó si sería una premonición.

Los días pasaban silenciosa y tristemente. «Cada hora de oscuridad se hace un poco más larga, absorbe un poco más de color de sangre y toma un poco más de la elasticidad de los pasos»<sup>[166]</sup>, escribió Hayes. Odiaba la falta de luz solar, el silencio interminable le aterraba y, aunque no hubo ni un solo caso de escorbuto, gracias a su previsión de hacer acopio de carne fresca, la depresión que padecían todos era casi igual de debilitante. Al morir su perro de Terranova en enero, se volvió cada vez más taciturno y empezó a pasar más y más tiempo a solas en su camarote, tratando de adiestrar un zorro azul llamado *Birdie*. «Decid lo que queráis, hablad tanto como os apetezca del valor y la resolución varonil y todas esas cosas; esta noche ártica representa una dura prueba»<sup>[167]</sup>, escribió.

La fuerza de la lasitud que se apoderó de Hayes se hacía evidente en su falta de preocupación por Sonntag y Hans. Su viaje debería haber durado tres días, tal vez una semana a lo sumo. Deberían haber vuelto antes de Navidad y, desde luego, antes de Año Nuevo. Hayes, sin embargo, no parecía excesivamente preocupado. Se decía a sí mismo, mientras se ocupaba de su zorro, que no tardarían en volver. Más de un mes después de que los dos hombres partieran de la *United States*, Hayes recobró súbitamente el juicio. Organizó de inmediato una partida de búsqueda. El 29 de enero de 1861, se estaba vistiendo para el viaje cuando llamaron a su puerta y oyó unas palabras ominosas: «Dos esquimales al lado del barco». Supo instintivamente que Sonntag había muerto.

No conocía a los esquimales, pero dos días después llegó Hans acompañado por el hermano de 12 años que Merkut tenía en el cabo York. Hans estaba muy mal e informó a Hayes de que sus perros no habían podido seguir adelante y se había visto obligado a abandonarlos. Era imprescindible recuperarlos. Su suegra y su suegro también estaban mal, añadió inesperadamente. Los había dejado con los perros y también había que rescatarlos. Hayes no comprendía por qué Hans había vuelto con la familia de su mujer cuando le había enviado a buscar a los perros, pero rescató obedientemente a los suegros. Una vez hecho esto, Hans contó la historia de la muerte de Sonntag. Fue la más banal de las tragedias. Al no haber conseguido localizar el poblado, habían continuado el viaje hacia el sur. Sonntag, que iba delante de Hans, había caído en un agujero del hielo. Hans lo había sacado del agua, pero le había costado mucho. «Lloré de desesperación al encontrarme desamparado»<sup>[168]</sup>, reconoció. Una vez Sonntag estuvo de nuevo en tierra firme, corrió hasta el trineo y se dirigieron rápidamente a refugiarse en una choza abandonada. Si hubiese corrido hasta la choza, tal vez el movimiento le habría salvado, pero estaba agotado y montó en el trineo. Al llegar a la choza, estaba sin habla y helado. Aquella noche «respiraba a intervalos largos y, al acercarse la mañana, sólo muy de vez en cuando»<sup>[169]</sup>. Murió

al día siguiente. Tras cerrar la choza, Hans se dirigió al sur. Repartió regalos entre la gente del cabo York, recogió a sus parientes y luego emprendió el regreso a Port Foulkes. Por el camino le había sorprendido una tempestad tan fuerte, que «caí y solamente pude avanzar arrastrándome»<sup>[170]</sup>. Y ahora estaba aquí. Prometió a Hayes que no tardarían en llegar perros del cabo York.

Hayes le acribilló a preguntas durante una hora sin arrancarle ningún cambio en su relato. No acertaba a ver ninguna razón para que Hans tratase deliberadamente de hacer daño a Sonntag, en especial teniendo en cuenta que Sonntag había tratado a Hans como su favorito. A pesar de ello, sospechaba algo. Sin duda Sonntag habría sido más sensato y se habría movido en lugar de sentarse en el trineo. Sin duda habría dado órdenes a Hans o le habría dicho que llevara un mensaje al barco. Hans juró que no. Había sucedido como él decía y Sonntag no había pronunciado ni una palabra desde el momento en que cayó al agua. Hayes no le creyó y sospechaba que, desde el principio, el motivo oculto de Hans había sido hacer feliz a Merkut trayendo su familia al barco. Pero por más vueltas que diera a las circunstancias, no podía probar que Hans fuese culpable de asesinato. Ni tampoco podía permitírselo, porque, estando Peter ausente, Hans era el mejor cazador que tenían. La posterior revelación de que unos esquimales habían encontrado el cadáver congelado de Peter en una choza a unos treinta y dos kilómetros de Port Foulkes, vestido todavía con la ropa interior de franela roja que Hayes le había dado, le hizo montar en cólera. Lamentó más que nunca haber contratado a Hans. «Si le hubiera conocido bien entonces, como luego tuve buenos motivos para conocerle», escribió en su diario, «no me habría tomado la molestia de perturbar su bárbara existencia»<sup>[171]</sup>.

De los nueve perros que habían sobrevivido a la epidemia, quedaban ahora cinco, ya que los otros cuatro habían perecido durante el viaje de Hans al sur. Hayes empezaba a pensar que en el futuro tendrían que recurrir a la tracción humana, cuando ocurrieron dos cosas que disiparon su pesimismo. La primera fue la reaparición del sol, el 18 de febrero. —«¡Loado sea el cielo!», escribió— y la segunda fue la llegada de los perros que Hans había prometido. Y con los perros llegó Kalutunah, el esquimal en el que había confiado la expedición de Kane. Kalutunah era ahora el jefe de su gente, según dijo con orgullo a Hayes. Nada había que temer de Sip-Su, pues se había creado tantos enemigos, que una noche le habían acuchillado y enterrado vivo. Lo único que Kalutunah quería hacer ahora era ayudar a los blancos. Hayes le estrechó contra su pecho, de forma metafórica, aunque no físicamente «porque debajo de las pieles con que se cubría el renombrado jefe corrían grande hordas de cosas que se arrastraban»<sup>[172]</sup>. Con los perros y con la ayuda de Kalutunah su exploración podía empezar en serio.

El primer grupo de trineos de la primavera fue a Rensselaer Harbour para ver si era posible llegar al mar Polar abierto pasando por la costa de Groenlandia. No lo era. Todo había cambiado desde la última vez que Hayes había estado allí. No vieron ni rastro del *Advance* y, aunque Hayes conocía los acantilados de piedra arenisca tan

bien como los comercios y los almacenes de Broadway, nunca había visto tantas crestas en el mar. Era un revoltijo de fragmentos que se alzaban hasta grandes alturas: «Todo el paisaje era como las Montañas Rocosas en pequeña escala»<sup>[173]</sup>. El frío era criminal y en un momento dado la temperatura llegó a los 73 grados bajo cero. Kalutunah, al que habían llevado como guía, resultó ser un inútil y a estas alturas los blancos ya tenían la sensación de ser tan buenos en el hielo como cualquier esquimal. Además, «se pasaba toda la noche roncando de una manera espantosa»<sup>[174]</sup>. Hayes se sintió justificado cuando ordenó volver a la *United States*, donde puso en marcha el avance hacia la Tierra de Grinnell que tenía previsto desde hacía mucho tiempo.

El 3 de abril salió del barco con doce hombres, divididos en tres grupos, dos de ellos provistos de perros y el tercero arrastrando —mediante tracción humana— un cargamento sorpresa: un bote metálico de cerca de siete metros. Desde su experiencia a la altura del cabo Alexander en 1853, los botes metálicos habían impresionado a Hayes. Ahora pensaba conquistar el mar Polar abierto con el *dingui* de tecnología más avanzada del mundo. No invitaron a Kalutunah a acompañarles. Se pusieron en marcha en medio de una tempestad de «hurras» que animó muchísimo a Hayes. Después de recorrer unos ocho kilómetros, sin embargo, su bravura se evaporó. «Algunos de ellos parecían ir a su propio entierro y mostraban una expresión que era como si dijese “¡Dios mío! ¿Qué voy a hacer?”»<sup>[175]</sup>. Dos de ellos «estaban poseídos por el deseo heroico de morir sobre el terreno»<sup>[176]</sup>, y se echaron en la nieve musitando: «Me estoy helando», lo cual era verdad, hasta que Hayes les hizo revivir. Las condiciones eran peores que en la costa de Groenlandia. El hielo formaba incontables montículos y a veces se encontraban con el camino bloqueado por icebergs, uno de los cuales, según calculó Hayes, pesaría seis mil millones de toneladas. «Si se juntaran mil Lisboas y un terremoto las destruyera, el paisaje no podría ser más escarpado, ni más difícil el trabajo de cruzar las ruinas»<sup>[177]</sup>, escribió. El 6 de abril abandonaron el bote. Hayes calculó que se habrían necesitado cien hombres para arrastrarlo por el estrecho de Smith.

El 24 de abril ya se habían adentrado unos cuarenta y ocho kilómetros en el estrecho de Smith. Pero, contando los rodeos para evitar montículos e icebergs, habían recorrido cinco veces esa distancia. Uno de los trineos se había roto, cuatro hombres estaban gravemente enfermos y los otros no podían con su alma. «Las probabilidades de alcanzar alguna vez la costa occidental con esta partida parecían casi nulas»<sup>[178]</sup>, reconoció Hayes. Dos días después se sentía aún más pesimista: «Los hombres están totalmente agotados, quebrantados, abatidos en grado sumo. La naturaleza humana no puede soportarlo. No hay ni un momento de descanso»<sup>[179]</sup>. Los hombres opinaban exactamente igual. Uno de ellos le dijo que cruzar aquel laberinto de hielo era como tratar de cruzar Nueva York saltando de tejado en tejado. El 27 de abril, Hayes se dio por vencido. «Parece que no tengo ni la más remota posibilidad», empezaba la anotación de aquel día en su diario. «¿Debo considerarme

derrotado? Me temo que sí<sup>[180]</sup>» Repasó sombríamente todas sus desgracias: el barco obligado a buscar refugio antes de lo previsto, la pérdida de su lugarteniente de confianza, la muerte de los perros, el abandono del bote de metal, la tripulación a punto de venirse abajo... la lista parecía interminable. Sin embargo, cuanto más pensaba en sus desgracias, más dispuesto estaba a superarlas. Al terminar el día estaba decidido a continuar. Se llevaría un trineo —en el que irían él mismo, Jensen, un marinero llamado MacDonald, y un oficial joven, George Knorr— y ordenaría a los demás que regresaran en el otro. Y les advirtió que no debían malgastar el tiempo cuando llegaran. Tenían que preparar el barco para lanzar un asalto frontal en el verano. Quizás había olvidado que la *United States* seguía flotando de prestado y apenas estaba en condiciones de navegar, y mucho menos entre el hielo. Pero la decisión aumentó su resolución. «Reanudo la lucha mañana con esperanza y determinación», terminaba la anotación. «¡Abajo con el desaliento!»<sup>[181]</sup>.

Hayes necesitó echar mano de todo el optimismo del que era capaz. El 28 de abril avanzaron unos dos kilómetros y medio... y recorrieron una distancia real de unos veinte kilómetros. El terreno comprendía una horrible red de crestas divididas por cañones llenos de cascotes. Ni un centímetro del camino era terreno llano y el esfuerzo empezó a afectarles a todos. El 3 de mayo divisaron la costa montañosa de la Tierra de Grinnell y el espectáculo provocó éxtasis de expectativa en Hayes. «¡Oh!», escribió, «me encontraba al otro lado de la barrera que me separa de aquella tierra deseada... los mares místicos que estoy buscando en estos días de cansancio y esfuerzo<sup>[182]</sup>». Pero cada vez eran mayores las probabilidades de que nunca alcanzase su meta. Los perros estaban hambrientos, porque Hayes se había equivocado al calcular la cantidad de comida que consumirían, y pronto empezaron a comerse cualquier cosa en la que pudieran hincar los dientes. Los arneses de cuero fueron lo primero que desapareció y luego los tirantes, lo que obligó a sustituir ambas cosas por cuerdas de cáñamo que se rompían una y otra vez. Acto seguido atacaron el trineo y devoraron las botas de repuesto y los calcetines de sus amos, así como las ataduras que sujetaban toda la carga. A MacDonald se le cayó la petaca y un perro se la tragó entera. En un momento de descuido de Knorr, su pipa de espuma de mar corrió la misma suerte que la petaca de MacDonald. Los perros se comieron hasta la única pastilla de jabón de los expedicionarios. Los hombres, mientras tanto, se estaban desmoronando físicamente. Al llegar al otro extremo del estrecho de Smith, habían tardado treinta y un días en recorrer algo más de ciento veintiocho kilómetros. A partir de entonces el camino resultó más fácil —Hayes observó con alegría que el hielo era joven, recién formado—, pero el 15 de mayo Jensen, uno de los más fuertes, se derrumbó, se lesionó la espalda y posiblemente se rompió una pierna. Hayes le dejó al cuidado de MacDonald y siguió subiendo por la costa con Knorr. El sol apretaba, el hielo iba derritiéndose y en algunas partes humeaba. No vieron ningún glaciar. Las gaviotas volaban hacia el norte. El mar Polar abierto *tenía* que estar cerca.

Tres días después, el 18 de mayo, Hayes estaba pinchando el hielo en busca de puntos débiles, cuando su pértiga se hundió de pronto en aguas abiertas. Probó una y otra vez, pero en todas partes era igual. El hielo parecía a punto de desaparecer. Subió a la cima de una colina cercana que, según sus cálculos, tendría algo más de doscientos cuarenta metros de altura y miró hacia el norte. «El mar a mis pies», anotó, «era una sábana moteada de manchas blancas y oscuras; el tamaño de estas últimas... multiplicándose al alejarse, hasta que el cinturón de agua y cielo las fundía todas en un color uniforme de azul oscuro... Según todos los indicios, me encontraba en las orillas de la cuenca Polar<sup>[183]</sup>». Tomó nota de la posición: 81° 35', más al norte por tierra de lo que nadie había estado hasta el momento.

La Tierra de Grinnell continuaba al norte, desviándose hacia el oeste, pero de la costa de enfrente Hayes no pudo ver nada, de lo cual dedujo que el canal de Kennedy era más ancho de lo que habían dicho los exploradores o que Groenlandia era finita, y que, en todo caso, había llegado más lejos que Morton. Construyó un montículo cónico de piedras y dejó un mensaje en una botella que anunciaba su llegada y avisaba de que volvería al verano siguiente con su barco. Entonces llegó el momento de izar las banderas. Como carecía de asta, tendió una soga entre dos rocas y prendió en ella sus emblemas. Había la enseña polar del barco —una estrella de color carmesí sobre un campo blanco—, dos banderines masónicos y una pequeña bandera estadounidense, donada por las señoras de la Albany Academy; ocupaba el lugar de honor otra bandera con las barras y estrellas, que se había convertido en un icono de la exploración polar. Había acompañado a una expedición estadounidense a la Antártida, en el decenio de 1830, al mando del teniente Charles Wilkes; había seguido a De Haven al penetrar éste en el paso del Noroeste; había ondeado en el *Advance* de Kane y, ahora, en las orillas del mar Polar abierto, Hayes la desplegó una vez más. La recogería más adelante para llevársela a casa, pero de momento se deleitó contemplándola. Tal vez no había extendido las fronteras de Estados Unidos hasta el polo, pero había puesto el pie en la puerta. La bandera ondeaba sobre un océano de posibilidades, un océano que, como dijo Hayes, «podía azotar las orillas e islas lejanas donde habitan seres humanos de una raza desconocida»<sup>[184]</sup>.

Emprendió el retorno al barco y recogió a Jensen y MacDonald antes de atravesar el horrible revoltijo del estrecho de Smith. La euforia hizo que quitase importancia al viaje de vuelta —cuatro de sus nueve perros sencillamente cayeron y murieron sujetos a los tirantes— y, cuando llegó a la *United States* el 3 de junio, después de dar muchos rodeos y cubrir tal vez más de dos mil kilómetros en dos meses, ya se moría de ganas de volver al norte. Pintó su futuro con colores brillantes. La fuerza del vapor impulsaría los barcos hacia el interior del mar Polar abierto; estaba seguro de ello. Crearía una base permanente en Port Foulkes —«una estación o colonia de caza»<sup>[185]</sup>, la llamó— desde la cual los cazadores esquimales podrían aprovisionar los vapores que iban al polo. La colonia se financiaría con las ventas de marfil de morsa, aceites, pieles y plumón. Jensen opinó que era una buena idea y aceptó sin titubear el puesto

de superintendente. También Kalutunah respaldó el plan. Entre las duras condiciones de vida en la costa septentrional de Groenlandia y la enfermedad que estaba matando a sus perros, su gente corría peligro de extinción. No eran más de cien los esquimales que seguían vivos, y habitaban en poblados de tres familias a lo sumo. Sin embargo, si era posible juntarlos a todos, y con la ayuda de lo que les suministrara el hombre blanco, había una probabilidad de que pudieran soportar los malos tiempos. Hayes no se dio cuenta de que resultaba irónico que la propia supervivencia de los esquimales, de los cuales dependería su colonia, dependiera de los blancos.

Antes de recurrir al vapor, Hayes quiso probar de nuevo con las velas. Durante un mes esperó con ansiedad, comprobando las estacas que había clavado en el «Glaciar del hermano John» —se habían movido unos treinta metros— y, en general, encargándose de que sus hombres se mantuvieran en estado de alerta. Con el deshielo del verano, sin embargo, Hayes se dio cuenta de que no iría a ninguna parte del norte. La *United States* se había visto tan estrujada por el hielo, que casi era inservible. Todas las tablas habían saltado y fue necesario tapar las grietas con puñados de estopa para que el barco estuviese siquiera medianamente en condiciones de navegar. Su oficial de derrota le avisó de que, si el barco chocaba con un bloque de hielo, se desharía. Entonces, con mucha prudencia, Hayes esperó a que los témpanos se desintegraran. Cuando así ocurrió hizo una última visita a Kalutunah para darle las gracias por su ayuda. «Vuelve y sálvanos», suplicó el esquimal. Hayes le aseguró que volvería, luego regresó a la *United States* y ésta navegó hacia la libertad. Montones de inmundicias del invierno, bancos de latas vacías, islas de cenizas y una flotilla de perros muertos siguieron al barco.

Pero Hayes nunca volvería para salvar a la gente de Kalutunah. Se dirigió hacia el oeste para evitar el cabo Alexander, efectuó un prudente reconocimiento del cabo Isabella, luego entró en la bahía de Baffin y el 12 de agosto, ya arribó a Upernavik, donde un vendedor ambulante danés subió a bordo para vender pequeños lujos que los hombres no habían visto desde hacía un año. Hayes se abalanzó sobre él en busca de noticias del mundo exterior.

—¡Oh! Hay muchas noticias —dijo el danés.

—¡Desembucha, hombre! ¿De qué se trata? —le apremió Hayes.

—¡Oh! Los estados del sur van contra los estados del norte y hay mucha guerra<sup>[186]</sup>.

Obviamente era alguna noticia confusa procedente de Dinamarca y se refería a algún nuevo conflicto en aquel continente devastado por la guerra. Hasta que llegó correo de Copenhague, Hayes no se enteró de la terrible verdad: su país estaba en guerra consigo mismo. Que Estados Unidos estuviera en guerra ya era malo —después de todo, la premisa subyacente de su existencia era librarse de las incesantes batallas que asolaban Europa—, pero que estuviera envuelto en una guerra civil era inconcebiblemente malo. El próspero y progresista Nuevo Mundo del que había salido en 1860 estaba, al parecer, tan fracturado como el Viejo Mundo. Sin malgastar

tiempo en reparaciones o aprovisionamiento, la aturdida tripulación preparó el barco lo mejor que pudo, luego zarpó y «se metió en un espantoso banco de niebla, del cual salió una ráfaga de viento que nos envió hacia casa un poco más rápidamente de lo que queríamos ir»<sup>[187]</sup>.

Al llegar a Boston, después de hacer escala en Halifax, se sintieron como intrusos en un entierro. El ambiente estaba oscuro, silencioso, envuelto por la niebla y las lámparas que colgaban de los palos de los barcos parecían teas en un osario. No se veía ninguna señal de vida y Hayes fue el único que se atrevió a bajar a tierra. Se dirigió a casa de un amigo para anunciar su llegada, pero mientras andaba por las calles desiertas y neblinosas sintió que el miedo se adueñaba de él. Era peor que la más negra de las noches árticas. Volvió apresuradamente a la *United States*, se acurrucó junto a sus camaradas de a bordo y esperó al amanecer.

Rompió el día y el plan de Hayes para la conquista del Ártico se tambaleó. Ofreció sus servicios al Ejército de la Unión, le aceptaron y con el tiempo ascendió a la graduación de coronel. Seguía planeando volver al norte, como explicó en las últimas páginas de su diario publicado, pero nunca lo hizo. Cuando terminó la guerra estaba demasiado agotado para seguir llevando la batuta. En un discurso ante la Sociedad Geográfica Norteamericana en 1868, pidió perdón, con tristeza, por su falta de empuje: «No he podido recuperar lo que entonces se perdió y dispersó, y terminar lo que había empezado»<sup>[188]</sup>. Aparte de una breve travesía por la bahía de Baffin con un amigo artista, nunca volvió a visitar el Ártico. Se afincó en Nueva York, entró en política y murió en 1886, afirmando hasta el final que el mar Polar abierto era alcanzable. Investigaciones posteriores revelaron que se había equivocado en un grado de más al situar su punto más septentrional. Probablemente había llegado a un punto que ahora se llama cabo Joseph Goode y se encuentra en los 80° 14'. A pesar de sus esfuerzos, no había superado siquiera al camarero de Kane, Morton.



«El iceberg estaba callado; yo también estaba callado. ¡Me encontraba en presencia de la obra de Dios! ¡Su creación era la del Gran Arquitecto! Quien ha construido *semejantes* monumentos y los ha lanzado sobre las aguas del mar *es Dios* y no puede haber ningún otro<sup>[189]</sup>». La fecha era el 21 de junio de 1860, jueves. Charles Francis Hall había llegado al Ártico.

Viajando al norte en el *George Henry*, bajo el mando de un agradable capitán llamado Sidney Budington, Hall se sintió cautivado. El piadoso inocente de Cincinnati no pudo ocultar su excitación al entrar en el mundo de sus sueños. Todo era nuevo e inesperado (incluso el viaje por mar era el primero) y lo anotaba todo en su diario no sólo con temor reverencial, sino también con un entusiasmo que sobrepasa el de cualquier otro cronista del Ártico, anterior o posterior. Al presenciar las ilusiones ópticas de la refracción, por ejemplo, que distorsionaba el tamaño y la ubicación de los objetos lejanos, de tal manera que una minúscula colina más allá del horizonte colgaba en el aire como una imponente montaña, no pudo reprimirse. «Esa refracción...», escribió con incredulidad, «¡Era la Naturaleza vuelta al revés! ¡La Naturaleza puesta patas arriba! ¡¡¡la naturaleza de juerga!!! ¡Sí, la Naturaleza de juerga!»<sup>[190]</sup> La aurora boreal, que, al igual que la refracción, era un fenómeno de lo más corriente para los balleneros, provocaba en él un entusiasmo de proporciones bíblicas:

«Me ha parecido como si las puertas mismas del cielo se abrieran esta noche, de tan poderosas y bellas y maravillosas como eran las olas de luz dorada que hace unos momentos han pasado por el “piélago azul”, estallando en torrentes de portentosa gloria. Dios ha hecho sus obras maravillosas esta noche para que sean recordadas... Nosotros miramos, vimos y temblamos»<sup>[191]</sup>.

En el puerto groenlandés de Holsteinborg, donde Budington hizo escala para aprovisionarse, Hall cayó de rodillas, embelesado, y se puso a recoger piedras de la playa. «¡Gracias a Dios, estoy por fin en tierra ártica, donde durante tanto tiempo he deseado estar!», exclamó. «Montañas de Groenlandia, yo os saludo<sup>[192]</sup>». Corría de un lado a otro como un niño, recogiendo información y material con caprichosa

irreflexión. Compró seis perros por cinco dólares estadounidenses cada uno; se codeó con el gobernador danés y bromeó con un manido chiste ártico relativo a la esposa del anterior gobernador; anotó que la lengua esquimal tenía palabras de más de cincuenta letras, pero sólo recordaba una que tenía treinta y una —*Piniagagssakardluarungnaerangat*— y luego olvidó lo que quería decir. Cuando la tripulación se reunió para celebrar una fiesta improvisada, Hall participó con gusto en ella. Era la primera vez que bailaba en su vida.

Al llegar el *George Henry* a la isla de Baffin, se unió a él otro barco, el *Rescue*, el mismo barco que Hall había albergado la esperanza de mandar. Ambos barcos fueron azotados luego por una tempestad que dejó al *Rescue* en ruinas y además aplastó el bote del barco de Hall, que había sido encargado especialmente y quedó inservible. Hall apenas se arredró. ¿Qué eran cosas tan triviales, cuando había exploraciones que hacer? Se internó en la isla y encontró inmediatamente un glaciar de cuyas aguas bebió antes de alabar al Señor. «Todavía de rodillas, di gracias a Dios porque estaba vivo para ver cuán numerosas y maravillosas eran las creaciones del mundo<sup>[193]</sup>». Sin embargo, aún sucederían cosas más milagrosas. «2 de noviembre de 1860», decía el diario de Hall:

«Mientras me hallaba ocupado con empeño en mi camarote, escribiendo, oí una voz suave y dulce que decía “Buenos días, señor”. El tono en que habló — musical, animado y variado— me dijo al instante que una dama de gran refinamiento me estaba saludando. Quedé atónito. ¿Estaría soñando? ¿Sería un error? ¡No! Estaba completamente despierto y escribiendo. Pero, de haber sonado un trueno junto a mi oído... no hubiera podido sentirme más sorprendido de lo que me sentí al oír aquella voz»<sup>[194]</sup>.

Ninguna mujer había acompañado al *George Henry* y, por supuesto, que él supiera, no había damas refinadas en la isla de Baffin. Pero ¿qué más daba otra sorpresa? Para entonces la vida de Hall ya estaba llena de ellas. Se volvió para saludar a su visitante.

Iluminada por los rayos que entraban a través de la claraboya del camarote, había una mujer que llevaba miriñaque, volantes, una capa de piel de caribú con flecos y «una gorrita “bésame deprisa” inmensamente exagerada»<sup>[195]</sup>. Ante sus ojos, la aparición virginal se quitó un guante y extendió la mano. Hall se levantó automáticamente para estrechársela. Era una mano robusta y, al acostumbrarse sus ojos a la luz deslumbradora, Hall se dio cuenta de que la mujer a la que estaba unida la mano era mucho más baja de lo que había pensado. No era del tipo europeo habitual. De hecho, al forzar la vista para verla mejor, se dio cuenta de que era esquimal.

En 1853, el capitán de un barco ballenero británico había persuadido a una pareja

esquimal, Tookolito y Ebierbing, a acompañarle al volver a Londres. Durante dos años la pareja había aprendido inglés, había adoptado los modales, la forma de vestir y la religión de la nación anfitriona y había adquirido cierta celebridad. La habían presentado a la reina Victoria (igual que Kane) y había conquistado los corazones de una sociedad que se deleitaba —como ninguna otra— en hacer que los demás adoptasen sus costumbres. Cuando dejó de ser una novedad, la mandaron a Nueva York, donde no causó menos sensación. Luego la enviaron de vuelta a la isla de Baffin con nombres nuevos y todo («Joe» y «Hannah») y un nuevo vestuario, y se olvidaron de ella. Los únicos que se acordaban de la pareja eran los balleneros que pasaban por allí y le vendían los artículos de la civilización occidental a los que se habían acostumbrado. Era Tookolito o Hannah la que estaba ahora en la puerta del camarote de Hall. Le invitó a visitar su casa y tomar una taza de té. Hall, aturdido, aceptó.

Al entrar a gatas en el iglú de Tookolito, vio que se había quitado las prendas europeas e iba vestida con pieles, que eran más prácticas. Pero no había olvidado los modales propios de una dama. Dejó las agujas de hacer calceta y la lana (estaba tejiendo un par de calcetines para su esposo) y abrió una cajita llena de hojas negras. ¿Cómo le gustaba el té a Hall, fuerte o flojo? Tookolito sacó una taza y un platillo de delicada porcelana y sirvió a Hall «té excelente hecho excelentemente»<sup>[196]</sup>. La entrevista fue haciéndose más y más surrealista. Cada vez que tosía, Tookolito alzaba la mano hasta la boca y volvía la cabeza a un lado imitando a la perfección los modales londinenses. Un amigo que también había visitado Estados Unidos entró para decir lo que pensaba de Nueva York. —«¡Maldita sea! ¡Demasiado caballo, demasiada casa! ¡Demasiada gente blanca!»<sup>[197]</sup>—, con lo que se ganó un reproche oblicuo de Tookolito, que se inclinó hacia adelante para dar a Hall una conferencia sobre la moral estadounidense. Lo que no podía soportar eran las palabrotas de los marineros. «Me gustaría que no fuesen malhablados», dijo. «Los estadounidenses dicen muchas palabrotas... más y peores que los ingleses. Me gustaría que nadie dijese palabrotas. Creo que es una pésima costumbre.»<sup>[198]</sup>. Estaba segura de que era una influencia mala en su gente. Hall, avergonzado, reconoció que era una situación lamentable. Poco después regresó a su barco, aturdido e impresionado favorablemente.

Nadie, excepto Hall, se habría iniciado de forma tan extraña al Ártico. Temeroso de Dios hasta un extremo casi absurdo, era inmune a todos los reveses. Era conmovedoramente ingenuo; pasó sus primeras semanas en la isla de Baffin tocado con un sombrero roto (había agujereado la copa al alzarlo en la punta de un botavante para celebrar su primera ascensión a un iceberg) y contemplaba el paisaje a través de unos gemelos de teatro. Sus pertrechos eran insuficientes para lo que se consideraba normal: aparte de unas cuantas armas de fuego, un cronómetro, un sextante, una pequeña reserva de pemecán en lata y varias minucias más, no llevaba nada para casos de apuro —ni zumo de limón o vinagre para evitar el escorbuto, ni

distracciones para el invierno, ni carbón para calentarse—, en vez de ello confiaba en su fe y en la generosidad de los esquimales para seguir vivo. De vez en cuando, se encolerizaba y clamaba contra las situaciones adversas y los guías que ponían obstáculos, pero siempre recuperaba rápidamente la serenidad. Era un explorador consumado en toda la extensión de la palabra, dispuesto a desechar todos los prejuicios —salvo los religiosos— y a meterse de lleno, de todo corazón, en la tierra y la vida del Ártico. Tan nueva era su actitud, que llamaba a los esquimales lo que ellos se llamaban a sí mismos —inuit, «el pueblo»— y rechazaba la palabra «esquimales», porque derivaba de un término de los indios cri que los comerciantes francocanadienses habían corrompido más.

Hall declaró que los inuit eran «una raza de seres de buen corazón, hospitalarios y dispuestos a colaborar». Adoptó sus costumbres con la misma falta de inhibición que caracterizaba todo lo que hacía. Dormía en sus iglúes y calentaba sus pies helados apoyándolos en un par de senos —una excitación reprimida se hace evidente en su diario—, adoptó su forma de vestir y, sobre todo, comía sus alimentos. «Comer carne cruda o cocinada es exclusivamente una cuestión de educación»<sup>[199]</sup>, escribió con énfasis en su diario. Se reeducó a sí mismo con brío. La carne de oso polar era «pasable, con un sabor parecido al del aceite para lámpara, pero, en conjunto, buena»<sup>[200]</sup>. Las encías de ballena podían cortarse como el queso curado: «su sabor recordaba las castañas verdes y tenían aspecto de carne de coco»<sup>[201]</sup>. La carne de venado cruda era «mejor que los mejores bistés»<sup>[202]</sup>, tan tierna que se hacía pedazos cuando se la llevaba a la boca; su grasa era más dulce que la mantequilla más dorada, y la panza «era deliciosa; su sabor... una especie de acedera; tenía un sabor ambrosino»<sup>[203]</sup>. De la foca cruda: «¡Es ambrosía y néctar!»<sup>[204]</sup>. El espinazo de foca era excelente y la carne del de ballena parecía pechuga de pavo. La piel de ballena era muy sabrosa con un poquito de vinagre y bastante buena, sin él. Al probarla por segunda vez, incluso le gustó la carne de oso polar. «Incomparable es la fruición con que he comido... carne de oso polar»<sup>[205]</sup>, anotó. Un tazón humeante de sangre caliente de foca era delicioso. Bebió leche materna sacada del estómago de una foca recién nacida, «una exquisitez». Y cuando comió estofado de sesos y entrañas de foca supo que había llegado a la meta: «Era uno de ellos... ¡uno de los pocos elegidos!»<sup>[206]</sup>.

Hall se integró de forma tan absoluta, que le aceptaron como parte de la familia esquimal. Sus diarios son hoy un tesoro de detalles antropológicos. Pero Hall no era antropólogo. Era explorador y tenía trabajo que hacer. Tras requisar uno de los botes de Budington, se pasó los años 1860 y 1861 explorando los alrededores con una tripulación de esquimales, la mitad hombres y la otra mitad, mujeres. (Se fijó en que las mujeres trabajaban el doble que los hombres). No llegó al destino que se había señalado, la isla del Rey Guillermo, pero navegó arriba y abajo junto a la costa de la isla de Baffin y durante todos aquellos meses no vio a ningún otro hombre blanco.

El encanto de la vida esquimal empezó a desvanecerse. Encontró a sus anfitriones maleados por sus contactos con los comerciantes occidentales y prefería, con mucho, el crudo y sencillo estado en que los daneses mantenían a los esquimales de Groenlandia. (A pesar de ello, no tenía reparos en ofrecer armas de fuego a los esquimales, si accedían a hacer de guías). Lamentaba la ausencia de cristianismo y recomendó el envío inmediato de misioneros que difundieran la Palabra. Estaba demacrado y desnutrido. Le salieron granos por todo el cuerpo, hasta en el caballete de la nariz. En un momento de debilidad reconoció que en realidad no le gustaba la piel de ballena. Sus acompañantes se obstinaban en ser independientes y se negaban a obedecer sus órdenes: cuando Hall insistió en que un hombre, Koojesse, se quedara algún tiempo mientras él exploraba un nuevo territorio, la respuesta fue: «Tú te quedas. ¡Yo me voy!». Hall se indignó: «me hace la vida imposible»<sup>[207]</sup>. Más adelante empezó a sospechar que Koojesse quería asesinarle. «Debo decir que creo que mi vida corre peligro», escribió febrilmente. «Si muero a manos de esta gente traicionera, muero convencido de que estoy cumpliendo con mi deber. Dios me libre de escenas como las que he presenciado entre los hombres inuit que están conmigo<sup>[208]</sup>» Cuando trataba de dormir, los esquimales lo mantenían despierto con una ruidosa «y grosera especie de danza». «Lo pasé muy mal»<sup>[209]</sup>, escribió. Si quería explorar de verdad, tendría que ser «con una dotación de hombres *civilizados*»<sup>[210]</sup>..

Hall trazó el mapa de más de mil seiscientos kilómetros de costa hasta entonces desconocida, comprobó que el estrecho de Frobisher era en realidad una bahía y descubrió montones de carbón y otras reliquias que Martin Frobisher, el navegante inglés en cuyo honor se había bautizado el estrecho, dejó allí en el decenio de 1570. Lo guardó todo en sus calcetines viejos y lo preservó con orgullo, porque, tal como escribió, «puede ser que los ingleses pongan en duda mis descubrimientos, pero yo me cubro para tener la oportunidad de demostrar la verdad»<sup>[211]</sup>. También descubrió que la tradición oral de los esquimales era impecablemente fiel: siglos después del acontecimiento, contaban *exactamente* cuántos barcos tenía Frobisher en cada una de sus tres visitas a la zona, lo que había hecho y lo que había dejado al irse. Su logro más destacado, sin embargo, fue probar que los hombres blancos podían sobrevivir en el Ártico sin recurrir a métodos occidentales. Era un logro limitado: Hall se daba por satisfecho con ser huésped de los esquimales, en vez de aprender los aspectos más complicados de su forma de vida —cómo manejar un tiro de perros, cómo atrapar una foca, cómo construir un trineo, cómo hacer una lámpara de grasa— y declaró que, si bien el Ártico era tolerable, lo consideraba «no como lugar para pasar toda mi vida... sino para continuar el *trabajo* tres o cinco años»<sup>[212]</sup>. Pero, a pesar de ello, era un logro que tendría repercusiones importantes y no en menor medida para el propio Hall.

Cuando Budington emprendió el regreso en el *George Henry*, en 1862, Hall fue con él y se llevó a Tookolito y Ebierbing con la esperanza de exhibirlos en Nueva York y ganar unos cuantos dólares para su siguiente expedición, en la cual harían de

guías e intérpretes. Y habría otra expedición, de eso Hall estaba seguro. Al llegar a Terranova, aprovechó el recién inventado telégrafo para decirle a Grinnell que «Voy rumbo a Estados Unidos para reanudar el viaje»<sup>[213]</sup>. Si los esquimales de la isla de Baffin podían recordar a Frobisher, estaba seguro de que los esquimales de los alrededores de la isla del Rey Guillermo podrían recordar a Franklin.

El regreso de Hall, como antes el de Hayes, se vio perturbado por la guerra de Secesión. Lo mismo ocurrió con la largueza de Grinnell: al prolongarse el conflicto, su fortuna sufrió un menoscabo que se calculó en quinientos mil dólares. Los veinte mil dólares que Hall necesitaba para su siguiente expedición —a la isla del Rey Guillermo— no estaban disponibles en aquel momento y por ello Hall, después de ofrecer con poco entusiasmo sus servicios al Gobierno, se olvidó por completo de la guerra y se embarcó en una serie de conferencias con el fin de recaudar fondos. No era un Kane ni un Hayes y detestaba los auditorios. «Dar conferencias es una maldición para mi alma», escribió a Grinnell. «En cuanto pueda dejar esta desagradable tarea, la dejaré»<sup>[214]</sup>. Su diario, otra fuente potencial de ingresos cuya publicación estaba preparando con la ayuda de un veterano del Ártico, un inglés que se llamaba Charles Parker Snow, le causaba casi tanta angustia como el podio. «Preferiría hacer una docena de viajes a las regiones del hielo y la nieve que preparar un solo libro para su publicación»<sup>[215]</sup>, escribió. Ganó dinero contratando a Tookolito, Ebierbing y su hijo recién nacido, Tokerliktu, para el museo Barnum durante dos semanas. (El calor les molestaba muchísimo y hubo que cancelar un segundo compromiso que ya estaba planeado). Para ganarse el favor de Gran Bretaña, decidió entregar personalmente a la reina Victoria los restos de la expedición de Frobisher que había encontrado, pero al estudiar luego el coste de un viaje transatlántico y, habiendo sido avisado con tacto de que unos cuantos calcetines llenos de carbón tal vez no caerían bien en el palacio de Buckingham, los envió a la Real Sociedad Geográfica.

Con el objeto de recaudar fondos, Hall empleó todos los trucos que se le ocurrieron. La bandera de Wilkes, que antes habían usado De Haven, Kane y Hayes, estaba ahora en su poder y se izaba en la parte posterior de todos los locales donde pronunciaba una conferencia. Aprovechaba todas las oportunidades para exhibir a Tookolito, Ebierbing y Tokerliktu. Incluso bajó al Bowery y vendió su maltrecho sombrero por 37 centavos. Pero, por más que se esforzara, las perspectivas no eran buenas. Debido a los gastos que ocasionaban las conferencias, «estaba aún peor que al empezar»<sup>[216]</sup>. Se peleó con Budington, que quería llevarse a Tookolito y su familia de vuelta al Ártico. Se vio metido en un pleito con Snow, que afirmaba (exageradamente) que el diario de Hall era obra suya y de nadie más<sup>[217]</sup>. Y el 28 de febrero de 1863 el pequeño Tokerliktu murió en Nueva York, lo cual causó un hondo disgusto a sus padres. El Gobierno estadounidense tenía cosas mejores que hacer con su dinero que arrojarlo al Ártico. El Gobierno británico declaró una suspensión de los gastos destinados a buscar a Franklin. Y *Lady* Franklin, que solía apoyar

incondicionalmente todo intento de encontrar a su esposo, no dijo nada de momento. Hall sufrió una fuerte depresión. En un brote de desánimo condenó las politiquerías, las pesadas conferencias, el maldito diario y los detalles financieros que no comprendía<sup>[218]</sup>. Añoraba el Norte, con sus espacios abiertos. «La región Ártica es mi hogar», dijo, «cuando estoy allí... parece como si estuviera en un paraíso terrenal o una tierra celestial<sup>[219]</sup>».

Por fin, sin embargo, el dinero se materializó. Llegó de forma esporádica: un poquito de Grinnell, un poquito de los amigos de Grinnell, algo de los amigos del propio Hall, algo de organizaciones científicas (que también le prestaron unos cuantos aparatos, pero no muchos, porque, según dijeron, no sabía utilizarlos) y otro poco de una suscripción pública. El 1 de julio de 1864 zarpó con destino al Ártico a bordo del barco ballenero *Monticello*. Tan asqueado estaba de la vida en el país, que decidió ausentarse de él durante diez años largos. Más adelante los redujo a tres. Al final se pasaría cinco años buscando los restos de Franklin.

El nuevo viaje llevó a Hall a la región de la bahía Repulse, al norte de la bahía de Hudson. La había explorado por primera vez Parry en 1821 y Hall tenía la esperanza de que fuera un buen punto para zarpar con rumbo a la isla del Rey Guillermo. Andando el tiempo alcanzaría su meta, de la cual regresó con fascinantes testimonios orales, que Tookolito interpretó, sobre la suerte de los hombres de Franklin. En todos los demás aspectos, sin embargo, su segunda misión fue sólo una versión prolongada de la primera. Hall empezó con un encomio de los gozos del Ártico en general y de la vida de los esquimales en particular, luego cayó enfermo y de nuevo le visitaron los granos, algunos de los cuales le salieron en los párpados. La sangre de foca lo estreñía, la piel de ballena le provocaba diarrea. Se le formó un absceso en el ojo derecho, mientras otro amenazaba con formarse en el izquierdo. Los abscesos desaparecieron, junto con los granos, pero nuevas complicaciones ocuparon su lugar. Cuanto más tiempo vivía Hall en iglúes, mayor era un dolor que sentía en el lado izquierdo del pecho y que atribuyó a la postura forzada que tenía que adoptar para escribir su diario a temperaturas de 41,1 grados bajo cero, echando el aliento sobre la pluma para que la tinta continuara fluyendo. Los inuit que iban con él ponían tantos obstáculos y eran tan amenazadores como antes. Sobre uno de ellos escribió que tenía «buenos motivos para pegarle un tiro a ese salvaje allí mismo, y no sé cuánto tiempo pasará antes de que tenga que cometer un acto tan terrible para salvar mi propia vida»<sup>[220]</sup>. Durante una etapa del viaje lo acompañó un marinero del *Monticello*, pero resultó que no servía para nada y, a pesar de comerse más de tres kilos de carne de una sentada, se las arregló para contraer escorbuto y tuvo que hacerle volver.

Durante todas esas vicisitudes, el diario de Hall titilaba en un espectáculo auroral de mayúsculas y subrayados de indignación. Hasta empezó a sentirse un poquito harto de su búsqueda. «Que nadie que haya vivido una experiencia como la mía, tratando sólo con salvajes, diga si mi tarea ha sido envidiable», escribió. «El trabajo que me ha dado lo que he escrito, sin hablar de nada más, ha sido suficiente para

matar a muchos hombres y casi me ha matado a mí<sup>[221]</sup>» No iba a darse por vencido —«con la ayuda del Altísimo Cielo todavía lo conseguiré<sup>[222]</sup>»—, pero ya estaba pensando en su siguiente misión. ¿A qué otra empresa podría dedicar sus habilidades una vez resuelto el asunto de Franklin? Un retomo a la vida normal quedaba descartado: a estas alturas ya se había casado con la exploración ártica; era, como lo llamaba él, su «trabajo», palabra que él imbuía de un apremio inflexible, como si fuera una cruzada. Había una sola respuesta. «Dadme los medios», declaró en marzo de 1865, «y no sólo descubriré el Polo Norte, sino que exploraré toda la tierra que pueda encontrar entre él y el punto más lejano que alcanzó Kane, y pondré toda mi alma en el trabajo.»<sup>[223]</sup>

Al regresar a Estados Unidos en el otoño de 1869, dijo exactamente lo mismo a Grinnell, aunque de forma más dramática. El polo no descubierto era «una mancha grande y triste en la época presente, que debería borrarse». Y, cuando pensaba que Dios había dado al hombre el mundo —«todo él»—, Hall agachaba la cabeza, avergonzado, porque «aquella parte, que debe de ser la más interesante y gloriosa — al menos para mí— sigue siendo tan desconocida como si nunca hubiera sido creada»<sup>[224]</sup>. La guerra de Secesión ya había terminado y Hall no veía ninguna razón para no destinar dinero a la exploración polar. Si el dinero no procedía de Grinnell (que ya había invertido centenares de miles de dólares en el Ártico), entonces sin duda tendría que proceder del Gobierno. Viajó a Washington y prácticamente ordenó al Congreso que asignara los recursos necesarios.

Nadie excepto él iba a ver cómo se gastaba. «Que conste que nadie debe pedirme que acepte una posición subordinada en una expedición al Ártico»<sup>[225]</sup>, advirtió. El mensaje fue transmitido a *Lady* Franklin, en respuesta al proyecto de llevar a cabo una tercera búsqueda de su esposo; pero era aplicable a todos los competidores de Hall, en particular a Hayes, que había salido de su retiro con la noticia de que «no deseaba menos que antes la oportunidad de... una vez más, medir las fuerzas con mi viejo enemigo, el hielo del estrecho de Smith»<sup>[226]</sup>. Hall no quería saber nada de Hayes ni de nadie más. El polo sería sólo suyo.

Desde luego, Hayes no tenía ninguna intención de relegar a Hall a una posición subordinada; no tenía ninguna intención de dejar que Hall se acercase siquiera al polo. El Congreso aún estaba debatiendo la propuesta de Hall, cuando Hayes se presentó de pronto en Washington con un plan rival. En un discurso ante la Comisión de Relaciones Exteriores arguyó que, si alguien merecía que el Gobierno le financiara, ese alguien era él. Una expedición tan importante debía mandarla un científico y Hall no lo era. Hall respondió con gran sarcasmo: «Confieso que no soy un hombre “científico”», dijo a la Comisión. «¿Quién discutirá la presunción de que el doctor Hayes lo es? Inclinémonos todos ante su presunción de que es el *sabio* del mundo»<sup>[227]</sup>. Hall no tenía por qué haberse preocupado. El ataque de Hayes fue demasiado débil para que surtiese mucho efecto. Si tanto deseaba regresar al Ártico,



debería haber hecho algo al respecto antes. Dio la impresión de ser un aguafiestas. Y si Hall no era científico, entonces tampoco lo era Hayes: era sencillamente un médico con cultura.

Mientras esperaba que el Congreso se decidiera, Hall pidió a su esposa y a su hijo de diez años, Charley, que se reunieran con él en Washington. La esposa de Hall vivía casi en la miseria y Charley había visto a su padre durante sólo tres meses de su vida. Pero si Hall, que apenas había mencionado a la familia en sus diarios, sentía alguna punzada de remordimiento, la reprimió rápidamente. Dios y el hielo le estaban llamando. Cuando su familia volvió a Cincinnati, Hall escribió a Grinnell que «al hablar con ella de todo el asunto relacionado con la expedición que me propongo hacer al Polo Norte, la señora H. sacó la conclusión de que lo mejor es que cumpla la misión a la que toda mi alma está unida con tanto afecto, si no puedo adaptarme a vivir en Estados Unidos»<sup>[228]</sup>. Se desprende entre líneas un panorama deprimente: un hombre obstinado al que su esposa importaba sólo en la medida en que apoyaba su proyecto, y una mujer sufrida que finalmente había abandonado la esperanza. Cuando *Lady* Franklin le envió un cheque de quince libras, la señora Hall se lo devolvió sin cobrarlo. No quería limosnas. Quizá tampoco quería seguir estando relacionada con la locura de su esposo.

El 12 de julio de 1870, el Congreso aprobó la misión de Hall. Era demasiado tarde para ponerse en marcha aquel mismo año —Hall culpó de ello a la interrupción de Hayes—, pero al menos sabía que iría y, con cincuenta mil dólares del Gobierno a su disposición, iría a lo grande. Lleno de euforia, entraba haciendo cabriolas en casa de los amigos, señalaba el cielo y chillaba: «¡Estrella polar!». Según un conocido, «[El polo] formaba su conversación durante el día y no me cabe duda de que era la substancia de sus sueños durante la noche»<sup>[229]</sup>. ¿Qué encontraría cuando llegase allí? ¿Habría tierra? Sí, probablemente la habría. Sería un continente, una nueva Australia, y la colonizaría y las barras y estrellas ondearían en la cima del mundo.

Asignaron a Hall el *Periwinkle*, un remolcador de vapor que desplazaba trescientas cuarenta y siete toneladas y que fue reforzado para el Ártico con un coste de 50 000 dólares. En el interior se instalaron trece toneladas de baos de madera. El barco fue calafateado de nuevo, además de cambiarse el aparejo y la entabladura y forrarlo con cobre. El portahélice, el vano de la hélice y la hélice misma se reforzaron contra el hielo. Se instalaron conductos para la calefacción central. No quedó bonito, pero eso no importaba. Hall estaba impresionado. «No hay ningún deseo en el Tío Sam de dar material malo o trabajo deficiente a sus Hijos devotos del Ártico»<sup>[230]</sup>, escribió. En cuanto a estos hijos devotos, Hall tomó la graduación de comandante absoluto. Budington, con el que se había reconciliado, sería el oficial de derrota del barco, y un ballenero experimentado que se llamaba George Tyson, el copiloto. El primer oficial era Hubbard Chester, del *Monticello*, y el segundo oficial era William Morton, el antiguo camarero de Kane. Tookolito y Ebierbing embarcaron también. Un médico alemán de veinticuatro años, el doctor Emil Bessels, encabezaba el equipo

científico de tres hombres (uno de los cuales también era alemán) y ocho alemanes más fueron alistados como tripulantes. En total, el contingente de veinte hombres comprendía una mitad alemana y otra estadounidense. Hall no tuvo en cuenta los posibles roces. «He escogido a mis propios hombres», dijo a la Sociedad Geográfica Norteamericana, «hombres que no me abandonarán en las situaciones difíciles. Aunque nos rodeen innumerables icebergs, y aunque nuestro barco sea aplastado como una cáscara de huevo, creo que seguirán a mi lado hasta el fin<sup>[231]</sup>». El 29 de julio de 1871, el *Periwinkle* —rebautizado con el nombre de *Polaris*— zarpó con destino al polo.

A mucha gente debía de parecerle que el Polo Norte era propiedad de Estados Unidos. Si se descontaba Canadá y Groenlandia, Estados Unidos estaba más cerca del estrecho de Smith que cualquier otro país. Gran Bretaña y Dinamarca, las dos naciones coloniales del Ártico, aparentemente no tenían interés por el polo. La primera, que habría podido usar Canadá como trampolín, estaba agotada después de medio siglo de exploración. Y Dinamarca tenía sólo ambiciones comerciales: Groenlandia producía un beneficio neto de doscientos cincuenta mil dólares al año para su minúscula madre europea y, aparte de alguna incursión esporádica en la costa, los daneses preferían dejar las cosas tal como estaban. Algunos europeos, sin embargo, veían el polo como un territorio muy suyo, entre ellos August Petermann, hombre dogmático y discutidor, apodado el «Sabio de Gotha». Nacido en 1822, Petermann era el geógrafo más respetado de Alemania. Al igual que Kane, Hayes, Hall y otros, el Ártico le había atraído por primera vez a causa del desastre de Franklin. La mayoría de los estadounidenses veían el estrecho de Smith como la única vía posible para llegar al polo, pero Petermann no opinaba igual. No era radical hasta el extremo de rechazar el concepto de un mar Polar abierto, pero por una vez en la historia de la exploración polar llamada científica, utilizaba realmente la ciencia para proponer una teoría a favor de su existencia. Y, además, era una teoría muy atractiva. Petermann señaló que la corriente del Golfo era cálida; fluía hacia el norte, bordeando las costas de Gran Bretaña antes de llegar a Noruega, y no había duda de que desde Noruega proseguía su camino. Tan cálida era la corriente del Golfo, que permitía que los seres humanos sobrevivieran cómodamente donde, de no ser por ella, se helarían; la próspera ciudad escocesa de Glasgow, por ejemplo, estaba en la misma longitud que las inmensidades desoladas del Labrador. Era una tontería pensar que una fuerza tan potente se desvaneciese en Escandinavia. En vez de ello, según Petermann, continuaba y, tras pasar frente a la costa oriental de la isla de Spitsbergen, abría una «entrada termométrica» en el polo.

Petermann había expresado por primera vez su opinión, después del viaje de Kane por el estrecho de Smith. En 1855, escribió: «Es mi deber afirmar que el informe de Kane causará mucha confusión y abrirá la puerta a ideas erróneas, si el público realmente le creyera»<sup>[232]</sup>. Pero el público creyó a Kane. Y si no le creyó, no por ello dejó de leer su narración, un libro tan popular, que el Congreso votó a favor de

comprar 15 000 ejemplares para su biblioteca, cosa que no podía decirse de la publicación periódica del propio sabio, *Petermanns Geographische Mitteilungen* [Comunicaciones geográficas de Petermann]. Éste se ofendió y durante diez años concentró su atención en África y, hasta comienzos de los años sesenta del siglo XIX, no reapareció para condenar la expedición de Hayes, de la cual dijo que fue una repetición de la idiotez de Kane. En 1865, con todo, volvió a aflorar a la superficie para contradecir una idea absurda que el contraalmirante Sherard Osborn propuso ante la Real Sociedad Geográfica.

Osborn pertenecía a la vieja escuela británica. Siendo teniente, había tomado parte en las numerosas expediciones de búsqueda de Franklin que Gran Bretaña había enviado en el decenio de 1850 y veía con consternación la falta de iniciativa que ahora mostraba su país en lo que se refería al polo. Gran Bretaña era la maestra reconocida de los viajes por el hielo: en los intentos de encontrar a Franklin, los equipos de su Armada habían arrastrado trineos a lo largo de distancias tremendas, más de mil seiscientos kilómetros de un tirón. Pero el tiempo pasaba y los hombres experimentados iban muriendo. A menos que se hiciera algo, la experiencia que tanto había costado adquirir en el Ártico quedaría desaprovechada para las futuras generaciones británicas. Lo que quería Osborn era tratar de llegar al polo por el estrecho de Smith, mientras aún hubiera gente —esto es, él mismo— capaz de hacerlo. Hayes había calculado que en su punto septentrional más lejano, el polo estaba unos ochocientos veinte kilómetros. Los de la raza en vías de extinción, capaces de hacer más de mil seiscientos kilómetros, podían recorrer dicha distancia con facilidad. Su viaje sería a través de hielo limpio, sólido. La ruta de Petermann, en cambio, llevaba aparejados barcos, mares imprevisibles y la posibilidad de verse bloqueados por el hielo.

El propósito de Osborn había sido incitar al Gobierno británico a hacer algo en lugar de menospreciar las teorías de Petermann. Pero el alemán se lo tomó como un desafío. Los dos hombres y sus partidarios entablaron una disputa amarga y cada vez más pública. La prensa británica acusó a Petermann de tratar de conquistar «honores de baratillo para su país políticamente perturbado»<sup>[233]</sup>. Petermann replicó burlándose de los «ricachones británicos» que querían que el mundo «bailase al son de la música de John Bull»<sup>[234]</sup><sup>[235]</sup>. La pelea se propagó a Estados Unidos, donde un tal Silas Brent, oficial hidrográfico que había navegado con el comodoro Perry a Japón en 1854, decidió que existía una segunda «entrada termométrica» más allá del estrecho de Bering, causada por la corriente oceánica llamada Kuro Siwo (o Kuroshio), cuyas aguas eran calientes y fluían hacia el norte desde Japón. Los exploradores debían navegar en esa dirección. Hayes rompió una lanza a favor del estrecho de Smith: «La verdad es», afirmó, refiriéndose a la sugerencia de Brent, «que esto es precisamente lo que no debería hacerse»<sup>[236]</sup>. Brent contestó que Hayes «no había comprendido la teoría, porque estaba casado con sus propios dogmas... a pesar de los miles de vidas, la enorme cantidad de dinero y los trescientos años de tiempo que se habían

malgastado en intentos de llegar al polo»<sup>[237]</sup>. La Sociedad Geográfica Norteamericana se declaró a favor del estrecho de Smith y anunció que Brent «no ha aportado ni la más mínima prueba» de la existencia de su ruta. Entonces, otro oficial, un tal Maury, salió en defensa de Brent. Y así sucesivamente.

En plena polémica, Petermann perdió la paciencia. En lugar de decirles a los británicos y los estadounidenses cómo se llegaba al polo, enviaría una expedición alemana para que hiciese el trabajo por ellos. Hizo su primer intento en 1868 con la *Grönland*, una goleta pequeña que llevaba a once hombres, al mando de un hannoveriano de treinta y dos años llamado Karl Koldewey. No fue un éxito. La *Grönland* llegó a una latitud nada espectacular, 80° 30' norte, frente a la costa occidental de Spitsbergen, antes de tener que retroceder a causa de la infranqueable barrera de hielo. Pero a Petermann no le importó. Fue una exploración preliminar. Tenía pensadas cosas mejores para 1869. Construyó a sus propias expensas un vapor de ciento cuarenta toneladas, un barco grande, negro y resuelto llamado *Germania*, revestido de tanto hierro y dotado de baos tan gruesos, que Petermann pensó que podría abrirse paso por más hielo que encontrase en su camino. En su apoyo iría el *Hansa*, un barco de vela de setenta y siete toneladas. La tripulación total de ambos barcos era de treinta y un hombres —catorce a bordo del *Hansa*, diecisiete a bordo del *Germania*— y al mando de esta expedición también estaría el capitán Koldewey.

Aunque era un proyecto particular de August Petermann y no del Gobierno, se transformó en un símbolo de patriotismo. «Corresponde a la investigación alemana abrir nuevos dominios», escribió Koldewey, «con el fin de demostrar que los marineros alemanes son tan aptos, tan audaces y tan perseverantes como los de otras naciones»<sup>[238]</sup>. Las empresas alemanas compitieron en proporcionar los mejores pertrechos para sus héroes árticos. Todo debía ser de la mejor calidad. «Ni por un instante se podía actuar con parsimonia en un momento así», señaló severamente el capitán. «Cualquier muestra de tacañería hubiera sido inoportuna, inhumana y perjudicial para el objetivo mismo de la expedición.»<sup>[239]</sup> Cuando se abrió una subscripción para recuperar algunos de los costes, la respuesta popular fue entusiasta. ¿Quién podía resistir semejante llamamiento al orgullo nacional? Todo el mundo se rascó el bolsillo, hasta alemanes expatriados en lugares tan lejanos de su Europa de origen como Honolulu, Tahití, América del Sur, las Indias orientales y China.

El 15 de junio de 1869, los dos barcos zarparon de Bremerhaven. El rey Guillermo (aún no era Káiser) acudió a despedirlos; hubo salvas de artillería, una banda interpretó piezas que levantaban la moral y una multitud vestida de alegres colores se alimentó en las orillas del Weser. El cable con que el *Hansa* era remolcado se rompió, hecho que los marineros solían interpretar como una señal de mal agüero, pero, como explicó Koldewey, él y su tripulación eran inmunes a las supersticiones. La excitación era intensa, en particular entre los científicos de la expedición, ninguno de los cuales había pisado antes la cubierta de un barco; la mitad de ellos ni tan sólo había visto el mar. Pronto se marearon todos y sus náuseas se agravaron debido al

olor de barniz fresco, la lona nueva y la humedad que invade todo barco nuevo, mientras la madera se ajusta al entorno marino. Hubo pequeñas disputas al instalarse los hombres en sus alojamientos —tales como cuándo y dónde se les permitiría fumar—, pero la gran empresa no tardó en alcanzar un equilibrio ordenado.

Petermann tenía todos los motivos para sentirse orgulloso de la expedición que había puesto en marcha. El *Germania* era justo el barco que se necesitaba para penetrar por la entrada termométrica. Pero el *Germania* no navegaba subiendo por la parte principal de la corriente del Golfo. Con la responsabilidad del debut de Alemania en el Ártico sobre sus espaldas, Petermann se había acobardado. Por una vez, sólo una vez, haría caso de las teorías de sus adversarios y aceptaría que la mejor forma de llegar al norte era navegando por aguas costeras. Así pues, el *Germania* y el *Hansa* debían dirigirse a la costa oriental de Groenlandia y determinar allí si era posible instalar una base para alcanzar el polo. Sin embargo, no fuera alguien a acusarle de desdeñarse, declaró que una rama de la corriente del Golfo podía pasar por Groenlandia.

Las teorías de Petermann admitían esta posibilidad. En sus escritos dividía el Ártico en dos zonas. Una, en la cual entraba la corriente del Golfo, se extendía desde Groenlandia, en el oeste, hasta un punto indeterminado más allá de Spitsbergen, en el este. Estaba encerrada por un semicírculo de tierra que saltaba sobre el polo desde Groenlandia y terminaba en alguna parte al norte de Siberia. Dentro de esta zona el hielo era joven y se movía libremente; en la otra, al oeste de Groenlandia, era antiguo y rígido. La fuerza principal de la corriente del Golfo fluía claramente hasta un lugar situado más allá de Spitsbergen. Pero en los decenios de 1810 y 1820 los pescadores de ballenas habían comprobado que en la costa oriental de Groenlandia no había hielo, lo cual hacía pensar que la corriente del Golfo pasaba alrededor de la zona cerrada que proponía Petermann y creaba una entrada termométrica a la altura de Groenlandia. Petermann no estaba seguro de que existiera la entrada de Groenlandia, pero se consolaba diciéndose a sí mismo que la misión de los alemanes era sólo de reconocimiento; el mundo no debía esperar demasiado.

Un nerviosismo conmovedor se adueñó de los novatos del Ártico mientras navegaban hacia el norte. Leyendo y releendo todo lo escrito sobre el Ártico que había a bordo, se preguntaban cómo serían las condiciones. ¿Serían realmente tan atroces como decían los cronistas? A la primera señal de frío empezaron a temer que así fuera: «Pensábamos en la turbadora oscuridad con que las leyendas del norte envolvían la región desconocida y, de hecho, empezábamos a creer en la influencia que una larga estancia en semejante clima tendría sobre la mente y el cuerpo»<sup>[240]</sup>. El hielo estaba cada vez más cerca. Vieron su primer oso polar y comieron sus primeros e indecisos bocados de carne de foca. A mediados de julio se encontraban ya ante la costa de Groenlandia y la ansiedad dio paso a la excitación. «Teníamos la sensación de encontrarnos en la entrada de un mundo nuevo, cuyo encanto había estallado en su totalidad sobre nosotros»<sup>[241]</sup>, escribió Koldewey. No había ninguna ruta clara a

través de los hielos que tenían delante, pero no se preocupó: «Un camino para el *Germania* debe encontrarse y se encontrará»<sup>[242]</sup>.

Fue al chocar con esta osada premisa cuando fracasó la expedición polar alemana. El *Germania* era muy capaz de abrirse paso a través del hielo. El *Hansa*, en cambio, no lo era. Paul Hegemann, que mandaba el *Hansa*, ya había experimentado dificultades para seguir a su consorte más poderoso y en el momento en que Koldewey pronunciaba aquellas fatídicas palabras, el 19 de julio, el *Hansa* se encontraba varias millas detrás. Cuando finalmente llegó a una distancia desde la que era posible hacer señales, Koldewey indicó a Hegemann que se acercara hasta colocarse a su costado. Antes de ir a ninguna parte, quería hablar de la situación con él. Hegemann, sin embargo, interpretó erróneamente la señal como la orden de poner proa al oeste para evitar el mal tiempo. Sin poder dar crédito a sus ojos, Koldewey vio que el *Hansa* se dirigía en línea recta hacia el hielo espeso de la costa de Groenlandia. Un banco de niebla descendió sobre ellos y fue la última vez que los dos barcos se vieron.

Nunca se ha explicado qué inconcebible golpe de mala suerte o muestra de incompetencia hizo que Hegemann se equivocase al interpretar el mensaje de Koldewey. Sin duda podía ver si el tiempo era bueno o malo y sabía de sobra que su barco no estaba preparado para librarse del hielo en el caso de verse atrapado en él. La única explicación posible de este comportamiento es que había recibido una orden y la había obedecido sin pensar. Las consecuencias del error de Hegemann no fueron visibles de inmediato. Los dos capitanes habían acordado que, en el caso de distanciarse, se encontrarían de nuevo en la isla de Sabine, que no estaba lejos de donde se habían separado. Y, en efecto, durante unos días Koldewey estuvo esperando allí, sin preocuparse demasiado. Luego, al ver que el *Hansa* no se presentaba, empezó a preguntarse si estaría en apuros. Después de una semana sacó la conclusión de que probablemente así era. Por tanto, prosiguió el viaje sin él.

La actuación de Koldewey, tan inexplicable como la de Hegemann, no tuvo paralelo en la historia del Ártico. Por supuesto, algunos barcos habían entrado solos en el hielo, pero normalmente con resultados desastrosos, y hacía ya mucho tiempo que la Armada británica lo había prohibido. Sin embargo, nunca antes una parte de un equipo de dos barcos había abandonado a la otra, en particular, como en este caso, cuando el barco perdido era el más débil de los dos. Pero Koldewey tenía instrucciones de llegar a la costa oriental de Groenlandia. No le habían ordenado que rescatara a su compañero. De todos modos, era posible que el *Hansa* hubiera llegado a los bordes de la banquisa y luego, al no poder penetrar en ella, se hubiera retirado. O quizá sencillamente estaba tardando mucho en alcanzar la isla de Sabine. Después de todo, las órdenes eran las órdenes y Koldewey, al igual que Hegemann, las obedecía.

El 5 de agosto, después de una breve lucha con el hielo, el *Germania* llegó a la costa oriental de Groenlandia, a los 74° 18' de latitud norte. La tripulación lanzó

víttores, se izó la bandera alemana y todo el mundo se felicitó. «Nos encontramos en un campo (que, científicamente, era casi desconocido), en una costa sobre la cual existían los informes menos dignos de confianza y más contradictorios», escribió Koldewey. «Y casi todos nuestros descubrimientos y observaciones parecían nuevos, haciendo así aportaciones importantes al conocimiento de las regiones árticas<sup>[243]</sup>». Koldewey estableció un campamento en la isla de Sabine —tenía la esperanza de que Hegemann aún se presentara— y durante los nueve meses siguientes envió pequeñas expediciones al interior de Groenlandia.

Durante la ausencia de los marineros, los científicos de Koldewey ejecutaban sus habituales rituales de observación, con péndulos, imanes y —ómetros de toda clase. Lo único que descubrieron fue que los osos polares tenían mucho apetito en invierno. Un hombre fue perseguido centenares de metros y tiró a un lado la chaqueta, el chaleco y la bufanda para distraer a su perseguidor; en el momento de darle alcance el oso, se estaba desabrochando el cinturón con el fin de estrangularlo, cuando sus compañeros de a bordo acudieron a ayudarlo con sus fusiles. Menos suerte tuvo el doctor Borgen, en cuyo diario la anotación correspondiente al 7 de marzo de 1870 empezaba del modo siguiente: «Alrededor de las nueve menos cuarto de la noche había salido a observar la ocultación de una estrella...». No había ido muy lejos cuando un oso polar le atacó por la espalda. «Lo siguiente que noté fue que me estaba desgarrando el cuero cabelludo, protegido sólo por un casquete. Es su forma de atacar a las focas, pero, como tienen el cráneo resbaladizo los dientes se deslizan». Koldewey oyó un grito: «¡Que se me lleva un oso!». Salió corriendo con su fusil y vio que un oso polar se llevaba a Borgen a rastras, con los dientes clavados en el cráneo. Disparó contra el oso, que soltó la cabeza de Borgen y le cogió la mano. «Después de arrastrarme así unos trescientos pasos», escribió Borgen, «casi me estranguló con mi mantón, del que el oso se había apoderado al mismo tiempo, me soltó e inmediatamente después vi que Koldewey estaba inclinado sobre mí y decía: “Gracias a Dios, todavía está vivo”. El oso se quedó unos pasos más allá, a un lado, evidentemente sin saber adónde dirigirse, hasta que una bala le insinuó que ya iba siendo hora de largarse<sup>[244]</sup>». Las heridas de Borgen eran horribles. Dos tiras de cuero cabelludo de más de quince centímetros cada una colgaban sobre sus orejas, tenía el cráneo lacerado y por lo menos otras veinte heridas resultantes de haber sido arrastrado por el hielo. A pesar de ello, no sentía nada. «Merece la pena mencionar», escribió, «que ni cuando fui herido, ni durante el proceso de curación, que marchó de la forma más admirable, experimenté el más leve dolor.»<sup>[245][246]</sup>.

Lejos de allí, los grupos con trineos tirados por hombres encontraron cosas maravillosas: a los 75°, había manadas de renos y bueyes almizcleros (que confundieron con una especie de ñu); en la misma latitud vieron un acantilado de más de seiscientos metros de altura, formado por franjas blancas y negras que, examinadas de cerca, resultaron ser una mezcla de estratos de carbón y piedra caliza; a los 76°, tropezaron con los característicos círculos de piedra de los campamentos de



verano de los esquimales, y el 15 de abril alcanzaron los 77° 1', el punto más septentrional, donde el teniente Julius Payer, joven oficial de Viena, izó la bandera alemana y la austriaca. Las expediciones no eran muy profesionales: sus tiendas se venían abajo con frecuencia, no tenían perros, la ropa de viaje era de lana, las pieles que les habían proporcionado no eran apropiadas (Payer, desesperado, llegó a quitar la piel de las patas de un par de osos polares, para usarla como botas, con espinilleras y todo) y sufrían una disentería constante, para la cual tomaban opio. Los sacos de dormir eran demasiado pequeños, los elementos para hacer hogueras eran primitivos (dos veces se pegaron fuego a sí mismos) y tirar de trineos era algo que nunca habían hecho ni, si hay que dar crédito a Payer, querían volver a hacer.

Al regresar del punto más septentrional, el sol salió brevemente a medianoche y Payer hizo una descripción gráfica de la escena:

«Radiantes se extendían los interminables campos de nieve, bajo un resplandor amarillento y rosado sobre el cual empujaba el viento espesos velos de nieve, que por efecto del color semejaban... un flujo ondulante de acero fundido, que se alejaba por el camino centelleante cual diamantes, y las largas sombras azuladas de los hombres atravesaban las masas nevadas al chocar unas con otras en su movimiento violento y desigual, un espectáculo y una labor para los condenados que Dante hubiera podido mostrar a las bailarinas de sus regiones infernales»<sup>[247]</sup>.

Las incomodidades no carecían de compensación: carne fresca, esquimales y carbón, todo lo que se necesitaba para navegar a vapor hasta el polo. ¿Qué mejores descubrimientos hubieran podido hacer? Por desgracia, como señaló un comentarista británico, todas estas cosas se habían encontrado en otras partes. Las expediciones «no dieron por lo general resultados prácticos. El hecho principal por el que Koldewey se felicita a sí mismo no era haber conseguido algo, sino haber alcanzado un punto desde el cual lo conseguiría cuando llegara el verano»<sup>[248]</sup>. Koldewey nunca llevó a cabo una expedición en verano. Zarpó con rumbo a Alemania el 22 de julio, muy contento de salir del Ártico. Al llegar a Bremerhaven oyó dos noticias: Alemania estaba en guerra con Francia, y la tripulación del *Hansa* se encontraba sana y salva.

Hegemann había hecho todo lo posible para acudir a la cita en la isla de Sabine, pero, apenas el *Hansa* hubo puesto proa al oeste, se vio rodeado de témpanos de los cuales era imposible escapar. Aunque todavía no estaba inmovilizado, el *Hansa* se encontró atrapado tan firmemente como si lo estuviera y navegó a la deriva hacia el sur. El 13 de agosto la tripulación ya tenía que golpear el aparejo para quitar el hielo y los dos científicos que iban a bordo, los doctores Laube y Buchholz, empezaban a estar preocupados. «¡Parece embrujado!», escribió Laube, observando la rapidez con

que el hielo volvía a formarse en las jarcias. «Aquella noche no me acosté con los pensamientos mejores y más tranquilos. Estábamos en el hielo, pero sólo Dios sabía si alguna vez saldríamos o cómo saldríamos de él<sup>[249]</sup>». Hegemann era más optimista. Aún no había abandonado la esperanza y, de hecho, después de doce días de valerosas bordadas, logró llevar el *Hansa* al norte hasta treinta y cinco millas de la isla de Sabine. Pero el 25 de agosto tuvo que reconocer la derrota. Los témpanos estaban ahora tan apretados, que ni tan sólo un bote hubiera podido abrirse paso entre ellos. Era su cumpleaños y lo celebraron con grandes y tristes porciones de pastel.

El hielo se solidificó y el *Hansa* quedó aprisionado en el lado oriental de un témpano circular de más de tres kilómetros de diámetro, que navegaba a la deriva hacia el sur a razón de más de nueve millas diarias. Hegemann tenía la esperanza de que, con un poquito de suerte, el hielo llegara lo suficientemente cerca del sur para poder escapar a aguas abiertas. Pero era imposible saber si el barco duraría tanto en el hielo que se movía, así que el 27 de septiembre ordenó construir una casa a poco más de cuatrocientos metros del borde del témpano, con el fin de retirarse a ella con los botes si alguna desgracia caía sobre el *Hansa*. Era una choza acogedora, construida con el carbón conglomerado que llevaban para el *Germania* y, una vez terminada, medía unos seis metros de largo por cuatro y pico de ancho. Hegemann quedó encantado al ver la facilidad con que la construyeron. «¡Sólo hizo falta echar nieve en polvo muy fino entre las ranuras y las grietas, echar luego agua sobre ella y, en diez minutos, quedó todo helado formando una masa compacta y fuerte de la cual hubiera sido difícil extraer una sola piedra!»<sup>[250]</sup>. Cubrieron el techo con lona y, en un giro surrealista, esterillas de caña que habían quedado a bordo después del último viaje del *Hansa* a las Antillas. Instalaron una estufa y al lado de ella colgaron un enorme espejo con marco dorado, del camarote de Hegemann, y un barómetro igualmente ornamentado y caro. Con estos toques hogareños, más provisiones para dos meses, la casa resultaba tan cómoda como podía esperarse. Más adelante, al disponer de tiempo, añadieron un par de ventanas tradicionales.

El 18 de octubre, el *Hansa* tembló violentamente y sus palos se balancearon como si alguien estuviera trepando por ellos. Al mismo tiempo un estruendo sobrenatural surgía de abajo. «El hielo», escribió Hegemann, «gruñía y chasqueaba, chapoteaba y resoplaba; ora sonando como portazos, ora como voces humanas discutiendo y, finalmente, como el chirrido de una máquina de tren<sup>[251]</sup>» El témpano había empezado a girar y apretaba firmemente el barco contra el hielo de la costa. A primera hora de la mañana siguiente cayó sobre ellos una tempestad procedente del noroeste, que apretó todavía más unos témpanos contra otros. A las diez de la mañana el *Hansa* empezó a chirriar a causa de la presión; a primera hora de la tarde saltaron las costuras de la cubierta en el centro del barco; al terminar el día, la proa se había alzado cinco metros largos sobre la superficie y apuntaba al cielo. La popa, sin embargo, seguía en el hielo y parecía que un índice y un pulgar gigantescos la estuvieran retorciendo lentamente. «El levantamiento del barco fue un espectáculo

extraordinario y terrible, pero a la vez espléndido, que la tripulación entera presenció desde el hielo», escribió Hegemann, «y la convicción de que el barco no tardaría en deshacerse penetró por la fuerza en nuestras mentes.»<sup>[252]</sup> Hegemann entró en el barco arrastrándose y vio más de cuarenta centímetros de agua en la bodega. Aguzó el oído, pero no pudo oír nada; la vía de agua debía de estar en alguna parte a la que no podían llegar, probablemente debajo del carbón. Puso a la mitad de sus hombres a manejar las bombas y ordenó a los demás que vaciaran el barco de lo que quedara en él. Sacaron la cocina de hierro, dos estufas, arcas llenas de prendas de vestir, montones de ropa de cama, barriles de provisiones, el diario de Hegemann e instrumentos náuticos. «Esparcida por todo el barco había una masa caótica de artículos heterogéneos», anotó Hegemann, «¡y grupos de ratas débiles luchando con la muerte y temblando de frío!»<sup>[253]</sup> Mientras tanto, la tormenta rugía, la temperatura descendió hasta 40,5 grados bajo cero y el agua subía sin parar en la bodega. Los hombres trabajaban con las bombas, metidos en barriles para no resbalar en la suciedad semihelada que caía sobre la cubierta. Pero no había nada que hacer. Cuando Hegemann se enteró de que había leña flotando en el pique de proa, ordenó que dejasen de achicar. «¡Basta! La suerte del *Hansa* estaba decidida; ¡nuestro buen barco debía irse al fondo del mar!»<sup>[254]</sup>.

La tripulación serró los palos y los corto en bloques de leña que apiló ordenadamente junto a la choza. Luego, mientras el *Hansa* se hundía, se retiraron a su alojamiento de invierno. La casa con paredes de carbón perdió rápidamente su encanto. «[Nuestro] nuevo asilo, que estaba iluminado por la lámpara del camarote... parecía una lóbrega tumba»<sup>[255]</sup>, escribió Hegemann, haciéndose eco de los diarios del Ártico que tan ávidamente había leído durante la travesía. Aún no era una tumba, pero, mientras el témpano flotaba hacia el sur, entre icebergs amenazadores y acantilados que recordaron al doctor Laube los Alpes cerca de Múnich, pronto se convirtió en un asilo. El doctor Buchholz estaba aterrado al verse en semejante aprieto. «En cuanto a dormir», escribió en su diario aquella primera noche, «en eso no había ni que pensar, porque la idea de nuestra terrible situación pasaba silbando por mi cabeza de la manera más desenfrenada... ¿Qué sería de nosotros cuando el invierno empezase de verdad, si ya anunciaba su próxima llegada con un frío tan intenso? En vano intenté pensar en algún medio de preservación.»<sup>[256]</sup> Después de varias semanas el doctor Buchholz se volvió loco y tuvo que guardar cama.

El tiempo empeoró durante todo el invierno y tuvieron que instalar cabeceras de madera para que las almohadas no quedaran pegadas a la pared al helarse. Hegemann mantenía una disciplina teutónica para evitar que los otros corrieran la misma suerte que Buchholz. «Estábamos todos ocupados activamente y el orden y la regularidad diarios se cumplían a rajatabla»<sup>[257]</sup>, escribió. Una vez a la semana, el domingo, tenían permitido un solo vaso de oporto. Durante todo el tiempo se preguntaban qué iba a ser de ellos. Los libros de Hegemann, que eran los únicos que tenían, no ofrecían ningún consuelo. «La experiencia de antiguos capitanes de Groenlandia que

habían estado en el hielo de la costa groenlandesa nos decía que sus barcos se habían ido a pique», recitaba Hegemann, «y los hombres a veces se habían perdido y a veces se habían salvado en los botes, después de terribles dificultades y peligros, al llegar a algún asentamiento esquimal en la costa sudoccidental<sup>[258]</sup>». Incluso les había sucedido a alemanes; el *Wilhelmine* de Pexel se había hundido en 1777: allí estaba, en la página 37 de *Arctic Fishery*, de Lindemann, en letras de molde.

En noviembre cazaron su primera morsa. Hicieron falta diez hombres con una polea para izarla y depositarla en el témpano y luego les costó desollarla, porque se había helado y era una masa dura, pétrea. El día de Navidad celebraron una pequeña fiesta. Con lo que sacaron de aquí y de allá hicieron un árbol y desenterraron dos cofres forrados de plomo que sociedades académicas les habían regalado en el momento de la partida. De ellos salió una colección de instrumentos de música en miniatura: silbatos, birimbaos y trompetillas. Después salieron muñecos, juegos de ruleta, galletas que estallaban al desenvolverlas y, por la noche, chocolate y bollos de jengibre. Todavía estaban jugando con sus juguetes infantiles la mañana del 2 de enero, cuando oyeron un ruido áspero, como si alguien calzado con enormes zapatos estuviera arrastrando los pies alrededor de la choza. El ruido se desvaneció y pronto se olvidaron de él. Volvió a primera hora de la tarde, esta vez más fuerte y más amenazador. «Era un sonido raspante, tumultuoso, crujiente, parecido al de una sierra, chirriante y discordante», escribió Hegemann, «como si un fantasma estuviese vagando debajo de nuestro témpano<sup>[259]</sup>». Salieron corriendo con las lámparas: el hielo era el mismo de siempre, sus tres botes estaban en orden, nada parecía haber cambiado. De modo que ¿de dónde procedía el sonido? Procedía de abajo: el témpano se estaba rompiendo.

Durante las 48 horas siguientes tuvieron que permanecer dentro de la choza debido a una tormenta. Cuando salieron, su isla se había encogido horriblemente. La tormenta había hecho volar el hielo en pedazos, y los había dejado en un rectángulo de unos mil cien metros de largo por más de trescientos sesenta de ancho. Aguas abiertas les rodeaban por todas partes, pero, por desgracia, los canales no eran lo bastante anchos como para que un bote pudiera navegar por ellos. El témpano seguía siendo su único medio de liberación.

A las seis de la mañana del 11 de enero de 1870, mientras dormían en la choza, oyeron el grito de «¡Todos fuera!». Sin molestarse en buscar la puerta, salieron por el techo y se encontraron bajo una feroz tormenta. «El tumulto de los elementos que nos recibió superaba todo lo que ya habíamos experimentado», escribió Hegemann. «Sin poder salir del lugar, nos acurrucamos para protegernos del mal tiempo. De pronto oímos que alguien gritaba: “¡Agua en el témpano, aquí al lado!”<sup>[260]</sup>». Una fisura de bordes irregulares se abrió ente la choza y la leña amontonada, a pocos metros de donde estaban. El témpano tenía ahora unos cuarenta y cinco metros de diámetro. Al ver que la leña flotaba a la deriva entre las olas, se dieron cuenta, por primera vez, de que el témpano subía y bajaba con ellas. Hegemann ordenó que ocuparan los puestos

de emergencia:

«Nos dijimos adiós unos a otros y nos despedimos con un apretón de manos, porque podíamos hundirnos de un momento a otro. Un profundo desaliento se había apoderado de nuestros amigos científicos; la tripulación estaba quieta y callada. Permanecimos de pie o agachados junto a nuestros botes durante todo el día, la nieve fina y punzante calando en la ropa hasta llegar a la piel. Fue un milagro que sólo la parte del témpano en la que estábamos no se desintegrara, lo cual se debió a su solidez»<sup>[261]</sup>.

La noche del 12 de enero, tras retirarse a la choza, volvieron a recibir la orden de salir de ella. Esta vez fue por un iceberg, que amenazaba con aplastarles. Pasó de largo, pero no sin dejar una impresión en el diario de Hegemann:

«¡Qué espectáculo! Cerca de nosotros, como colgando sobre nuestras cabezas, se alzaba una enorme masa de hielo, de proporciones gigantescas... ¿Era realmente un iceberg o el espejismo de un iceberg, o la costa elevada? No supimos dar respuesta al interrogante. Debido a la rapidez de la deriva, el horrible objeto desapareció en cuestión de momentos»<sup>[262]</sup>.

La noche del 14 de enero, con todo, fue la peor. Inesperadamente se abrió una fisura en el centro de la choza. «Con un ruido atronador tuvo lugar un acontecimiento cuyas consecuencias eran insospechadas en los primeros momentos. Sólo Dios sabe cómo fue que ninguno de nosotros sufrió daño alguno al salir corriendo de la choza<sup>[263]</sup>» Durante los dos días siguientes permanecieron acurrucados en los botes, que estaban medio llenos de agua y de nieve, medio dormidos y medio despiertos, «y nuestras extremidades temblaban convulsivamente mientras yacíamos como arenques envasados vestidos con pieles»<sup>[264]</sup>.. Al pasar la tormenta, el día 16, volvieron a lo que quedaba de la choza y construyeron un nuevo refugio, del tamaño de la mitad del primero, en el centro del témpano, que iba encogiéndose sin parar. El orden se vino abajo mientras seguían flotando a la deriva hacia el sur. ¿A quién le importaba cómo racionaban sus recursos o cómo pasaban los días? Tenían pertrechos en abundancia —el *Hansa*, al fin y al cabo, había sido un barco nodriza—, de modo que, ¿por qué no los usaban mientras aún podían? Desmontaron el espejo de Hegemann y usaron el marco dorado para alimentar la estufa. La biblioteca ártica siguió el mismo camino. Si las llamas menguaban, las reavivaban con chorros de gasolina y coñac. También echaron al fuego paquetes de tabaco. Para matar el rato, utilizaban la pólvora y hacían fuegos artificiales, que estallaban con un ruido sordo en el hielo. Mientras hacían todo esto Buchholz seguía en la cama, sin hablar con nadie. A él no le importaba cómo pasaban los días. Estaban todos condenados.

Sólo Hegemann conservaba la esperanza. Cuando la otra mitad de la choza se había alejado flotando, pudo, por primera vez, medir la fuerza de su témpano. Tenía entre nueve y diez metros de profundidad aproximadamente y era lo bastante sólido como para llevarlos hasta la punta meridional de Groenlandia, siempre y cuando no se abrieran más fisuras. Por suerte, no se abrió ninguna. Pero ¿cuándo iba a terminar el viaje? El 18 de marzo calculó su posición: 64° 2'; desde que se separaron del *Germania* habían bajado seiscientas millas por la costa groenlandesa.

El témpano siguió navegando sin parar (aparte de una pausa en que estuvo dando vueltas en la boca de una ensenada durante 21 días) y el 6 de mayo, en los 61° 4', unas aves de tierra pasaron volando sobre ellos, pardillos y verderones de las nieves tan mansos que prácticamente se posaban en las narices de los hombres. En el espacio de cinco minutos, el segundo oficial de Hegemann logró atrapar al mismo pájaro tres veces. La nieve se derritió y recuperaron cosas que habían dado por perdidas, entre ellas el arcón del carpintero. Pero seguían sin encontrar aguas navegables. El 7 de mayo, sin embargo, se abrió un canal al sudoeste y Hegemann ordenó arrastrar los botes en esa dirección. Cuando el doctor Laube puso reparos, Hegemann le explicó la situación con fría lógica: la posición de ayer había sido 61° 4'; la de hoy era 61° 12'; la corriente hacia el sur había terminado y, si se quedaban en el témpano, pasarían el resto de su vida —un periodo corto— en un movimiento circular en el fondo de Groenlandia. Dijeron adiós al hielo como si fuese un barco:

«Dirigimos una última y agradecida mirada a nuestro fiel témpano; pasando por numerosos peligros y calamidades, desde la región del terror y la muerte, nos había traído hasta aquí en doscientos días, a una latitud más acogedora y, ahora, con renovado valor, podían albergar la esperanza de una liberación rápida»<sup>[265]</sup>.

Fue una liberación, desde luego, pero distó mucho de ser rápida. Se pusieron en marcha a las cuatro de la tarde del 7 de mayo y a finales de mes aún estaban arrastrando penosamente los botes por el hielo. En un momento dado Hegemann se desmayó a causa del esfuerzo. El 6 de junio, no obstante, llegaron a aguas abiertas y pudieron zarpar. Desde julio del año anterior no habían sido dueños de su destino. El cambio fue extraordinario. Navegaron velozmente, deteniéndose en algunas bahías para recoger acedera, diente de león y cincoenrama, con los cuales, y un poco de escabeche, prepararon su primera ensalada fresca desde hacía once meses. El 13 de junio doblaron un cabo y vieron, a los pies de un amplio semicírculo de montañas, campos cubiertos de hierba en los que se encontraban dos casas pintadas de rojo. Habían llegado a la misión avanzada de los moravos en Friedrichsthal.

Hegemann izó la bandera y ajustó su catalejo. En la lente aparecieron escenas de actividad doméstica como no había visto desde hacía más de un año.

«En la puerta de la misión se vio un vestido azul durante un momento y luego desapareció; ahora un grupo entero bajaba hacia la playa; nos habían visto... Un europeo andaba arriba y abajo dando grandes zancadas, como un guardián oficial del orden. ¿Era posible que en Groenlandia ya se encontrasen capitanes de puerto y otros funcionarios del Gobierno? Lo que al principio me había parecido un montón de piedras ahora estaba de pie. Era un grupo de seres humanos vestidos de forma rara: nativos... Todavía no estaba claro si los misioneros eran daneses, pero oímos que alguien decía: “¡Esa es la bandera alemana! ¡Son de los nuestros! ¡Bienvenidos, bienvenidos a Groenlandia!”. ¡Alemanes, alemanes en Groenlandia! La primera palabra que después de tanto tiempo oí de labios desconocidos fue alemana; el primer sonido nuestra querida lengua materna alemana, y su gente los primeros en ofrecernos ayuda y algo de comer... ¿Quién puede describir el asombro y la felicidad que sentimos?»<sup>[266]</sup>.

Antes de que su bote tocara la playa, Hegemann saltó de él y vadeó por los bajíos para saludar a sus compatriotas.

*Herr* Gericke, el director de la misión, les dio la bienvenida con palabras solemnes. Durante unos momentos escuchó sus confusos relatos, luego les interrumpió. «Esposas», ordenó, «id a preparar un poco de buen café; mientras tanto, los hombres nos beberemos una botella de vino<sup>[267]</sup>» Después hubo bandejas de galletas untadas con mantequilla, jarras de cerveza groenlandesa de elaboración doméstica, cigarrillos e interminables rondas de narraciones. Hegemann expresó su gozo con tres breves palabras: «Eso era Alemania»<sup>[268]</sup>..

Pese a que estaban encantados con la acogida que les dispensaron, Hegemann y su tripulación se sintieron decepcionados al saber que ningún vapor comunicaba Friedrichsthal con el mundo exterior. Al igual que casi todos los asentamientos que había en Groenlandia, los misioneros recibían sus pertrechos en pequeñas embarcaciones esquimales —las llamaban «botes de mujeres», porque sus tripulantes eran mujeres— que hacían un viaje anual al puerto de Julianehaab, que estaba casi ciento treinta kilómetros. Por tanto, después de repartir las pertenencias que no querían —armas de fuego, cajitas de música, uno de los botes— los hombres de Hegemann volvieron a zarpar. Al llegar a Julianehaab la acogida fue decididamente fría. El gobernador danés recordaba muy claramente que Prusia se había anexionado Schleswig, una de las provincias de su país natal, en 1864 y guardaba un rencor comprensible. Mientras Hegemann le contaba su viaje en el témpano, el gobernador le interrumpía continuamente diciendo: «Eso no me lo creo»<sup>[269]</sup>. Y cuando Hegemann le pidió alojamiento, el danés le dijo que estaba dispuesto a dárselo a los oficiales, pero que los demás podían dormir en tiendas o en los botes. Hegemann replicó que no tenían tiendas y que «cuando llovía, los botes no eran precisamente lo

más indicado». Al oírle, el danés mostró una expresión desdeñosa. «Si realmente han soportado tantas cosas, un poco de lluvia no los matará<sup>[270]</sup>». Hegemann organizó un alojamiento para sus hombres en la escuela de Julianehaab, gestionó su regreso a casa a bordo del *Constanz*, al mando de un tal capitán Bang, y volvió al domicilio del gobernador, donde se llevó una gran alegría al sorprender a su perseguidor contando calderilla. El gobernador, según le dijeron, era conocido más comúnmente como el director de la tienda de Julianehaab.

Puede que Hegemann no descubriera muchas cosas sobre Groenlandia cuando pasó flotando por delante de su costa oriental, pero lo que vio en Julianehaab y sus alrededores le interesó hondamente. La economía ártica de Dinamarca era mucho más activa de lo que había imaginado. Aparte de los aceites y las pieles de costumbre, los barcos daneses cargaban vastas cantidades de minerales cuyos nombres nunca había oído y sobre cuya aplicación sólo podía hacer conjeturas: algo relacionado con el aluminio. También le fascinó la historia de Groenlandia. Mientras esperaba que el capitán Bang llenara su bodega, hizo varios viajes en bote en busca de rastros de los vikingos, los primeros colonizadores de la isla. Vio restos de casas, contornos de campos abandonados y, en las playas de los fiordos, montones de piedras que eran descritas con veneración como catedrales. Visitó la única explotación ganadera de la zona, de la que cuidaba una familia danesa que había adoptado las costumbres de los nativos, y se llevó una gran sorpresa al ver con qué rapidez se transformaba la estirpe nórdica. La familia parecía europea —tenía el pelo rubio y los ojos azules—, pero vivía como los esquimales, durmiendo en una cama común sin hacer caso del decoro convencional. Le horrorizó que las esposas de su anfitrión fueran desnudas y el dormitorio que le ofrecieron le hizo sentir asco. Abrieron un agujero en el establo para que hiciera de ventana y por él tiraron cabezas y entrañas de vaca y toda suerte de porquería. Si le hubieran dejado elegir, Hegemann hubiese preferido dormir al raso. «Pronto quedamos convencidos de que el groenlandés, si se le dejara hacer, nunca apreciaría la comodidad y las ventajas de la limpieza alemana<sup>[271]</sup>».

En cuanto a los esquimales, le horrorizaron. Muchos eran de sangre mixta —los trabajadores daneses no podían permitirse una esposa y una familia europeas— y le disgustó ver cómo habían adoptado costumbres locales. «No puedo afirmar que las señoras groenlandesas sean recatadas», escribió Hegemann, «porque, durante nuestra estancia [en Julianehaab], la cocinera Luise entró y con toda tranquilidad, en presencia nuestra, hizo las alteraciones más críticas en su vestido<sup>[272]</sup>» Estaban, «según nuestras opiniones estéticas, muy por debajo del nivel de lo agradable; su aspecto corporal es más repulsivo que atractivo»<sup>[273]</sup>. Más adelante dijo que tenían «cierta apariencia de monos»<sup>[274]</sup>. No lo expresó claramente, pero le pareció que Dinamarca estaba quedando mal. Se alegró mucho cuando el capitán Bang terminó de cargar y el *Constanz* quedó listo para hacerse a la mar.

«31 de julio ¡No más hielo!», escribió el doctor Laube en su diario. «Rumbo sur y (oh música celestial del mundo) ¡a casa!»<sup>[275]</sup>. El *Constanz* les dejó en Copenhague,



donde Hegemann hizo una visita rápida a un almacén de ropa de vestir, para evitar que les detuvieran al tomarles por vagabundos, y luego cogieron un tren con destino a casa y llegaron a altas horas de la noche a un país preparado para la guerra. La bienvenida no fue tan efusiva como había esperado —en realidad no hubo ninguna bienvenida—, pero al menos estaban en casa.

En Gran Bretaña, Sherard Osborn rió de satisfacción al enterarse de la mala suerte de los alemanes. «Fue muy encomiable encontrar una joven nación marinera haciendo su trabajo tan bien», comentó con condescendencia, «[pero] sus esfuerzos habían sido muy mal dirigidos por el doctor Petermann y el resultado fue, como había previsto, que nada nuevo añadieron a nuestro conocimiento geográfico de la cuenca polar<sup>[276]</sup>» Osborn, sin embargo, ansiaba tanto atacar el Ártico él mismo que pasó por alto la verdadera importancia de la expedición alemana. Las conclusiones de Hegemann y Koldewey fueron interesantes. El diario de Koldewey rezumaba grandilocuencia patriótica: «Por primera vez una expedición alemana, bajo los auspicios de la bandera negra, blanca y roja, había visitado... la región menos conocida del globo»<sup>[277]</sup>. Hegemann fue más comedido, pero disimuladamente elocuente: «No podemos hacernos la ilusión de haber incrementado en gran medida el conocimiento de Groenlandia; pero hemos demostrado lo que pueden lograr la fuerza y la perseverancia del hombre»<sup>[278]</sup>.. En el plazo de unos cuantos decenios estas dos actitudes serían típicas de todos los intentos de llegar al polo. El primer punto de vista Osborn podía entenderlo —una de sus mayores esperanzas era que Gran Bretaña izase su bandera en el polo antes que nadie—, pero el segundo, que la exploración polar era cuestión de individuos enfrentándose a los elementos, le resultaba incomprensible. No tenía ninguna lógica. ¿Por qué hacer algo así? ¿Dónde estaba la justificación, científica o de otro tipo? No vivió lo suficiente para encontrar la respuesta, pero sí para ver una violación abominable de lo que, a su modo de ver, eran los derechos de Gran Bretaña en el polo. Mientras Gran Bretaña titubeaba y se andaba con rodeos, una nación más se disponía a robarle la gloria. Y se tomaba las cosas de una manera que con toda seguridad pondría furioso a Osborn. No contento con incitar a los alemanes, ahora Petermann había contagiado sus teorías a Austria.

## Una tierra antes desconocida

«¡Señores!», dijo Carl Weyprecht. «Este año hemos izado por primera vez la bandera en la región ártica y hemos obtenido resultados que darán nueva vida a las leves esperanzas de alcanzar finalmente el polo. Nosotros los austriacos hemos... entrado con buen pie en la lid<sup>[279]</sup>». El público que le escuchaba en la Academia Imperial de Ciencias de Viena prorrumpió en vítores de aprobación.

Weyprecht era oficial de la Armada austriaca y había vuelto recientemente de un viaje a las islas gemelas de Nueva Zembla, frente a la costa de Siberia. Acompañado por Julius Payer y un protector influyente, el conde Johann von Wilczek, había encontrado en los 79° de latitud norte aguas cálidas y sin hielo, que llevaban a una franja de témpanos débiles entre los cuales hubiera podido pasar con facilidad, de haber tenido un barco de vapor. Ahora, el 7 de diciembre de 1871, estaba dando cuenta de sus hallazgos. «Este mar es la llave del místico Polynia»<sup>[280]</sup>, dijo, usando el nombre ruso del mar Polar abierto.

«Estamos convencidos de que en esta parte del océano Ártico cabe esperar resultados mayores, con iguales esfuerzos, que en cualquier otra parte (...) La teoría del doctor Petermann sobre la corriente del Golfo, que últimamente ha sido atacada desde diferentes lados, ha quedado confirmada plenamente (...) estamos convencidos de que una expedición bien pertrechada, y dirigida con energía, por fuerza logrará alcanzar en este mar latitudes muy superiores a las de cualquier otro punto de la Tierra<sup>[281]</sup>».

Uno o dos cínicos se preguntaron qué interés podía tener un imperio centroeuropeo en el polo, pero Weyprecht no les hizo caso. Estaban en juego principios científicos y nacionales. Austria iba a «resolver el gran problema»<sup>[282]</sup>.

Weyprecht era un teniente de treinta y tres años al que habían concedido la Corona de Hierro y muchas otras condecoraciones, y llevaba mucho tiempo deseando entrar en el hielo, pero sus servicios siempre habían sido rechazados: Austria tenía cosas mejores en las que malgastar sus dificultosas energías y, de todos modos, el Ártico no estaba dentro de su esfera de influencia. Pero, cuando Payer regresó de la expedición alemana a Groenlandia, Viena sintió que su amor propio era objeto de un

desafío. Como comentó acertadamente Weyprecht, la batalla del polo venía «librándose desde hacía siglos entre naciones civilizadas»<sup>[283]</sup>. ¿No era Austria una nación civilizada? Sus gobernantes, los Habsburgo, estaban en el trono desde 1282. En otro tiempo, Austria había controlado la mayor parte de Europa, usando el latín como lengua franca. No había dejado de llamarse a sí misma Sacro Imperio Romano hasta 1806. Si un país como Alemania, que apenas contaba cinco años de edad, podía organizar una expedición polar, entonces Austria también podía. Así que Francisco José I, emperador de Austria, rey de Hungría, monarca de todas las tierras desde Praga hasta Venecia, decretó que debía hacerlo.

La Armada austrohúngara, que no era una de las más célebres del mundo, se esforzó al máximo. Encargó la construcción de un barco en Alemania, el *Admiral Tegetthoff*, que, con su capacidad de carga de doscientas veinte toneladas y su máquina de vapor de cien caballos, era una de las mayores naves que se habían enviado al norte hasta entonces. El mando de la expedición, al igual que el de la Monarquía Dual, cuya bandera rojiblanca enarbolaba, era doble. Weyprecht se encargaría de las operaciones en el mar y a Payer se le dio autoridad sobre todas las salidas por tierra o hielo. Pero los dos hombres eran muy diferentes: Weyprecht era un marino de carrera que había nacido en Alemania, mientras que Payer procedía de Bohemia y, en el fondo, era un poeta cuyos tiempos más felices fueron los que pasó en los Alpes austriacos, explorándolos por encargo de Viena. (Era también, según decían, el mejor conductor de trineos tirados por perros que había más abajo del círculo ártico). Pero las diferencias contaban poco en el Imperio austrohúngaro, como demostraba la composición de la tripulación de veintidós hombres del *Tegetthoff*. Conversaban en una babel de alemán, italiano, magiar y serbocroata —todos, salvo dos guías alpinos cuyo dialecto tirolés sólo entendía Payer— y, a pesar de ello, convivían pacíficamente y trabajaban juntos con perfecta eficiencia. Eran un anacronismo cultural unido por el fantasma de una lengua latina olvidada. La mezcla gustaba a Payer. Los austriacos proporcionarían la disciplina, los eslavos y los húngaros aportarían los músculos, y los italianos —en cuya lengua se daban todas las órdenes— se encargarían de la navegación. Los tirolese, por su parte, ejercerían su pericia alpina en el descubrimiento de tierras. Cuando el *Tegetthoff* zarpó de Bremerhaven, el 14 de julio de 1872, se oían canciones del Adriático entre el aparejo, y los sonos tintineantes de la cítara de Payer flotaban sobre las olas.

Las aguas que surcaba el *Tegetthoff* no eran inexploradas. Suecos y noruegos llevaban más de un decenio enviando expediciones hacia Spitsbergen y el este por encima de la zona septentrional de Escandinavia. También los rusos habían explorado bastante desde el decenio de 1820, pero más con el fin de averiguar dónde terminaba Siberia que dónde empezaba el polo. Weyprecht, con todo, descartaba los esfuerzos de sus predecesores. Los rusos eran inescrutablemente espasmódicos, ora protagonizando grandes hazañas de exploración, tales como las del barón Wrangel, que había atravesado el océano Ártico hasta el nordeste de Siberia en el decenio de

1820, ora sumiéndose en periodos de indiferencia y secretismo. Los escandinavos eran valerosos, pero, en opinión de Weyprecht, indolentes: en vez de buscar la forma más fácil de atravesar el hielo, sencillamente lo embestían hasta que sus barcos se hundían o quedaban rodeados por él; en este último caso regresaban a casa en sus botes. Su tasa de bajas no guardaba proporción con el número de barcos perdidos y esto, para Weyprecht, era señal de negligencia y no de eficiencia.

El 29 de julio, justo después de los 74° de latitud norte, el *Tegetthoff* se encontró ante una barrera de hielo. Olvidando sus comentarios anteriores sobre los métodos escandinavos, Weyprecht se dirigió en línea recta hacia ella y salió a un agujero de aguas sin hielo. El 2 de agosto cargó contra otra barrera y de nuevo logró cruzarla. Esta sería su táctica mientras mandara el barco. En cada carga observó con perplejidad que en el mar había mucho más hielo que en 1871, cuando él y Payer navegaron hasta los 79° sin encontrar un solo témpano.

A mediados de agosto llegaron a Nueva Zembla. Durante gran parte del tiempo les había rodeado la neblina, que daba más aire de misterio a su viaje. Pero al despejarse el cielo, generalmente durante la noche iluminada por el sol, la belleza del Ártico les sobrecogía. «Donde los rayos del sol caen directamente sobre él, el hielo aparece envuelto en una tenue bruma rosada que se intensifica más y más, a medida que la fuente de luz se acerca al horizonte», escribió Payer.

«Entonces los rayos de sol caen soñolientamente, con lentitud, como a través de un velo de gasa de color naranja, todas las formas pierden definición a cierta distancia, las sombras se hacen cada vez más tenues, y toda la naturaleza adquiere un aspecto etéreo. En las noches calmas, el aire es tan templado que nos olvidamos de que estamos en la región del hielo y la nieve. Un cielo de intenso azul ultramarino se extiende sobre todo y los contornos del hielo... tiemblan sobre la superficie vidriosa del agua. Si pasamos en un bote por encima del espejo inmóvil de los “agujeros del hielo”, puede que cerca de nosotros una ballena salga a la superficie desde las profundidades, como una reluciente montaña negra; si un barco penetra en la inmensidad desierta, parece tan extraño como el “Holandés Errante”, y las densas columnas de humo, que se alzan formando remolinos desde la chimenea, permanecen fijas durante horas hasta que se deshacen gradualmente<sup>[284]</sup>».

A veces hasta la neblina era mágica y envolvía el *Tegetthoff* en una nube baja, dorada. Si la cofa del barco hubiera estado un poco más arriba, su ocupante se habría encontrado sentado al sol, ser solitario en un mundo de cielo y vapor, viajando en silencio hacia lo desconocido.

En semejantes ocasiones era difícil no creer en las leyendas, dudar de que una tierra nueva y mística se extendía más allá del hielo, un reino de maravillas que había estado esperando pacientemente hasta que la humanidad encontrara el medio de

llegar a él. El ritmo regular de los émbolos del *Tegetthoff* les aseguraba que tenían el medio y, con cada una de las victoriosas cargas de Weyprecht contra el hielo, la meta parecía estar más cerca.

Detrás de ellos navegaban el conde Wilczek y unos amigos, que habían tomado el barco de vela *Isbjorn* para depositar una reserva de pertrechos en las islas Barents, una sarta de rocas negras y pizarrosas situadas frente a la costa nororiental de Nueva Zembla. El 20 de agosto, Weyprecht y Payer remaron hasta el *Isbjorn* para despedirse de Wilczek. Le dijeron que había cumplido su misión y era el momento de volver a casa, mientras todavía pudiera. Luego pusieron proa al norte. Por la tarde, a los 76° 32', encontraron hielo sólido. Preparándose para cargar contra el hielo, Weyprecht echó amarras junto a un témpano. El hielo, sin embargo, se le adelantó. Inesperadamente rodeó al *Tegetthoff*, y lo aprisionó en medio de un bloque sólido. Sin poder maniobrar, Weyprecht, impotente, vio cómo la deriva ártica arrastraba el barco. La música cesó.

El *Tegetthoff* se encontraba en una posición singular, única en la historia de la exploración polar hasta la fecha. Todas las expediciones anteriores se habían visto obligadas a retroceder por corrientes que se dirigían hacia el sur. Le había sucedido a Parry, cuyo intento de escapar en trineo desde Spitsbergen en 1827 había fracasado, a causa del movimiento del hielo hacia el sur, y le había ocurrido en años recientes, de forma muy memorable, a Hegemann. El sur era la única dirección conocida hacia la cual fluían las aguas del Ártico. Sin embargo, Weyprecht y Payer se encontraban ahora con que la corriente les llevaba hacia el norte. La teoría de Petermann, o parte de ella, era, por tanto, correcta. La corriente del Golfo continuaba hacia el polo; pero, como pronto comprobaron los austrohúngaros, no derretía el hielo que hallaba a su paso.

El *Tegetthoff* llevaba provisiones para mil días y su tripulación necesitaría cada gramo de ellas, porque era el tiempo que tardarían en llegar a casa. Payer escribió:

«La desesperación se habría apoderado de nosotros, si hubiéramos sabido aquella noche que en lo sucesivo estaríamos condenados a obedecer los caprichos del hielo, que el barco nunca volvería a flotar en las aguas del mar, que todas las expectativas con que nuestros amigos, hacía apenas unas horas, habían visto cómo el “*Tegetthoff*” se alejaba hacia el norte se habían esfumado ahora: que ya no éramos descubridores, sino pasajeros a nuestro pesar en el hielo. ¡Un día tras otro esperábamos el momento de nuestra liberación! ¡Al principio lo esperábamos cada hora, luego de semana en semana; luego en las estaciones del año y los cambios de tiempo, luego en los azares del nuevo año! Pero ese momento nunca llegó»<sup>[285]</sup>.

Durante más de un mes Nueva Zembla se deslizó lentamente por estribor. El 2 de octubre, el *Tegetthoff* cruzó los 77° de latitud. La velocidad de la corriente aumentó y

el 12 de octubre Nueva Zembla ya se había convertido en unos cuantos picos borrosos en el horizonte. Llevaban a bordo varios perros —seis de Terranova, comprados en Viena, más un perro adiestrado y un perro de trineo sin adiestrar que habían recogido en Noruega— que mostraron sentimientos casi humanos cuando Nueva Zembla se perdió de vista. Los perros de Terranova, que antes armaban gran estruendo, aparecían ahora abatidos. El perro adiestrado saltaba sobre el regazo de Payer y le lamía la cara, y el perro sin adiestrar (que era tan desagradable, que sospechaban que descendía de lobos, incluso de zorros) tendía la pata a todos los que pasaban junto a él, como si quisiera que se la estrechasen. La mañana del 13 de octubre Nueva Zembla desapareció por completo y el barco se quedó solo, navegando hacia el norte en un banco de fría niebla.

El 13 era un número presagioso para la expedición austrohúngara. Su comisión se había constituido un día 13; al *Tegetthoff* habían puesto la quilla un día 13; había zarpado de Bremerhaven un día 13; había salido de Tromsø (donde había hecho escala para recoger a un práctico de hielo noruego, que subió a bordo luciendo una peluca empolvada) un día 13; había llegado al hielo trece días después y ahora, en día 13 —con el termómetro señalando 25 grados bajo cero—, habían perdido de vista Nueva Zembla. Habría más. «Un día terrible fue el 13 de octubre, domingo»<sup>[286]</sup>, escribió Payer. Fue el día en que la presión del hielo estuvo en un tris de hundir el barco.

«Subimos corriendo a cubierta», escribió Payer, «y descubrimos que estábamos rodeados y estrujados (...) la parte de popa del barco ya estaba atenazada y apretada (...) Montañas amenazadoras se alzaban de los campos de hielo y el gruñido sordo que surgía de las profundidades dio paso a un gran estruendo y, finalmente, a un aullido furioso como salido de una miríada de voces. El ruido y la confusión se enseñorearon de todo el barco y la destrucción iba acercándose paso a paso»<sup>[287]</sup>. Aquí, en una latitud que no podían calcular debido a la neblina, la corriente los golpeaba sobre un yunque de hielo. Habían llegado hasta la entrada termométrica de Petermann y la habían encontrado cerrada.

«A toda prisa empezamos a prepararnos para abandonar el barco, por si era aplastado, como parecía inevitable»<sup>[288]</sup>, escribió Payer, Weyprecht supervisó los botes, Payer organizó los trineos y los perros y otros oficiales se encargaron de las provisiones. Lo que iban a hacer con los botes o los trineos era un misterio para Payer. El mar era un rompecabezas de bloques diminutos, violentos, pero en ninguna parte se veía un témpano del tamaño del que había salvado a la tripulación del *Hansa*. Un bote, y no digamos un trineo, se habría visto tragado al instante por las aguas. «En esta circunstancia residía precisamente el horror de nuestra situación», escribió Payer. «Porque, si el barco se hundía, ¿adónde iríamos, incluso con la más pequeña cantidad de provisiones?... en medio de tanta confusión ¿cómo llegaríamos a la tierra que distaba treinta millas?»<sup>[289]</sup>.

Por suerte, no tuvieron que hacer nada. La presión del hielo disminuyó a primera

hora de la tarde y volvieron a sus alojamientos. Pero aumentó de nuevo el 14 de octubre y, una vez, más subieron todos a cubierta, cada hombre sujetando su hatillo de cosas necesarias. Cargaron en los botes alimentos, diez fusiles —Lefaucheur y Werndl—, dos mil cartuchos, cuatro trineos, dos tiendas y tres enormes sacos de dormir forrados con pieles, que en conjunto ofrecían espacio para toda la tripulación. Los preparativos eran inútiles, porque los hombres no tenían adónde ir. Pero, como dijo Payer, «debemos, para animarnos mutuamente, fingir que creemos en ellos»<sup>[290]</sup>. Hasta qué punto los consideraba inútiles resultaba evidente viendo la colección de artículos que había seleccionado al azar para su propio hatillo: un par de guantes de piel, un par de guantes de lana, unas gafas para evitar la ceguera causada por el resplandor de la nieve, tres cuadernos, el diario de su expedición a Groenlandia, un libro de dibujos, diez cartuchos, dos pares de calcetines largos, un cuchillo, una caja de agujas e hilo, dos mapas de Nueva Zembla, seis lápices y una goma de borrar.

El hielo se calmó el día 17 y, por primera vez desde hacía varios días, pudieron quitarse la ropa antes de acostarse. Mientras Weyprecht comprobaba que todo estuviera en orden, Payer salió para echar un último vistazo al paisaje. Incluso ahora, en una situación peligrosa, le extasió. El *Tegetthoff* aparecía rodeado de llanuras de hielo arrugado y plateado. Y arriba, en el cielo azul oscuro salpicado de nubes, la luna navegaba como una moneda de cobre recién acuñada.

El respiro duró poco. No tardó el hielo en atacarles otra vez y las alarmas continuaron semana tras semana, mes tras mes. «Diariamente —durante ciento treinta días— pasamos por las mismas experiencias en mayor o menor medida, casi siempre en la oscuridad sin sol»<sup>[291]</sup>, escribió Payer. Pero el *Tegetthoff* resistió. Navegaron hacia el nordeste, con los hatillos preparados, durante Navidad y Año Nuevo, la primavera y el verano de 1873, mientras el barco iba acumulando hielo hasta encontrarse en un témpano de extensión respetable. En julio de 1873, intentaron medir el grosor del témpano con una barrena. A juzgar por lo visto en expediciones anteriores, deberían haber encontrado agua a unos diez metros por debajo de la superficie de hielo. Perforaron hasta el límite de la barrena y siguieron encontrando hielo a más de ochenta metros. En agosto, mientras buscaban focas, o cualquier otro tipo de carne fresca, el sueño de un polo dorado se transformó en pesadilla. Varios tripulantes enfermaron y, por si fuera poco, el témpano se vio amenazado por icebergs. Al ver los icebergs, que son el producto final de los glaciares, Payer debería haber pensado en la posibilidad de que hubiera tierra cerca de donde se hallaban. Pero estaba sumido en la apatía. Quizá los icebergs, al igual que la tripulación, habían navegado a la deriva hacia el norte desde Nueva Zembla. «Ningún hombre entre nosotros», escribió, «creía en la posibilidad de hacer descubrimientos»<sup>[292]</sup>. Mucho más apremiante era encontrar la forma de salir de una situación aparentemente desesperada. Sin embargo, el penúltimo día del mes trajo un descubrimiento que superaba sus esperanzas más descabelladas.

Alrededor del mediodía del 30 de agosto de 1873, a 79° 43' de latitud norte y 59°

33' de longitud este, se encontraban apoyados en la amurada, contemplando con expresión sombría un banco de neblina, cuando ésta se levantó de pronto al nordeste y dejó al descubierto una cordillera. Por pura casualidad habían llegado a una extensión de tierra nueva y totalmente desconocida. ¿Era una isla? ¿Era una península? ¿Era —podía ser— parte del mismísimo polo? Corrieron hasta el borde de su témpano y enfocaron sus catalejos. «Contemplamos desde una cresta de hielo las montañas y los glaciares de la tierra misteriosa», escribió Payer.

«Sus valles parecían a nuestra fervorosa imaginación cubiertos de pastos verdes en los que manadas de renos corrían y gozaban de su libertad sin ser molestados y lejos de todo enemigo. Durante miles de años esta tierra había permanecido oculta al conocimiento de los hombres y ahora la había descubierto un pequeño grupo de hombres que también se encontraban casi aislados del mundo<sup>[293]</sup>».

Adornaron el *Tegetthoff* con banderitas, prepararon grog en una cafetera de hierro y, en medio de sonoros vítores, bautizaron su hallazgo con el nombre de Tierra de Francisco José. «Todas las preocupaciones se desvanecieron, al menos de momento, y con ellas se fue la pasiva monotonía de nuestras vidas. En lo sucesivo no hubo ningún día, no hubo apenas una hora, en que esta tierra misteriosa no ocupara nuestros pensamientos y atenciones<sup>[294]</sup>» ¿Era esta o aquella elevación un cabo, una isla o un glaciar? ¿Hasta dónde se extendía? Parecía tener unos novecientos sesenta kilómetros de ancho, pero Payer pensaba que probablemente era mucho mayor que eso. Por fin comprendió el significado de los icebergs. Su tamaño y su número «quedaron ahora ampliamente explicados... eran los testigos indiscutibles de la gran extensión [de la Tierra de Francisco José] y su vasta glaciación»<sup>[295]</sup>..

Payer se había consumido durante dos años en el *Tegetthoff*, rabiando hasta tal punto, que en una ocasión Weyprecht había tenido que amenazarle con su revólver. Ahora se le presentaba la oportunidad de hacer el trabajo para el que lo habían empleado. Pero se llevó un disgusto cuando vio que el hielo era tan irregular, que ni botes ni trineos tenían la menor probabilidad de llegar a la Tierra de Francisco José. Y entonces, después de tantos meses de navegar hacia el norte, se levantó un viento que empujó el barco hacia el sur. Al cambiar la dirección del viento a finales de septiembre, el barco reanudó su avance hacia el norte y finalmente llegó a los 79° 58', donde Payer mandó una expedición a la isla de Hochstetter —el fragmento más cercano de la Tierra de Francisco José—, pero se extravió en la niebla y volvió con las manos vacías. La ventana para la exploración se estaba cerrando. Al llegar el invierno, la tierra que había parecido tan tentadoramente próxima se volvió amenazadora. El témpano del *Tegetthoff* se rompió a causa de los repetidos golpes contra el hielo que rodeaba la Tierra de Francisco José. El 1 de octubre, la distancia desde el barco hasta el borde del témpano era de 1188 metros; el 2 de octubre era de



800 metros, y el 6 de octubre era de 182 metros. El barco se astilló debido a la presión y todos los hombres subieron a cubierta con sus hatillos. Fue como en 1872, pero peor. «Mientras contemplábamos el avance del muro de hielo y oíamos el archiconocido aullido que lo precedía, y veíamos cómo iban abriéndose fisuras en el borde del témpano, recordábamos con dolor los días de las presiones del hielo», escribió Payer. «Y nos preguntábamos constantemente cómo iba a terminar todo aquello<sup>[296]</sup>».

La tierra que tanto había anhelado visitar estaba ante él, pero el simple hecho de verla se había convertido en un tormento. Era tan inaccesible como siempre y, si lograban llegar a ella, probablemente el barco acabaría destrozado contra las rocas. «Muchos fueron los planes que trazamos y debatimos, pero todos ellos eran imposibles de llevar a cabo y todos debían su existencia al deseo de librarnos de la destrucción que nos miraba cara a cara<sup>[297]</sup>» El 1 de noviembre, no obstante, Payer vio una pequeña esperanza. La posición del *Tegetthoff* se había estabilizado y el hielo joven que se había formado entre el barco y la orilla parecía lo bastante firme como para aguantar el peso de un trineo. Payer se puso en marcha en seguida. Tomando un reducido grupo de hombres y perros, escaló una cresta de hielo de unos quince metros, cruzó con el trineo el mar que acababa de helarse y por fin pisó la Tierra de Francisco José. Era un terreno inhóspito de nieve, rocas y hielo irregular, pero, como escribió Payer, «para nosotros era un paraíso»<sup>[298]</sup>. Miró dentro de todas las grietas de las rocas, tocó todos los bloques, se embelesó con todas las simas. «La vegetación era indescriptiblemente escasa y mísera [y] no se veía ni un solo ser vivo.»<sup>[299]</sup> No había renos ni pastos exuberantes. La única cosa viva perceptible era el líquen. A pesar de ello, «había algo sublime para la imaginación, en la soledad absoluta de una tierra que nunca había sido visitada; algo que se sentía aún más, a causa del carácter extraordinario de nuestra situación. Nos habíamos vuelto sumamente sensibles a las impresiones nuevas, y una neblina dorada que se alzaba en el horizonte meridional de un invisible agujero del hielo, extendiéndose como una cortina que ondulara ante el resplandor del cielo del mediodía, tenía para nosotros los encantos de un paisaje de Ceilán»<sup>[300]</sup>..

Payer sólo tuvo tiempo para hacer una breve exploración. Tendrían que esperar hasta la primavera para explorar más. Pasaron los meses consumiéndose de impaciencia, cazando osos para romper la monotonía, y luego, el 10 de marzo de 1874 (cuando ya habían matado la impresionante cifra de 67 osos polares), Payer empezó en serio sus viajes por tierra. No obstante, le embargaba una sensación de fatalismo. La salud de los tripulantes había empeorado durante todo el invierno. Apenas ocho de ellos estaban bien. Los demás se quejaban de dolor en el pecho, reumatismo y, lo peor de todo, escorbuto. El caso más grave era el ingeniero Otto Krisch, en cuyo diario las anotaciones correspondientes a diciembre y enero hacían pensar en una historia clínica: encías hinchadas y sangrantes, manchas rojas en las manos y los pies, dolor en las rodillas y las muñecas y, día tras día, fiebre, que a

veces se estabilizaba, pero nunca mejoraba. Con todo, si era una historia clínica, no había otra igual, pues iba acompañada del ruido sordo del hielo, el brillo del cielo ártico y anotaciones de la temperatura (bajo cero), la velocidad del viento (elevada) y la hora en que salía la luna (las 10:00 de la mañana, por ejemplo, el 28 de diciembre de 1873). El 12 de enero de 1874, Krisch escribió: «tiempo despejado, luminoso, frío intenso, aurora boreal por encima del cenit... No siento nada, excepto dolor fuerte en los pies y una debilidad indescriptible»<sup>[301]</sup>. Tres días después cesaron las anotaciones. En febrero se recuperó y pegó un papelito en su diario: era la distribución de los hombres entre los botes, en caso de evacuación, que había hecho Weyprecht; Krisch iría en el tercero y último. A partir de ahí su diario quedó en blanco.

Puede que Krisch se consolara pensando que la lista era «para caso de evacuación». Pero la evacuación, sin saberlo él, ya estaba decidida. Las existencias de zumo de lima casi se habían terminado y las de carne de oso polar —que no había hecho nada para mejorar la salud de Krisch— no durarían hasta pasado el verano; como tampoco durarían las demás provisiones. Tenían las suficientes para vivir hasta mayo, pero ese mismo mes el *Tegetthoff* tendría que irse de la Tierra de Francisco José y, si no pudiera irse —lo cual era casi seguro—, los hombres tendrían que arrastrar los botes hacia el sur en busca de aguas abiertas. Weyprecht dijo a Payer que podía hacer tres expediciones en los meses de marzo y abril. Tendría que vivir de lo que pudiese llevar en el trineo; no podría esperar que le ayudasen desde el *Tegetthoff* y si, al regresar de la tercera expedición, se encontraba con que el barco se había ido, debería volver a Europa solo. Le dejarían provisiones.

En Groenlandia —una expedición tan fácil, que ahora casi le entraban ganas de reír al pensar en ella— la perspectiva de territorio virgen había entusiasmado a Payer. «No se puede imaginar una situación más apasionante que la de un explorador en tierras desconocidas», había escrito, «especialmente cuando la naturaleza parece haber[le] rodeado de un muro impenetrable y la tierra aún no ha sido hollada por el hombre»<sup>[302]</sup>. Durante los meses sucesivos su entusiasmo decayó. Su primer viaje, con seis hombres, fue una expedición preliminar para dejar depósitos de provisiones, que duró sólo seis días. Fue tiempo suficiente, no obstante, para que la Tierra de Francisco José les ofreciera una dura iniciación a viajar en el Ártico. Con un frío que a veces llegaba hasta 53,6 grados bajo cero, las botas de lona se convertían en piedra, los párpados se helaban abiertos y cerrados, los dedos y la nariz se congelaban. Payer, observador como siempre, se fijó en que, cuando los hombres caminaban en grupos, el aliento los rodeaba en una nube de finas agujas de hielo que los hacía casi invisibles. Su avance iba acompañado de un curioso tintineo que Payer no pudo explicarse, hasta que se dio cuenta de que lo causaba el aire que espiraban y que se helaba y caía al suelo. Cuando excepcionalmente subía la temperatura, el efecto se veía ampliado por la evaporación de la nieve: la clara luz del sol dio paso a un sucio anochecer amarillo y gris, y el tintineo se transformó en un silbido continuado.

También reparó en los efectos clínicos del frío intenso en el cuerpo humano: dejó de sudar; la nariz y los ojos goteaban; aumentaban las ganas de orinar y la orina era de color rojo vivo; al principio sufrió estreñimiento y luego, después de unos días, diarrea; la barba se blanqueó. El cuarto día Payer envió a Josef Pospischill, fogonero de Moravia, de vuelta al barco. La nieve lo había cegado, tenía las manos congeladas y le salía sangre por los poros. El quinto día Payer y los demás le siguieron.

Al subir a bordo del *Tegetthoff*, Pospischill estaba cerca de la muerte. Creyendo que era el único superviviente de algún desastre inconcebible, Weyprecht le preguntó dónde estaban los otros. Pospischill no podía hablar, así que Weyprecht le extendió un brazo y le hizo dar vueltas como una veleta hasta que señaló la dirección de donde había venido. Sin tomarse la molestia de ponerse las pieles, Weyprecht echó a correr bajo la nieve. Al cabo de tres horas y media encontró al grupo de Payer y lo condujo de vuelta al barco. Al día siguiente, 16 de marzo de 1874, uno de los dos guías tirolese de Payer, Johann Haller, escribió en su diario: «¡Esta tarde murió nuestro maquinista, Otto Krisch! ¡Descanse en paz!»<sup>[303]</sup>. Haller, que, al igual que Krisch, era uno de los pocos tripulantes que llevaba un diario con regularidad, empleó solamente ocho signos de admiración en tres años. Usó cuatro de ellos aquel día.

El 26 de marzo, Payer volvió a salir. Con seis hombres y unos setecientos kilos de provisiones y material, inició un recorrido por la Tierra de Francisco José que debía durar 30 días. El desastre se produjo el segundo día. Tras dejar a tres hombres en una isla para que la explorasen, Payer y los otros tres —entre ellos el guía tirolés Alexander Klotz— empezaron a cruzar un glaciar, que bautizó con el nombre de Middendorf. Al observar que Klotz presentaba síntomas de congelación, Payer le ordenó que regresara a la isla. Su grupo, por tanto, quedó reducido a dos hombres: el guardiamarina Eduard Orel y el marinero de primera Antonio Zaninovich. Cuando se encontraban en medio del glaciar, Zaninovich cayó en una sima con todos los perros y el trineo de las provisiones. La experiencia en los Alpes había inculcado a Payer la necesidad de que todos los miembros de un grupo se sujetaran con la misma cuerda. Por desgracia, no le había enseñado lo peligroso que era que una sola cuerda llevara demasiado peso. «Desde una profundidad desconocida», escribió, «me llegaba la voz de un hombre mezclada con los aullidos de los perros. Todo esto fue la impresión de un momento, mientras notaba cómo la cuerda me arrastraba hacia atrás. Volví tambaleándome y, al ver el negro abismo a mis pies, no me cupo ninguna duda de que me precipitaría en él de un instante a otro»<sup>[304]</sup>. Estaba al borde de la sima, cuando Zaninovich y el trineo se encallaron en un saliente que quedaba a unos nueve metros de la superficie.

«Yacía boca abajo cerca del espantoso borde, la cuerda que me sujetaba al trineo tensa a más no poder y hundiéndose profundamente en la nieve. La situación era aún más terrible, porque yo, el único de los presentes que estaba acostumbrado a los peligros de los glaciares, no podía moverme... Poco a poco fui recordando

que mi guía y yo habíamos caído una vez por una pared de hielo en las montañas de Irtler, más de doscientos cuarenta metros de altura, y habíamos salido bien librados. Esto me inspiró confianza y me aventuré a efectuar un rescate, por desesperado que pareciese dadas las circunstancias<sup>[305]</sup>».

Pidió un cuchillo a Orel y luego, esperando que el trineo siguiera donde estaba, cortó la cuerda. El trineo se tambaleó, dio media vuelta y luego quedó inmóvil.

Lo que Payer hizo seguidamente fue un ejemplo del más puro heroísmo. Se quitó las botas de lona, saltó al otro lado de la sima —que tenía unos tres metros de ancho en aquel punto—, dijo a Zaninovich que no se moviera de donde estaba y luego se fue corriendo a pedirle una cuerda al grupo principal, que se encontraba a más de nueve kilómetros de allí. «¡Fate Signore!», gritó Zaninovich detrás de él, «¡Fate pure!». [¡Hágalo, señor! ¡Hágalo!]. Cuanto más corría, más acalorado se sentía. Una tras otra, fue despojándose de las engorrosas prendas protectoras. Lo primero que se quitó fue un par de polainas<sup>[306]</sup>. Luego tiró las botas, los guantes y la bufanda, en este orden. Pronto se encontró corriendo por la nieve en calcetines. «A mi alrededor había una soledad total, temible», escribió. «Rodeado de glaciares, estaba absolutamente solo<sup>[307]</sup>». Todo dependía de la velocidad, porque si una nevada cubría sus pisadas, nunca podría encontrar el camino para volver a tiempo.

Al cabo de una hora y pico, Payer se encontró con Klotz. Éste, que nunca había sido hombre de muchos recursos, había caminado torpemente, sin ganas, desde que Payer le ordenara regresar. Se derrumbó y rompió a llorar al enterarse de lo ocurrido, echándose la culpa por no estar allí para ayudar. Su disgusto era tan grande, que parecía capaz, suicidarse. Payer, impacientándose, le ordenó que no lo hiciera y continuó corriendo. Al llegar a un lugar donde la capa de nieve era muy espesa, tuvo que aflojar el paso. «Parecía que nunca llegaría [a mi destino]»; soltó unas cuantas palabrotas «con la cabeza baja, seguí caminando, contando los pasos, a través de la nieve espesa; al levantarla momentos después, seguía viendo el mismo punto negro en el horizonte lejano»<sup>[308]</sup>. El punto negro, que representaba su campamento, permaneció a la misma distancia durante lo que parecieron horas y luego, de pronto, Payer llegó a él. Haciendo una pausa sólo para beber un poco de agua, cogió una cuerda y una pértiga y echó a correr de nuevo, al tiempo que ordenaba a los hombres que le siguieran. «Corrimos durante tres horas y media», anotó. «Temía por Zaninovich y eso puso alas en mis pies, de tal modo que mis compañeros apenas podían seguirme. De vez en cuando tenía que detenerme para beber un poco de ron<sup>[309]</sup>». Se cruzaron con Klotz y le dijeron que continuara andando. Se encontraron con Orel, que había tratado de seguir a su superior y se había quedado encallado en la nieve y le dijeron que les siguiera. Vieron las prendas que Payer había tirado y que ahora fue poniéndose de una en una. Y luego llegaron a la sima.

«Un negro abismo se abría ante nosotros; ni un sonido salía de sus profundidades,

ni siquiera cuando me eché al suelo y grité»<sup>[310]</sup>, escribió Payer. Luego, oyó el débil aullido de un perro y la voz de Zaninovich ordenándole que se callara. Payer mandó a Haller, el otro tirolés, que bajara con una cuerda a buscarle. Una vez lo hubo subido, volvió a bajar en busca de los perros, que se habían soltado de los tirantes y estaban en una pequeña cornisa de hielo, justo encima del trineo. Finalmente bajó a recuperar el contenido del trineo, incluidos los preciosos diarios que Payer había llevado desde que la expedición zarpase de Bremerhaven. Al concluir la operación, Zaninovich, los perros, el trineo y su contenido se encontraban sanos y salvos en el glaciar. Era un milagro y Payer lo celebró con el ron que había en el trineo. Al pasar las tazas entre los hombres, se fijó en que en la botella había mucho menos ron que al ponerla en el trineo. Zaninovich se le acercó nerviosamente. Preguntó si al teniente le importaba que ya hubiera echado algunos traguitos, mientras agonizaba en la sima. Payer contestó que ni pizca. Un poco de alcohol para darse valor era lo que necesitaban todos. Porque iban a seguir.

Payer y sus hombres cruzaron con gran esfuerzo glaciares y campos de rocas y escalaron montañas que, a veces, tenían unos trescientos metros y otras veces, más de novecientos. Trazaron mapas de glaciares, picos y bahías, y el 12 de abril alcanzaron su punto más septentrional. A los 82° 5' subieron a un promontorio de unos trescientos metros de altura desde el cual divisaron un cabo lejano —el cabo Sherard Osborn— y, un poco más lejos todavía, una sombra azul de montañas a las que llamaron la Tierra de Petermann. Desde su posición Payer pudo ver aguas abiertas. A su alrededor volaban aves marinas, mientras las focas entraban y salían del mar chapoteando. A diferencia de Kane o Hayes, sin embargo, se negaba a aceptar la existencia de un mar Polar abierto.

«A pesar de estas señales de vida animal, no estaría justificado que infiriéramos, basándonos en lo que vimos en un solo lugar, que la vida aumenta a medida que nos acercamos al norte. Era una exageración venial si, en medio de tales impresiones, nos pronunciábamos a favor de un mar Polar abierto... Al enumerar estas observaciones, soy consciente del atractivo que debe de tener para todos los que aún se inclinan por la opinión de que se encontrará un océano abierto en el polo: la experiencia subsiguiente, no obstante, demostrará qué poco valor tienen para sustentar esta hipótesis anticuada<sup>[311]</sup>».

Levantaron un montón cónico de piedras y dejaron un mensaje en una botella, para que futuros exploradores supieran que el Imperio austrohúngaro había llegado antes allí. El mensaje, que firmaron Payer, Orel y Zaninovich, también llevaba una advertencia: «Después de su retorno al barco, es la intención de toda la tripulación abandonar esta tierra y volver a casa. El estado irremediable del barco y los numerosos casos de enfermedad les obligan a dar este paso»<sup>[312]</sup>. Payer condujo a sus

hombres a través de cerca de doscientos noventa kilómetros de nieve medio derretida, y hielo quebradizo, hasta el *Tegetthoff* y luego, tras un breve descanso, emprendió su tercer y último viaje. Exploró una isla a la que puso el nombre de McClintock, en honor del más tenaz de los conductores de trineo de la expedición de Franklin, y sólo entonces se puso bajo el mando de Weyprecht. El *Tegetthoff* estaba aislado, pero, empleando términos navales, seguía a flote.

El 20 de mayo, Weyprecht ordenó a sus hombres que se pusieran los arneses. Señaló al otro extremo del hielo y les dijo que allí estaba Nueva Zembla. Y hacia allí iban a arrastrar sus botes —masivos botes balleneros noruegos con sus palos y velas— cargados con más de mil ochocientas toneladas de provisiones y pertrechos. Había llegado el momento de ponerse en marcha.

Probablemente —en realidad es casi seguro— la tripulación no comprendió la magnitud de la tarea que les esperaba. Si la habían comprendido, es igualmente probable que hubieran preferido quedarse, y morir en el *Tegetthoff*. Los botes pesaban tanto, que hacía falta el esfuerzo de todos para arrastrar uno solo de ellos. El hielo estaba medio derretido y, a veces, se hundían hasta la cintura antes de encontrar un punto sólido donde poner los pies. De vez en cuando tenían que emplear picos y palas para abrirse paso entre las crestas de hielo y, al cabo de una semana, se encontraban con que el hielo se había movido y había destruido el camino que tanto les había costado abrir. También se abrían grandes brechas que les obligaban a lanzar los botes al agua y luego, tras remar un poco, subirlos al siguiente témpano. Y cada obstáculo debía superarse no una sola vez, sino tres, y cada distancia debía cubrirse cinco veces. Después de dos meses de penalidades se encontraban a unos quince kilómetros del punto de partida.

Weyprecht era un comandante inspirador. Siempre que los hombres gruñían, lograba que siguieran adelante con ráfagas de optimismo. Repetía que lo conseguirían. Encontrarían aguas abiertas. Llegarían a Nueva Zembla y estaba seguro de que allí encontrarían barcos de una u otra nacionalidad. Si no había barcos, navegarían hasta Spitsbergen, aunque tuvieran que pasar un tercer invierno en el hielo. El depósito que Wilczek había dejado en las islas Barents contenía provisiones suficientes para los más de mil seiscientos kilómetros que había hasta Noruega, si era necesario. Llegarían vivos a casa.

En su fuero interno, sin embargo, Weyprecht creía que no lo conseguirían. No se lo dijo a los hombres, pero el hielo se desplazaba hacia el norte casi tan rápidamente como ellos avanzaban con esfuerzo hacia el sur. En el bolsillo superior llevaba una libreta pequeña. Su título era «*Rückzugstagebuch*». [Diario de Retirada] y en ella escribió con lápiz:

«Cada día que se pierde no es un clavo, sino una tabla entera en nuestro ataúd... Arrastrar los trineos por el hielo no es más que un engaño, porque los pocos kilómetros que hacemos no tienen importancia para nuestro propósito. La brisa

más ligera nos mueve en cualquier dirección mucho más que la más agotadora jornada de trabajo... Finjo que todo esto no me preocupa, pero soy muy consciente de que probablemente estamos perdidos, si las condiciones no cambian de forma radical... A menudo me asombro de mí mismo, de la tranquilidad con que contemplo el futuro. A veces siento como si no tuviera nada que ver con ello. He decidido lo que voy a hacer si sucede lo peor, y este es el motivo de que esté tan tranquilo. Pero la suerte de los marineros pesa mucho en mi corazón»<sup>[313]</sup>.

La decisión de la que hablaba Weyprecht la habían tomado todos los oficiales antes de abandonar el *Tegetthoff*: si su situación no tenía remedio, se pegarían un tiro después de aconsejar a la tripulación que se suicidara también. Una lenta caída en el escorbuto y el canibalismo, como había ocurrido en la expedición de Franklin, no estaba hecha para los hombres de la Armada imperial austriaca. Pero, teniendo presente a Franklin, Weyprecht pensaba que era importante que alguien encontrara su testimonio de sus últimos días; no quería dejar un lío a la posteridad. «Todos mis pensamientos y planes van dirigidos ahora a depositar mis diarios de tal manera que alguien los encuentre en años futuros<sup>[314]</sup>».

Pensamientos tan nobles merecían una placa conmemorativa, pero no había donde ponerla, del mismo modo que no había donde depositar los diarios de Weyprecht. Los rodeaban millones de hectáreas de hielo desierto. El verano de 1874 fue insólitamente caluroso y, mientras arrastraban sus botes por el hielo derretido y cada vez más hondo, con canales cada vez más amplios, las presiones físicas y mentales destruyeron los planes de Weyprecht para un final honorable. Los tripulantes empezaron a pelearse unos con otros. Luego se pelearon con los oficiales. Finalmente, los oficiales se pelearon entre ellos. «Payer vuelve a estar tan lleno de rabia, que estoy preparado para algún choque serio en cualquier momento», garabateó Weyprecht.

«Delante de los hombres me hizo unos comentarios ofensivos sobre un asunto trivial... que yo no podía dejar pasar sin una reprimenda. Le dije que en lo sucesivo debía poner cuidado en no usar semejantes expresiones... Entonces tuvo uno de sus ataques de furia, dijo que todavía recordaba claramente cómo yo le había amenazado con un revólver hacía un año, asegurando que la próxima vez se me adelantaría y declarando categóricamente que trataría de matarme en cuanto viera que tal vez no podría llegar a casa<sup>[315]</sup>».

La libreta de Weyprecht hubiera podido ser la de Franklin o la de Crozier y su crónica de desintegración hubiera podido continuar hasta la última página, que habría quedado en blanco, de no haber sido por el verano caluroso. El mismo tiempo que había dificultado la tarea de arrastrar los botes había abierto el hielo. A mediados de

agosto, inesperadamente, llegaron a aguas abiertas.

«El océano abierto se extendía ante nosotros», decía el diario de Payer. «Nunca sus olas centelleantes fueron contempladas con alegría más sincera... el 15 de agosto fue el día de nuestra liberación —la festividad de la Asunción de la Virgen— y lo conmemoramos adornando nuestros botes con banderas<sup>[316]</sup>» Tuvieron que remar, porque no soplaban el viento. No les importó, o no importó a Payer, que iba sentado al timón: «Con infinita satisfacción», escribió, «vimos el borde blanco del hielo convirtiéndose gradualmente en una línea, hasta que por fin desapareció»<sup>[317]</sup>. Weyprecht no les permitió ninguna pausa. Del 15 al 16 trabajaron sin parar con los remos. El 16 avistaron Nueva Zembla y Weyprecht les dio unos segundos de descanso para que lanzasen vítores. Luego volvieron a los remos. El 17 de agosto, envueltos por la neblina, pasaron sin darse cuenta por delante del depósito que dejara Wilczek. El 18 de agosto —cumpleaños del emperador Francisco José— entraron en una bahía. Era un lugar reconfortante en el que había hierba, musgo y hasta unos cuantos nomeolvides. Pero no vieron ninguna señal de los barcos que Weyprecht había prometido. Salieron otra vez. «La inaccesibilidad de la mayoría de los lugares de la costa... nos obligó a seguir navegando sin bajar a tierra para descansar», escribió Payer, «a pesar de que teníamos los brazos rígidos e hinchados debido al esfuerzo de remar.»<sup>[318]</sup> Buscaron en vano un barco, pero sólo vieron icebergs. «Se levantó una tempestad que agotó nuestras fuerzas y separó nuestros botes, que estaban haciendo tanta agua, que la tripulación tenía que achicarlos constantemente... Seguimos remando mecánicamente en la inmensidad acuosa, hacia el secreto de cómo acabaría todo aquello.»<sup>[319]</sup>

El 24 de agosto el secreto se desveló. Después de diez días de remar de forma casi constante, dos balleneros rusos, el *Vasily* y el *Nicolai*, avistaron la tripulación del *Tegetthoff*. Weyprecht subió a bordo del *Nicolai* y presentó a su capitán, Feodor Valentin, un salvoconducto que se le había concedido tres años antes. El zar Alejandro II, decía el documento, espera que todos los súbditos rusos presten ayuda a la Expedición Austrohúngara al Polo Norte. Los marineros se pusieron firme cuando el escuálido grupo de Weyprecht subió por la escala. El viaje había terminado.

El *Nicolai* llevó a los supervivientes a Noruega (con un coste de mil doscientos rublos de plata), donde cogieron un barco correo con destino a Alemania. Caía la noche cuando llegaron al concurrido e industrial puerto de Hamburgo. La última vez que Payer había regresado de una expedición importante al Ártico había encontrado una recepción sombría y pesimista. Esta vez, en cambio, él y sus compañeros fueron recibidos como héroes. Racimos de cohetes estallaron en el aire, los muelles estaban adornados con luces, las multitudes les dieron la bienvenida chillando y vitoreando. Los barcos hicieron sonar sus sirenas en una atronadora explosión de triunfo. Hubo banderas y pancartas y discursos desde el puerto hasta la estación del ferrocarril,



donde les esperaba un tren especial adornado con ramas, flores y más banderas y pancartas, que los llevaría a Viena.

En la misma Viena la acogida fue todavía más tumultuosa. En la *Neue Freie Presse* [Nueva prensa libre] se podía leer:

«Una y otra vez, nuevas oleadas de vítores y hurras sobrepasaban el carruaje en el que iban sentados los dos líderes. Lo adornaban varias coronas de laurel grandes, ofrecidas a los viajeros del Polo Norte durante el trayecto hasta Viena. Las señoras lanzaban flores al interior del carruaje, y los líderes y la tripulación parecían igualmente asombrados ante la espontánea erupción de gozo y simpatía entre los vieneses. El carruaje tuvo que avanzar muy despacio desde la Estación del Norte hasta Jagerzeile. La gente se apretujaba delante de los caballos y le impedía avanzar. Un creciente mar de centenares de miles de personas les esperaba, a lo largo del recorrido, hasta el corazón de la ciudad y se apartaba muy despacio para dejarles pasar. El gentío atiborraba las calles, todas las ventanas de todos los edificios estaban ocupadas, y vítores y agitar de pañuelos les saludaban por doquier. En algunos puntos, la muchedumbre que se movía era en verdad un peligro para la vida o la integridad física. No sería exagerado calcular en un cuarto de millón las personas que tomaron parte en el recibimiento»<sup>[320]</sup>.

Weyprecht y Payer bajaron por la Praterstrasse, cruzaron el puente de Aspern hasta la puerta de Stuben, atravesaron la Wollzeile, la Rothenthurmstrasse, la Stephansplatz, el Graben, la Bognergasse y el Hoff, alejándose de los amplios círculos externos y adentrándose en el estrecho corazón de la ciudad vieja, donde las multitudes aparecían aún más apretujadas y los balcones se estremecían bajo el peso de los espectadores. En el Roman Kaiser Hotel, donde esperaban habitaciones para los oficiales, hubo discursos, banquetes, entrega de medallas y una visita de Francisco José en persona. En la cervecería Dreher de la Hauptstrasse, cuyo propietario, *Herr Ott*, había ofrecido pensión completa y gratuita a la tripulación, las celebraciones fueron estruendosas.

Weyprecht y Payer se sintieron complacidos al recibir tantos honores, pero también un poco desconcertados. ¿Qué habían hecho para merecerlos? Habían descubierto una tierra nueva, puesto el nombre del emperador en el atlas (sigue allí, en ruso, como Zemlya Frantsa-Josifa) y hecho una aportación a la ciencia al estudiar las corrientes polares. También habían hecho saber a Gran Bretaña y Estados Unidos que el Ártico no era su feudo. Pero habían perdido su barco y no habían encontrado el polo. La Tierra de Francisco José era, según calculaba Payer, un grupo de islas no mayores que Spitsbergen en las que no había vida humana ni animal. No conducía al Polo Norte y tampoco la corriente del Golfo conducía a él. No había ninguna entrada termométrica y las teorías de Petermann eran erróneas.

Tan condenatorias fueron sus averiguaciones, que Petermann retiró las opiniones

que había defendido con tanta vehemencia durante más de veinte años y ofreció una rama de olivo a su enemigo, Sherard Osborn. «Es una suerte para la ciencia que todavía no se haya llegado al Polo Norte», escribió a la británica Real Sociedad en 1874. «Así que ¿por qué insistir en un solo camino si hay tantos caminos? Al final todos llevan al único objetivo que realmente importa: un mejor conocimiento de las regiones árticas<sup>[321]</sup>».

Hay pocos casos en la historia del Ártico en que un viaje triunfal acabara tan mal. Petermann sufrió una depresión clínica y se suicidó el 25 de septiembre de 1878. Weyprecht contrajo tuberculosis y pasó el resto de su vida clamando contra la futilidad de buscar el polo. «Nunca me he mareado», cuentan que dijo una vez, «pero podría suceder fácilmente, si tengo que escuchar más tonterías sobre mis logros, sobre mi inmortalidad. ¡Inmortal! ¿Con esta tos?». Fue enterrado en König, Alemania, el 31 de marzo de 1881. Payer renunció a sus despachos de oficial y huyó a París, donde volvió a casarse, se hizo artista y estuvo pintando cuadros cada vez más voluminosos de tragedias árticas hasta su muerte en 1915.

¿Qué había disgustado a los dos comandantes? ¿Qué les había decepcionado hasta el extremo de que, a pesar de la moda vienesa de chaquetas Payer y corbatas Weyprecht, nunca pensaron en hacer otra expedición al polo? La respuesta se encontraba en parte en el *Diario de Retirada* de Weyprecht y, en parte, en el hecho de que, con la salvedad de la «cofradía del Ártico», pocas personas fuera de Austria y Alemania reconocieron el mérito de lo que habían hecho. La prensa de habla inglesa tomó nota de sus logros, pero los trató como algo secundario: algo que alabar, algo sobre lo cual edificar —como así se haría—, pero que realmente no merecía atención, si se comparaba con expediciones como la de Hall en el estrecho de Smith. Sin embargo, lo que más consternó a ambos hombres fue la naturaleza de la búsqueda que habían emprendido: quedaba tanto por hacer; era tan dudoso el valor del objetivo... Durante el viaje, Payer había intentado enseñar geografía ártica a la tripulación. Todo fue bien hasta que llegó el momento de hablar del polo propiamente dicho. Allí, con su pizarra y su puntero, apenas visible a causa del aliento condensado de sus alumnos, fracasó. «Tras muchas desilusiones dolorosas», escribió, «se determinó que el polo era la intersección de líneas en un punto del cual nada se veía en realidad<sup>[322]</sup>».

Weyprecht lo expresó de forma más poética:

«Aquí abajo estamos nosotros, pobres hombres, y hablamos de conocimiento y progreso y nos enorgullecemos de la inteligencia con la que arrancamos a la Naturaleza sus misterios. Aquí estamos y miramos el misterio que la Naturaleza ha escrito para nosotros con flamígeras letras en la oscura bóveda de la noche y, esencialmente, lo único que podemos hacer es maravillarnos y confesar que, en verdad, nada sabemos de ello»<sup>[323]</sup>.



«¡Gloriosa es la perspectiva del futuro!»<sup>[324]</sup> Con estas palabras, el 3 de julio de 1873, había firmado Charles Francis Hall su última carta dirigida a tierra antes de que el *Polaris* zarpase de Estados Unidos. Era una afirmación característicamente entusiasta. También era una afirmación típicamente precipitada. Siete días más tarde, su copiloto, George Tyson, escribió una evaluación más sobria que luego resultó más fiel a la realidad. «Veo que no hay perfecta armonía entre el capitán Hall y el Cuerpo Científico, ni tampoco con algunos de los demás. Me temo que las cosas no irán bien.»<sup>[325]</sup>

Los primeros roces fueron entre Hall y Emil Bessels, su principal oficial científico. Graduado por la universidad de Heidelberg, y muy respetado, Bessels era zoólogo, entomólogo y cirujano, así como amigo y protegido de August Petermann. Era delgado, de pelo negro y espeso, barba poblada y expresión románticamente angustiada. Una contemporánea suya, obviamente impresionada, escribió sobre sus «ojos negros y brillantes, que eran capaces de expresiones muy variadas». Sacó la conclusión de que «pasaría por hombre guapo, construido en una escala demasiado pequeña»<sup>[326]</sup>. La impresión había sido menor en el caso de Hall. En realidad no había querido tener a Bessels a bordo, porque se temía que dedicaría demasiado tiempo a la observación científica y no el suficiente a los descubrimientos geográficos. Lo había aceptado a regañadientes, debido a la insistencia de Joseph Henry, presidente de la Academia Nacional de Ciencia, que lo calificó de «hombre sensible»<sup>[327]</sup> y aconsejó a Hall que fuera amable con él. Bessels, por su parte, consideraba a Hall un aficionado muy poco profesional e inculto. Sus objetivos eran puramente científicos —como Hall había deducido con acierto— y le habían ordenado de forma bien clara que volviese con mediciones exactas de todo lo que encontrase.

Atormentado ya por acusaciones de falta de precisión, tener científicos en su barco ponía nervioso a Hall. Antes de zarpar había intentado anticiparse a las críticas, en el sentido de que no sabría cuándo habría llegado al polo, suponiendo que llegara, con teorías improvisadas. «Al llegar al punto denominado Polo Norte, la estrella del Norte estará directamente sobre nosotros», escribió. «Sin instrumento alguno, meramente utilizando el ojo, un hombre puede definir su posición cuando esté allí.

Algunos astrónomos me dicen que me costará determinar mi posición. Será lo más fácil del mundo<sup>[328]</sup>».

Puede que fuera fácil —nadie lo sabía con seguridad—, pero el Gobierno de Estados Unidos no quería correr riesgos. Teniendo presentes los discutidos hallazgos de Kane y Hayes, quería que Hall tomara nota de sus progresos tan minuciosamente como fuera posible. Bessels tenía órdenes de efectuar cuatro observaciones astronómicas al día, repetidas tres veces para evitar errores. Le ordenaron que observara la aurora boreal, que hiciera experimentos con el péndulo para determinar la fuerza de la gravedad en diferentes latitudes y que tomase nota de la variación y la inclinación de las agujas. Debía medir las mareas, las corrientes, los sondeos, el dragado del fondo y la densidad del agua del mar. Debía tomar nota de la temperatura, la presión del aire, la humedad, la velocidad del viento, las precipitaciones acuosas, la forma y el peso del granizo, las características de la nieve, la velocidad de los glaciares, la frecuencia de los meteoros, la presencia de ozono, y la «electricidad en todas sus manifestaciones multiformes»<sup>[329]</sup>. Al poner sus observaciones por escrito, debía hacerlo con total transparencia. «La evidencia de la autenticidad de las observaciones que trajera al volver debería ser de lo más irrefragable», afirmaban sus órdenes. «No debía borrarse absolutamente nada con goma o cuchilla. Cuando fuera necesario corregir una anotación, las cifras o palabras debían tacharse meramente con una línea y escribir arriba las cifras correctas<sup>[330]</sup>».

Naturalmente, Bessels no podía hacer todo ese trabajo él mismo. Pero Hall se había apropiado del meteorólogo, Frederick Meyer, para que llevase el diario oficial del barco. Cuando Meyer protestó (es de suponer que instigado por Bessels), se produjo una agria discusión. Meyer dijo que tenía sus órdenes, Hall contestó que él tenía las suyas. Meyer amenazó con dimitir, Hall repuso que no le aceptaría la dimisión. Entonces Bessels intervino en la disputa y dijo que Meyer podía irse si quería y, que si abandonaba el barco, él, Bessels, haría lo mismo y se llevaría a todos los tripulantes alemanes. Finalmente encontraron un fórmula conciliatoria y Meyer continuó ocupándose del diario durante un breve tiempo, antes de ser reemplazado por un tripulante. El precio, sin embargo, se hizo constar en las órdenes de Hall, en cuya página seis se escribió la siguiente frase: «Todas las personas agregadas a la expedición están bajo su mando y, en toda circunstancia y condición, estarán sometidas a las reglas, regulaciones y leyes referentes a la disciplina de la Armada»<sup>[331]</sup>. Al lado, escrita de puño y letra por Hall, pero firmada por Frederick Meyer, aparecía la conformidad con obedecer esta orden. Era una mala fórmula conciliatoria que no resolvió el problema y no hizo más que definirlo y aplazarlo. Durante el resto del viaje, el *Polaris* estaría dividido entre científicos y exploradores, entre alemanes y estadounidenses.

No es difícil comprender a Hall. Hombre que había hecho solo la totalidad de su mejor labor, se encontraba ahora al mando de 19 hombres, lo cual era un papel para el que carecía de preparación y experiencia. Las órdenes que le daban el control

absoluto como explorador también exigían resultados concretos de Bessels como científico. Sin una clara prioridad de objetivos, forzosamente tenían que suscitarse discordias. Pero tampoco es difícil comprender a las instituciones que dieron dichas órdenes. Habían dado por sentado que Hall y sus científicos trabajarían para alcanzar la misma meta. En vista de su fervor, su probada pericia y un aluvión de presiones de personas influyentes, habían impuesto condiciones que habrían resultado agradables —bueno, aceptables— para su competidor Hayes. Tenían la esperanza de que Hall fuera como anteriores comandantes, sin reconocer que su éxito nacía del hecho de ser un solitario. Y lo que es más importante, no habían tenido en cuenta la elección de oficiales que haría Hall.

Hall conocía sus propias limitaciones y, para compensarlas, había contratado a tres hombres que equivalían a tres capitanes, para que sirvieran a sus órdenes. Los tres, Budington, Chester y Tyson, habían mandado barcos en expediciones al Ártico y eran expertos en lo que se refería al hielo. Budington era el favorito de Hall; no sólo tenía a su cargo la navegación diaria del barco, sino que, además, debía suceder a Hall, si éste moría o quedaba incapacitado. Budington era un comandante capaz, aunque él y Hall habían tenido sus diferencias, y como tal debería haber podido ganarse el respeto de sus dos capitanes subordinados. Pero Budington era ballenero y no explorador. El Polo Norte le traía sin cuidado y no tenía ningún incentivo para encontrarlo. Tampoco le gustaba el concepto de la disciplina naval. Robaba alimentos de la despensa y birlaba vino de la reserva particular de Hall. Tyson y Henry, que ya estaban en un limbo peligroso, empezaron a pensar que podían hacer el trabajo de Budington mucho mejor que él. Cuando el *Polaris* llegó a la isla de Disko, en la costa occidental de Groenlandia, los oficiales ejecutivos del barco ya estaban tan divididos como el resto de la tripulación. Entonces Hall contrató a Hans, el esquimal del cabo York que había trabajado con Kane y Hayes. Hans subió a bordo con su esposa y tres hijos, creando así un substrato de desconfianza entre los esquimales «domesticados», Tookolito y Ebierbing, y los «salvajes».

En cuanto al personal, la selección de Hall fue desastrosa. Aunque nunca lo habría reconocido francamente, para él fue meterse en honduras. Tuvo una premonición de que quizá no regresaría vivo. Había traído consigo los diarios de su última expedición con la esperanza de ponerlos en orden durante el viaje. Al preguntarle Tyson cómo iban las cosas, Hall contestó que había dejado los papeles en la isla de Disko. «Una especie de melancolía pareció extenderse por su rostro», anotó Tyson, «como si le incomodara el recuerdo de algo con lo que estaban asociados, y al cabo de unos instantes, sin levantar la cabeza, agregó: “los dejé allí para que estuviesen en lugar seguro”. Me di cuenta de que el tema no le resultaba agradable y no hice más comentarios; pero no pude evitar pensar en ello<sup>[332]</sup>».

El Ártico, el viejo y veleidoso amigo de Hall, acudió a socorrerle. La meteorología era extraordinariamente templada aquel año. En un tiempo récord, el *Polaris* atravesó el estrecho de Smith, dobló el cabo Alexander sin ningún percance y

el 27 de agosto ya se encontraba en los antiguos cuarteles de Kane. El 28, subían por un canal de entre mil seiscientos metros y más de seis mil de ancho, en el hielo, frente a la costa de la Tierra de Grinnell. A los 80° norte, Budington quiso detenerse. Teniendo aguas abiertas delante, Hall no veía ninguna razón para ello. Tyson tampoco: «¡Fuera cobardes así, digo yo!»<sup>[333]</sup>. Aquel mismo día pasaron los 81° 35'. «No entiendo las cartas»<sup>[334]</sup>, escribió Tyson, excitado. Cuando cayó la noche, ya habían pasado el punto más septentrional de Kane (o de Morton) y se encontraban en territorio inexplorado. Al oeste había un estrecho que parecía separar la Tierra de Grinnell de otro bloque de tierra situado al norte, a la vez que al este un inmenso fiordo (¿o era también un estrecho?) parecía hacer lo mismo con Groenlandia. Estos territorios nuevos entraron en las cartas como la Tierra de Grant (parte de la actual isla de Ellesmere) y la Tierra de Hall, respectivamente; a la masa de agua que había entre ellos se le dio el nombre de canal de Robeson. Subiendo a lo largo de la costa de la Tierra de Hall, Budington instó a su comandante, todavía con más vehemencia, a detenerse. Tyson desechó «esos temores pueriles»<sup>[335]</sup> y se burló de ellos. «Veo algunos semblantes compungidos. Creo que algunos piensan que vamos navegar hasta el borde del mundo o a meternos en el “agujero de Symmes”. Pero, hasta el momento, no vemos peor [hielo] que el que hemos visto docenas de veces en la bahía de Melville.»<sup>[336]</sup> Al parecer, Hall estaba de acuerdo, porque el 2 de septiembre alcanzaron su punto más septentrional, 82° 16'. Tyson y Chester eran partidarios de seguir adelante; pensaban que era de todo punto posible ascender otros dos o tres grados. Budington se negó y esta vez no iban a contrariarle. Hall no sabía qué hacer. «Parece que tiene miedo de ofender a alguien», escribió Tyson. «Yo no digo lo que pienso, podría interpretarse mal y tomarse por interés personal. Sabe Dios que me importa más el éxito de esta expedición que yo mismo. Pero veo que todo ha terminado y aquí nos detenemos.»<sup>[337]</sup> El «aquí» al que se refería eran unas cincuenta millas al sur de su punto más septentrional, ya que la corriente les había empujado Tierra de Hall abajo mientras discutían. Se habló de poner proa al oeste, en busca de un puerto de invierno en la Tierra de Grant, «pero el oficial de derrota declaró que [el barco] no debía moverse de allí, de modo que el capitán Hall cedió»<sup>[338]</sup>. Así pues, en los 81° 38' norte se dispusieron a invernar en una bahía de la Tierra de Hall que tenía unos veinte kilómetros de largo por quince de ancho.

Había sido una estación fenomenalmente provechosa. Habían llegado más lejos que cualquier expedición anterior en el estrecho de Smith. Habían trazado mapas de la zona con precisión absoluta y descubierto, gracias a las observaciones de Bessels, que tanto Hayes como Morton habían exagerado al dar cuenta de sus puntos más septentrionales. Habían encontrado dos tierras nuevas que, muy posiblemente, formaban parte de un archipiélago que llegaba hasta el polo. Habían probado las afirmaciones de Hayes en el sentido de que existía un canal navegable, aunque no que condujera a un mar Polar abierto. Habían hecho todo esto con pocas señales de mal tiempo y sin ninguna incomodidad física o enfermedad. Incluso los choques

provocados por las diferencias de personalidad parecían olvidados: a Bessels, que había mostrado una devoción ejemplar a sus obligaciones y a la empresa en su conjunto, se le consideraba un tipo excelente; Budington, ahora que estaban anclados en lugar seguro, dejó de mostrarse preocupado y, cuando Hall pronunció un discurso para decir lo bien que todos habían aguantado, la tripulación redactó una carta en la cual profesaban confianza y apoyo. Hall replicó paternalmente:

«No necesito juraros que vuestro comandante tiene y siempre tendrá un vivo interés por vuestro bienestar. Habéis dejado vuestros hogares, vuestros amigos y vuestro país; a decir verdad, os habéis despedido por mucho tiempo de todo el mundo civilizado, con el propósito de ayudarme a descubrir las partes misteriosas, ocultas de la Tierra. Por tanto, debo preocuparme y me preocuparé por vosotros del mismo modo que un padre prudente se preocupa por sus fieles hijos. Vuestro comandante, C. F. Hall»<sup>[339]</sup>.

Lo que el comandante C. F. Hall sentía cuando escribió estas palabras se ha perdido. Ni él ni su diario sobrevivieron al viaje. Los datos documentales del *Polaris* se limitan a unas cuantas cartas de Hall, el diario de Tyson (escrito de memoria, a favor suyo) y las declaraciones que hicieron Budington, Chester, Tyson y otros, a su regreso. Pero cabe hacerse una idea de las emociones de Hall basándose en los mapas de la época. En ellos aparecen la Tierra de Grant y la Tierra de Hall, separadas (incorrectamente) de sus masas de tierra meridionales por el estrecho de *Lady Franklin* y el fiordo del Sur. Un poco más arriba del fiordo del Sur, en la costa occidental de Groenlandia, se encuentra la bahía *Polaris*, donde pasó el invierno la tripulación. Aquí, señalados claramente en los 81° 38' norte, 61° 44' oeste, está el temor de Hall por encontrarse tan al norte, su nerviosismo por ostentar el mando y su alivio por haber resuelto —al menos eso esperaba— las disputas entre sus tres capitanes. El nombre reza: «Thank God Harbour». [Puerto Gracias a Dios].

Antes de abandonar Groenlandia para dirigirse al estrecho de Smith, Hall había advertido a su tripulación que no toleraría más actos de desobediencia y que «si era necesario, moriría en el cumplimiento de su deber como comandante, antes de ceder un ápice»<sup>[340]</sup>. Tal vez pensó que había empleado palabras demasiado fuertes: aparte de la hosquedad que siguió mostrando Budington, lo demás parecía ir como una seda. Quizá, sin embargo, había otros que se tomaron literalmente su afirmación y que, a diferencia de Hall, no creían lo de «contemplamos la gloria de tu poder en este lugar durante tanto tiempo oculto a la mirada del hombre civilizado»<sup>[341]</sup>. Para los que así sentían el invierno que se avecinaba debió de ser una gran prueba.

Hall mandó un grupo con trineo a explorar los alrededores y los resultados fueron lamentables. Tres hombres estuvieron a punto de morir en un viaje de nueve horas, durante el cual escalaron montículos altos, anduvieron por la espesa nieve y cayeron



repetidas veces en grietas del hielo antes de volver con dificultad al *Polaris*, todos menos uno de ellos. Encontraron al desaparecido tambaleándose como un borracho y lo llevaron al barco. Llegó justo en el momento en que sus compañeros empezaban a salir de una especie de coma. «Capitán», farfulló uno de ellos, «viajar... en... este... país... es... muy... desalentador<sup>[342]</sup>» Era desalentador, como bien sabía Hall, así que se puso al frente del siguiente grupo que salió a explorar y se llevó a Hans y Chester. Se habría llevado a Tyson (según éste), pero era reacio a dejar a Budington solo. «No me fío de ese hombre», dijo a Tyson. «Quiero que usted venga conmigo, pero no sé cómo dejarlo en el barco.»<sup>[343]</sup>

Si dijo exactamente esas palabras no se sabe a ciencia cierta. Tyson escribió su diario de memoria y en circunstancias más extrañas que la mayoría. Puede que fueran sólo una floritura dramática que inventó para dar vida a un relato que ya era muy vivo. Hasta un comandante inexperto como Hall sabría que no era aconsejable poner en peligro la estabilidad de la expedición tomando partido por alguien. Y si no confiaba en Budington, lo único que tenía que hacer era poner a Tyson o Chester en su lugar, porque, como había subrayado en sus órdenes, ¿acaso no tenía autoridad absoluta? Pero si Hall dijo esas palabras o (teniendo en cuenta que Tyson escribió de memoria) algo parecidamente paranoico y destructivo, el hecho revela más su estado mental que la existencia de divisiones entre la tripulación. Su salud no era buena. Los dolores que sentía en un lado del cuerpo, por ejemplo, y que en viajes anteriores había atribuido al hecho de escribir su diario agachado dentro de un iglú, puede que los causara una embolia cerebral de poca gravedad. Los resultados físicos de una embolia de este tipo son a veces tan mínimos que el enfermo los atribuye a otras causas. Puede que el mismo enfermo sea inconsciente de las posibles aberraciones mentales —las alucinaciones, la paranoia y las distracciones son comunes— y que se comporte como si estuviera en pleno uso de sus facultades. Cabe que otro coágulo pequeño se hubiera alojado en las arterias que conducían al cerebro de Hall.

Hall y sus hombres se pusieron en marcha el 10 de octubre. Al día siguiente ordenó a Hans que regresara en busca de unas cuantas cosas que se había olvidado. Esas cuantas cosas ocupaban una lista de 17 artículos, entre los cuales había prendas de piel de foca, guantes de piel, la estufa para derretir nieve, su cronómetro y tirantes de repuesto para los perros. Se había olvidado de prácticamente todo lo que necesitaban para regresar vivos, incluido, como hemos visto, el cronómetro, el único instrumento con el que podía determinar con exactitud su posición. Fue una asombrosa demostración de ineficacia cuya única explicación es la confusión al hacer los preparativos... o la debilidad mental de Hall.

Hall regresó al cabo de dos semanas, el 24 de octubre, después de escalar una colina desde cuya cima pudo confirmar lo que ya sabía —que la Tierra de Grant y el canal de Robeson existían— y la noticia de que llevarían a cabo proezas aún más osadas cuando llegase la primavera. Estaba débil. Dijo a Chester que no había podido seguir el ritmo de los perros —lo cual le sorprendió— y que, durante los tres últimos

días, se había encontrado tan mal, que había tenido que ir sentado en el trineo. Lo primero que pidió fue un tazón de café, que le dieron y se bebió. «Me parece que puedo alcanzar el polo por esta costa»<sup>[344]</sup>, dijo. Y casi en el acto empezó a vomitar mucho.

Nadie se sintió especialmente preocupado. Hall estaba cansado, sufría una gran tensión nerviosa y acababa de experimentar un cambio de temperatura de 26,6 grados al entrar en el camarote caldeado, después de una quincena soportando temperaturas bajo cero. Era suficiente para que cualquiera se sintiese enfermo. De todos modos, Hall andaba siempre muy mal del estómago y constantemente tenía que echar mano de una botella de aceite de menta para calmar los ataques de dispepsia. No, el café no tenía la culpa, ya que varios hombres habían bebido de la misma cafetera sin sufrir ningún efecto negativo. Lo que no se le ocurrió a nadie fue la posibilidad de que Hall hubiera sufrido un ataque al corazón. Síntomas de un ataque cardíaco leve son la debilidad y los vómitos repentinos, inexplicables. Pero este diagnóstico habría parecido alarmista, suponiendo que alguien lo hubiera sugerido, y nadie lo hizo. No, Hall estaba bien y se recuperaría después de dormir durante la noche.

Por desgracia, Hall no estaba mejor a la mañana siguiente, sino que, en todo caso, se encontraba peor. Pasaron varios días y empezó a delirar. Afirmó que el café estaba envenenado, que tenía un sabor desagradablemente dulce y le había quemado el estómago. Se negó a comer o beber nada, a menos que antes lo probasen ante él. El doctor Bessels le administró remedios para el estómago e inyecciones diarias de quinina para reducir la fiebre. No surtieron ningún efecto. «El pequeño maestro de danza alemán»<sup>[345]</sup>, como llamaba Hall a Bessels, trataba de matarle. Podía ver vapores azules venenosos alrededor de su cuerpo. Budington se brindó a probar la medicina antes de que se la administraran, pero Hall se negó. Todos querían asesinarle, todos sin excepción, afirmó, delirando. Nadie se libró de sus acusaciones, ni siquiera Tyson, su antiguo confidente. Hall tenía sed y pedía agua a cada momento. Durante dos días prohibió que se le acercara nadie, salvo Tookolito, la única persona en la que confiaba ahora. Pareció dar buen resultado, toda vez que el 1 de noviembre volvió a sentarse ante su escritorio para tratar de terminar su diario. «Pero no se comporta como el de siempre», escribió Tyson. «Empieza una cosa y no la termina. Empieza a hablar de algo, luego pasa a algo distinto. La enfermedad que se le ha diagnosticado es parálisis y también apoplejía»<sup>[346]</sup>. Tyson sólo recordaba un caso de apoplejía (como llamaban a las embolias cerebrales en el siglo XIX) en la historia del Ártico y de ello hacía ya varios decenios. «Siempre me pareció que podía ser una enfermedad del corazón»<sup>[347]</sup>, añadió.

El 3 de noviembre, Hall volvía a delirar en su litera. En los momentos de lucidez instaba a Tyson a seguir luchando. «Si yo muero, debe usted continuar hasta el polo»<sup>[348]</sup>. Dos días después quedó paralizado parcialmente. «Esto es atroz»<sup>[349]</sup>, escribió Tyson. Empezaron a turnarse para velarle. La noche del 8 de diciembre de 1871, Chester dijo a Budington que Hall se estaba muriendo. Budington encontró a

Hall sentado en el borde de su litera, con los pies colgando y los ojos vidriosos, intentando deletrear la palabra «asesinato». Budington llamó a Tyson. «Me levanté inmediatamente y fui al camarote y le miré. Estaba del todo inconsciente, no sabía nada. Yacía boca abajo y jadeaba mucho; tenía la cara escondida en la almohada. Eran alrededor de las tres y media de la madrugada cuando murió.»<sup>[350]</sup>.

Aquella noche Tyson condujo a un grupo hasta un lugar situado unos ochocientos metros en el interior y cavaron una fosa poco profunda con zapapicos. A las once de la mañana siguiente, a la luz de la lámpara de Tyson, arrastraron hasta la sepultura el ataúd de Hall envuelto en una bandera, seguidos por un cortejo formado por toda la tripulación. «Así terminan los ambiciosos proyectos del pobre Hall; así se apaga el entusiasmo efervescente de una naturaleza tan apasionada como nunca he conocido», escribió Tyson. «Sabio quizá no siempre lo fue, pero ponía el alma en su trabajo y, de haber vivido hasta la primavera, pienso que habría estado tan cerca de cumplir su misión como puede estarlo un mortal. Pero con esta muerte me temo que habrá que abandonar todas las esperanzas de hacer más progresos»<sup>[351]</sup>.

Hubo poco pesar entre los demás oficiales. «Me han quitado un peso del corazón»<sup>[352]</sup>, anunció Budington. «Ahora estamos bien... ya no os matarán de hambre»<sup>[353]</sup> Frederick Meyer también pensaba que estarían mejor sin Hall. Según el guardiamarina Noah Hayes (que no estaba emparentado con el otro Hayes), Bessels rió y dijo que la muerte de Hall «era lo mejor que podía haberle pasado a la expedición»<sup>[354]</sup>. Bajo cubierta, donde estaban secuestrados Hans y su familia, alguien fue a decirles que no temieran: un nuevo padre tomaría el mando y les llevaría a casa sanos y salvos.

Las extrañas circunstancias que rodearon la muerte de Hall fueron objeto de una investigación por parte del ministro de Marina de Estados Unidos. El veredicto fue que Hall había muerto a causa de una embolia cerebral. Parálisis, hablar arrastrando las palabras, delirio: todo señalaba en esa dirección. Un síntoma desconcertante, la fiebre, no encajaba. Pero, sin una autopsia, era imposible saber qué otras enfermedades podía tener Hall. Quizá padecía neumonía, bronquitis u otra infección. Apoplejía fue el veredicto que constó en los libros de historia durante casi cien años.

En 1968, sin embargo, un escritor llamado Chauncey Loomis estaba trabajando en una biografía de Hall. Pidió permiso para exhumar el cadáver y efectuar análisis en busca de veneno. Fue en avión a Groenlandia y abrió la sepultura. El cadáver de Hall estaba extrañamente bien conservado; el pelo seguía en su sitio, al igual que la barba, la piel estaba más o menos intacta y lo mismo las uñas de las manos. Al volver de su misión, Loomis envió varios fragmentos de uña al Centro de Medicina Forense de Toronto para que los analizaran. Los resultados fueron sorprendentes: puede que Hall muriese de una embolia cerebral, pero también lo habían envenenado. Durante las dos últimas semanas de su vida había ingerido cantidades tóxicas de arsénico.

Los síntomas de envenenamiento con arsénico se parecen mucho a los de una embolia: debilidad, parálisis, vómitos y a veces manía. El arsénico tiene un sabor dulce y causa una sensación de ardor en el estómago. El pulso de la víctima es irregular y va acompañado de vómitos y deshidratación, que lleva a una sed intensa. Hall había presentado todos esos síntomas. Pero si Hall había sido envenenado, aún faltaba saber quién lo había hecho.

¿Había sido Budington? Los dos hombres habían discutido en el pasado y, a juzgar por lo que decía Tyson, al parecer habían vuelto a pelearse, o al menos no veían las cosas con los mismos ojos. Estar tan al norte parecía dar miedo a Budington, que había rechazado las sugerencias de seguir adelante. No tenía corazón para el viaje y se había deshonrado con sus robos. Al desaparecer Hall, Budington ostentaba el mando y podía llevar el *Polaris* a casa sin pasar vergüenza por ello: de hecho, las órdenes prácticamente le decían que lo hiciera. ¿Había sido Meyer? Ya se había peleado con Hall y tenía muy mala opinión del trato igualitario que daba a la tripulación: Hall habían ordenado que a Meyer, un oficial, le sirviesen la misma comida que a los demás. ¿Había sido Bessels? Al igual que Meyer, había discutido con Hall, al que consideraba un ser inferior, indigno de capitanear una expedición científica. Como médico del barco había atendido constantemente a Hall durante su enfermedad; le habría resultado fácil envenenarle valiéndose de subterfugios — aquellas inyecciones de «quinina», por ejemplo— y la única vez que Hall había parecido recuperarse había sido al negarse a que Bessels le tratara.

El asesinato por envenenamiento era una especialidad victoriana y el envenenamiento con arsénico era la variante más común. Hay docenas de casos, cada uno de los cuales se convierte, sin excepción, en un estudio minucioso de lo que el difunto comió o bebió y quién se lo dio, antes de investigar los móviles de la esposa o novia sospechosa, porque se creía que era un crimen predominantemente femenino. En el caso de Hall, sin embargo, es difícil saber con precisión lo que ingirió y todavía más difícil aclarar los movimientos y los móviles de los tres sospechosos principales, Bessels, Budington y Meyer.

Meyer no tuvo ninguna oportunidad de administrar el arsénico a Hall de forma continua, por lo que es probable que fuera inocente. Budington sí tuvo la oportunidad, pues era uno de los principales cuidadores de Hall. Pero se había brindado a probar los alimentos de Hall para demostrar que no estaban envenenados y, si tanto deseaba volver a casa, sus actos subsiguientes no concordaban con ello, porque en cierto momento manifestó su intención de llevar una partida con trineo al norte, aunque es posible que se tratara de un farol. Bessels hubiera podido hacerlo, pero ¿por qué? De los tres sospechosos era el que más quería llegar al polo y, a decir de todos, él y Hall habían resuelto sus diferencias. Bessels era el que más tenía que perder con la muerte de Hall.

De haberse celebrado un juicio, la acusación hubiera podido señalar las órdenes de Hall, que decían que Budington debía tomar el mando en el caso de su muerte,

pero que debía compartirlo con Bessels. Si él y Bessels discrepaban sobre la posibilidad de continuar navegando hacia el norte, Budington tendría que asumir el mando absoluto y llevar el *Polaris* a casa. Lo que Budington hizo luego podía atribuirse al interés personal. Puede que diera la impresión de querer ir al norte, pero nunca lo hizo y llevó el barco al sur tan pronto como pudo. La acusación también habría señalado que, durante el periodo en el cual Hall se recuperó, se negó a ver a Budington así como a Bessels. Era cierto que Budington se brindó a probar los alimentos de Hall, pero pudo ser un ardid para ocultar una posterior administración de arsénico. ¿Quién podía afirmar que Budington y Bessels no habían colaborado? Bessels quería llegar al polo. ¿Tan grande era su deseo que estaba dispuesto a persuadir a Budington de que con la muerte de Hall podían atribuirse el mérito conjunto de llegar al polo? Esto explicaría por qué Budington no regresó a casa inmediatamente, pero luego la prudencia se había impuesto y Budington había llevado el *Polaris* al sur.

La defensa habría planteado entonces la posibilidad de que Hall tomara el arsénico por voluntad propia. El envenenamiento con arsénico era común, porque esta sustancia podía conseguirse con gran facilidad. Se usaba para matar ratas, pero también como medicina y una de sus múltiples aplicaciones era asentar estómagos revueltos. Algunas personas lo tomaban tan a menudo que se habituaban a él. Habría cristales de arsénico a bordo del *Polaris*, que, al igual que cualquier otro barco, llevaba ratas a bordo, y habría destilaciones de arsénico en el botiquín de Bessels. Pero Hall tenía su propio botiquín, que también contendría arsénico. ¿Era posible que él mismo se lo administrara?

No hay una respuesta clara. Si Hall había sido asesinado, el principal sospechoso, según Loomis, era Bessels. Disponía del medio, la oportunidad y la pericia que se necesitaban para administrar cantidades mortales de arsénico a un hombre que le caía mal. Para personas normales en circunstancias normales, tal vez la antipatía personal no fuera un móvil de peso para asesinar. Pero Bessels estaba muy nervioso. Los grabados y las descripciones de la época inducen a pensar en un frenesí más que romántico. Asimismo, las condiciones en que actuaba eran tan extremas como quepa imaginar. El diario de Bessels, publicado en Alemania, no revela nada. Es una crónica árida que se ciñe a los hechos, alude sólo de paso a la muerte de Hall y se ocupa principalmente de los hallazgos científicos de su autor. Pero su respetabilidad no es garantía de inocencia. Al cabo de tantos años es difícil sacar conclusiones basándose en los datos disponibles y, pese a ello, algo sospechoso se hace evidente en las posteriores evasivas y contradicciones de todas las partes interesadas. Si hay que señalar a alguien, probablemente es a Bessels.

En Estados Unidos, una suspicaz junta de investigación tomó declaración a todas las partes interesadas. Nadie apareció como culpable, pero tampoco nadie apareció como intachable. A falta de una investigación judicial, se aceptó la apoplejía como causa de la muerte de Hall. Cuando Loomis hizo su autopsia, que por fuerza fue

limitada, todos los participantes ya habían muerto, así que la muerte de Charles Francis Hall se convirtió en una de las tragedias extrañas que salpican la historia del Ártico. ¿Se habían cometido crímenes parecidos anteriormente —si de crimen se trataba— que habían pasado como muertes por causas naturales o accidente? Los diarios británicos o europeos del Ártico son flemáticos y serios y es muy difícil encontrar en ellos detalles personales. Los diarios estadounidenses contienen, en general, historias más populares, que hablan de los peligros y el heroísmo de los protagonistas. Todos se escribieron bajo la vigilancia de superiores o de un público expectante y, por tanto, hasta cierto punto hacían uso del eufemismo. Las crónicas fragmentadas de la expedición del *Polaris* revelan en qué medida el eufemismo era transparente. Revelan un mundo de disputas y dislocaciones. Si Hall había sido asesinado, no había motivo para ello de acuerdo con pautas racionales. Pero, como han señalado los historiadores, en el Ártico no había sitio para la racionalidad. «Estoy absolutamente asqueado de escribir y de lo que he escrito», dijo Noah Hayes a su regreso. «Creo que ningún hombre puede conservar el uso de sus facultades durante la larga noche [ártica]... a pesar de lo que diga y haga<sup>[355]</sup>».

Hall murió al empezar aquella larga noche. Sus sucesores tuvieron que vivir durante el resto de ella... y les fue muy mal.

«No capitán; nadie, capitán. Capitán Budington, él capitán. Capitán Tyson, él capitán. El doctor, capitán también. El señor Chester capitán. El señor Meyer, capitán; yo capitán; todo el mundo capitán... no bueno<sup>[356]</sup>». Ebierbing había calado la situación.

Después de la muerte de Hall, la disciplina se vino abajo. Budington ejerció el mando de forma confusa e irregular. Puso fin a las plegarias dominicales, que durante el mando de Hall habían cronometrado las semanas como un metrónomo. Proporcionó revólveres y otras armas de fuego a todos los hombres que había a bordo. Saqueó la alacena cerrada con llave donde Bessels guardaba el alcohol para conservar y, cuando Bessels se quejó (los dos hombres llegaron a las manos), ordenó al mecánico que hiciera duplicados de las llaves para que los otros oficiales pudieran acceder a ella. Luego la tripulación descubrió que se podía entrar en el almacén atravesando a gatas el túnel de la maquinaria. Las borracheras resultantes de ello fueron espantosas, pero, como señaló el astrónomo Richard Bryan, intervenir habría sido peligroso: «lo único que se podía hacer era aceptar el hecho y tranquilizarlos y meterlos en la cama lo más pronto posible»<sup>[357]</sup>. Las bacanales no cesaron hasta que Bessels echó eméticos en el alcohol. Cuando Bessels pidió permiso para salir con partidas con trineo, Budington se negó a dárselo: las partidas las mandaría él mismo. Pero nunca lo hizo. Nunca salió siquiera del barco. Según Chester, «pensaba que toda la empresa era una condenada tontería, que la labor científica era una tontería también; consideraba todo el asunto una estupidez»<sup>[358]</sup>. La víspera de Navidad de

1871, Tyson escribió: «No ocurre nada que sea agradable o provechoso anotar. Ojalá pudiese borrar de mi memoria algunas cosas que veo y oigo. El capitán Hall no siempre actuaba con mucho tino, pero era la gloria comparado con esto. No he dormido bien ni una sola noche desde el 11 de noviembre... Si logro pasar este invierno, me parece que podré pasar por cualquier cosa»<sup>[359]</sup>. No hubo ningún servicio religioso el día de Navidad.

Pasaron el invierno y, al llegar el verano, los oficiales mostraron grandes deseos de explorar. Esta vez Budington no se lo impidió: «Quien quiera ir al norte, que vaya, pero yo no iré»<sup>[360]</sup>. Bessels, Chester, Meyer y Tyson capitanearon expediciones cuyos logros fueron escasos, sin duda debido a que Budington declaró que, si el hielo se rompía, zarparía tanto si habían vuelto a bordo como si no. A su regreso, surgieron nuevas animosidades. Chester y Tyson empezaron a pelearse. Bessels, que antes estaba bien considerado, se convirtió en un «maldito impostor» que falsificaba observaciones que no se tomaba la molestia de hacer. El carpintero del barco, un alma sensible que se llamaba Coffin, resultó tan afectado por el mal ambiente, que se volvió loco: decía que sus enemigos querían rociarle con ácido mientras dormía; podía oír cómo perforaban la pared detrás de su litera. Budington le ordenó que se mudara a la antigua litera de Hall, pero dejó de dormir en ella al cabo de poco y empezó a ir de camarote en camarote, de rincón en rincón, asustado por todo y por todos. Dormía en los pasillos y junto a la cocina, y se levantaba, pálido y aterrorizado, cuando le despertaban. Se convirtió en el fantasma del barco y la tripulación aprendió a andarse con pies de plomo al tratar con él.

El 12 de agosto de 1872, la esposa de Hans dio a luz un niño, acontecimiento que sorprendió a todo el mundo, pues las pieles que llevaba abultaban mucho y había ocultado que estaba embarazada. La tripulación vio la llegada del niño como un buen augurio, porque aquel mismo día el hielo se rompió y el *Polaris* pudo salir al canal de Robeson. Llenos de júbilo, le pusieron al recién nacido el nombre de Charlie Polaris. Tres días después, sin embargo, Budington los metió en la banquisa y quedaron rodeados otra vez. Durante dos meses navegaron hacia el sur, con vientos que alcanzaban cerca de noventa y cinco kilómetros por hora y en medio de tormentas de nieve que reducían la visibilidad a poco más de dieciocho metros. El 12 de octubre, pasaron por delante del Rensselaer Harbour de Kane. Los vientos arreciaban y las horas diurnas empezaban a acortarse. No sabían hacia dónde navegaban y había en el barco muchas vías de agua. La tenue autoridad de Budington desapareció por completo. Como las bombas de vapor funcionaban a tope y consumían toneladas de carbón, ordenó que las accionaran a mano. La tripulación se negó y los maquinistas se declararon en huelga en solidaridad con ella y abrieron los grifos para que viese lo inútil que era luchar contra semejante inundación. Cuando protestó, le cerraron la puerta en las narices.

Aunque no sabían exactamente adónde iban, sabían que la corriente les llevaba hacia el sur. Sabían, por tanto, que tendrían que entrar en el peligroso estrecho que

guardaban los cabos Isabella y Alexander. Hasta el momento los había protegido el témpano de hielo en el que se encontraba el *Polaris*. Pero si el témpano se rompía, pocas probabilidades tendrían en el citado estrecho, que era angosto y estaba lleno de icebergs. A las seis de la tarde del 15 de octubre, sus temores se vieron confirmados: mientras navegaban por el estrecho, un inmenso iceberg chocó con el barco, estrujándolo con la presión de millones de toneladas de hielo. El maquinista Schumann subió corriendo a cubierta y gritó que las duelas se habían roto, las bombas no daban abasto, el barco se estaba hundiendo. Budington reaccionó con pánico. «¡Tiradlo todo al hielo!»<sup>[361]</sup>, chilló. La confusión era total, los hombres tiraban provisiones, prendas de vestir, carbón, camas, ropa de cama y botes por la borda, de forma indiscriminada y apresurada. Algunos individuos hicieron gigantescas proezas de fuerza y arrojaron barriles y cajas que normalmente sólo una cuadrilla habría podido mover. Los esquimales y sus familias estuvieron entre los primeros en ser evacuados, seguidos por Tyson y un grupo cuya misión era impedir que el casco, al moverse, aplastara el masivo montón de objetos.

Lucharon durante cuatro horas bajo una negra tempestad, trasladando cosas de un lado a otro hasta que, alrededor de las diez de la noche, Tyson empezó a sospechar. El hielo parecía haberse estabilizado y el *Polaris* no estaba más hundido en el agua que al empezar. Subió a bordo y descubrió que había sido una falsa alarma: lo único que había sucedido era que el agua de la bodega se había movido, no había ningún agujero y las bombas estaban haciendo su trabajo a la perfección. Contrariado, Tyson bajó de nuevo al témpano y ordenó a su grupo que volviera a llevarlo todo a su sitio, y que se diera prisa porque temía que el hielo se agrietara. Entonces Budington les ordenó detenerse: en vez de ello, debían llevar los botes y el material todavía más lejos del *Polaris*. Mientras Tyson y sus hombres daban vueltas a esta orden inexplicable, el témpano estalló bajo sus pies. Los cables se rompieron, el barco escoró y se alejó de ellos. Algunos hombres echaron a correr tras él, pero eran demasiado lentos. «¡Adiós, *Polaris*!»<sup>[362]</sup>, gritó el camarero, John Herron. Sus palabras se perdieron en la tormenta. Empujado por un fuerte viento del sudeste, el *Polaris* desapareció rápidamente en la oscuridad.

Durante la noche, Tyson se esforzó por rescatar a su grupo del témpano, que se astillaba constantemente. Vio un fardo de pieles que estaba a punto de verse tragado por una grieta y lo arrastró hasta un lugar seguro y entonces vio que, sin darse cuenta, acababa de salvar a los tres hijos de Hans. En un bote lleno de agua fue de un fragmento de témpano a otro, recogiendo supervivientes y llevándolos al témpano principal, donde estaba amontonada la mayor parte de sus provisiones. Al hacerse de día, contó dieciocho personas, entre hombres, mujeres y niños, acurrucadas alrededor de tres botes. Confiaba en que el *Polaris* volvería a buscarles. Y el 16 de octubre vio que el barco se hallaba anclado a diez millas de distancia. Izó una bandera, seguro de que Budington o uno de sus vigías la divisaría. No fue así. Tyson intentó lanzar al agua un par de botes, pero una tormenta repentina se lo impidió. Al amainar el viento,



el *Polaris* no se veía por ninguna parte y la corriente empujaba el témpano hacia la bahía de Baffin.

El grupo de Tyson lo integraban ahora nueve hombres blancos — predominantemente alemanes, encabezados por Meyer—, un cocinero negro, cuatro esquimales adultos y sus cinco hijos. El témpano en el que estaban era en sí mismo un pequeño país que medía seis kilómetros y pico de circunferencia y en el que incluso había lomas y lagos de agua dulce. Al huir empujados por el terror, los hombres sólo habían salvado la ropa, las armas de fuego y las municiones. (Hasta los esquimales iban armados). Tyson sólo tenía lo que llevaba puesto —un par de andrajosos pantalones de piel de foca, dos camisas, una blusa de marinero y una gorra— y un saco con ropa para casos de emergencia. Tenían tres botes, catorce latas de pemicán, once sacos y medio de galleta, una lata de manzanas secas y catorce jamones. El 16 de octubre se desprendió un trozo de témpano, lo cual redujo sus pertrechos en un bote, seis sacos de galleta y su única brújula. Luego, el 23 de octubre, el trozo que se había desprendido flotó milagrosamente hasta quedar a su alcance, así que pudieron recuperar lo que habían perdido. Aparte de lo que sacaran del mar, estos pertrechos debían durar nueve meses y dos mil millas.

La autoridad de Tyson se evaporó aún más rápidamente que la de Budington. Los esquimales construyeron iglúes para los extranjeros y les enseñaron a cazar, pero los tripulantes, que eran muy dados a apretar el gatillo, ahuyentaron a las focas. Cuando conseguían cazar una, se la comían allí mismo. Meyer hacía alarde de pesar las raciones con una balanza de fabricación casera —unos trescientos gramos diarios por persona—, pero después de comérselas, los hombres atacaban el resto de las provisiones. Una noche orgiástica abrieron las latas de pemicán y se atiborraron hasta vomitar. Tyson no podía impedirselo: no hablaba alemán y los alemanes se negaban a hablar en inglés; además, iban armados y él, no. Meyer no fue ninguna ayuda; tomaba partido por sus compatriotas. Más adelante los hombres quemaron uno de los botes para calentarse. «Ahora estamos viviendo con lo mínimo que necesita el cuerpo humano para no sucumbir», escribió Tyson el 21 de noviembre. «Algunos tiemblan de debilidad cuando tratan de andar<sup>[363]</sup>» El 27 de noviembre se instaló en el iglú de Tookolito y Ebierbing, porque era el único lugar donde podía tener la seguridad de oír hablar en inglés. El Día de Acción de Gracias fue triste y la Navidad todavía lo fue más. «¡El último jamón, la última manzana y nuestras últimas existencias de sangre de foca!», escribió. «¡Así termina nuestro banquete de Navidad!»<sup>[364]</sup> El día de Año Nuevo fue peor. «Feliz Año Nuevo para todo el mundo, salvo para nosotros, pobres desgraciados, ateridos de frío y medio muertos de hambre... Hoy he cenado unos sesenta centímetros de entrañas heladas y un poco de grasa de ballena.»<sup>[365]</sup>

Estaban en pleno invierno ártico. El 12 de enero de 1873, con una temperatura de 40 grados bajo cero, Tyson decidió abrir el saco donde guardaba las mudas. Se lo habían robado. «No creo que podamos resistir», escribió. «Tal como van las cosas, pereceremos aquí si nos quedamos. Será una lucha por la vida<sup>[366]</sup>». En febrero, los

niños esquimales ya gemían a causa del frío y el hambre; los más pequeños no tenían nada que ponerse y vivían en las capuchas de su madre como marsupiales árticos. La tripulación, por su parte, se zampaba todo lo que caía en sus manos, espoleada por el cálculo de Meyer de que la costa de Groenlandia quedaba sólo unas cuantas millas al este. Meyer los situaba aproximadamente en la latitud de la bahía de Disko. Estaban en esa latitud, pero al otro lado de la bahía de Baffin. Sin un cronómetro para calcular la longitud, Meyer había supuesto que bajaban por la costa de Groenlandia, cuando en realidad estaban pasando por delante de la isla de Baffin en dirección al oeste. Una facción sugirió que abandonasen el témpano inmediatamente y remaran hacia el este en busca de un lugar seguro; sólo el miedo al frío les disuadió de tomar ese rumbo, que habría sido desastroso. «Poco saben del trabajo que les espera», escribió desdeñosamente Tyson. «Irían a la muerte... allí es a donde irían.»<sup>[367]</sup> Lo inquietante, sin embargo, es que también él confió en las observaciones de Meyer. Lo que motivó su desdén fue el momento elegido, más que el plan mismo. Abril era el mes en que deberían dirigirse al este.

Solo, aburrido, pasando frío, sin compañía, encerrado en un iglú de menos de un metro cuadrado donde no había donde sentarse, sin nada que leer, nada que comer, su mando hecho trizas, Tyson cayó en la autocompasión.

«A pesar de todas las incomodidades, de mi refugio oscuro y sucio, mi cama de húmedas y malolientes pieles de buey almizclero, sin fuego, sin alegría y hambriento, sin un compañero que aprecie la situación, me sentiré contento, incluso feliz, si logro mantener este grupo unido, a los que lo merecen y a los que no, sin pérdida de vidas hasta abril, cuando espero la liberación<sup>[368]</sup>».

Le llegó un rumor en el sentido de que, de hecho, los hombres querían prolongar el viaje: habiendo oído decir que, a los supervivientes del *Hansa*, les habían pagado una prima de mil táleros para compensarles por la dura prueba que habían soportado, pensaban que también ellos cobrarían una paga doble... y cuanto más tiempo estuvieran perdidos, más dinero les darían. Al enterarse de ello, Tyson se dio por vencido. Se tumbó en el hielo y contempló el cielo septentrional. Escribió:

«Osa Mayor y Menor, Orión, Andrómeda, Casiopea, las Pléyades y Júpiter, tan luminoso... parte del Dragón también. ¡Qué noche más espléndida sería para la observación astronómica! El aire es tan claro y puro, no hay ni nubes ni niebla, ni tampoco exhalaciones visibles de esta tierra gélida, o mar helado, que empañen la claridad cristalina de la atmósfera»<sup>[369]</sup>.

Durante febrero continuaron lentamente hacia el sur y los fallos de las observaciones de Meyer se hicieron evidentes. «Están comprobando que navegar a la

deriva en un témpano de hielo no es tan agradable», comentó Tyson, con asentimiento. «Las provisiones no duran tanto como supusieron y ahora están totalmente asustados<sup>[370]</sup>». Ebierbing y Hans salían a cazar y volvían con avecillas y alguna que otra foca, pero nunca era suficiente. El espectro del canibalismo se cernía sobre el témpano. Los esquimales temían por sus hijos. Dijeron a Tyson que habían visto cómo se los miraban los blancos. Distraídamente, Tyson se preguntó si debía suicidarse.

Tal vez habría brotado el canibalismo, como ocurrió en la expedición de Franklin, destruyendo el grupo en un baño de sangre final, antes de que el témpano se hundiera con todos los supervivientes y los indicios de lo que había ocurrido. Pero el témpano se les adelantó. El 11 de marzo empezó a agrietarse. Una tempestad se llevó grandes pedazos de uno en uno y, al cabo de sesenta horas, la isla que antes medían por kilómetros había quedado reducida a un fragmento de unos ochenta metros por noventa. Bueno, al menos los esquimales no tendrían que ir muy lejos en sus expediciones de caza, pensó Tyson. Lo único que tenían que hacer era echarse en sus iglúes y esperar: el mar estaba a menos de veinte metros de donde se hallaban acampados.

Durante el resto de marzo el tiempo fue bueno y la caza, abundante. Mataron tantas focas y osos polares que el fantasma del canibalismo se desvaneció. Los hombres reanudaron sus irresponsables comilonas y Tyson descubrió que, después de todo, la vida le interesaba. El 22 de marzo volvía a quejarse: «Estos alemanes son unos tremendos comilones y unos atroces gruñones», gruñó. El motivo de su descontento era que los alemanes mataban el aburrimiento desmontando y volviendo a montar sus armas de fuego con la consecuencia de que pocas de ellas funcionaban ahora, como comprobó Tyson al coger un fusil y fallar tres tiros a unos tres metros de un oso polar. «Parecía dominarles la idea de que pueden mejorarlo todo... casi todos los fusiles que teníamos en el hielo, salvo [el de Ebierbing], del que no pudieron apoderarse, estaban estropeados por culpa de sus manipulaciones. Tienen que tocarlo todo y no paran hasta dejarlo inservible<sup>[371]</sup>».

Tyson habría podido ponerse frenético como nadie, si el hielo y el tiempo hubiesen continuado igual. Pero el 1 de abril unos icebergs se acercaron al témpano y amenazaron con romperlo en pedazos. Decidió que había llegado el momento de escapar. En el horizonte occidental había una banquisa en la que tal vez encontrarían una ruta para llegar a tierra y, si no había tal ruta, al menos habría un témpano más seguro que aquel en el que estaban ahora. El embarque fue tan caótico como era de esperar. Cargaron en el bote que les quedaba todas las provisiones y todo el material que tenían y luego subieron a él. El bote estuvo a punto de irse a pique. Arrojaron al mar más de cuatrocientos cincuenta kilos de carne fresca junto con la mayor parte de las mudas de ropa, lo cual les dejó sólo una tienda, unos cuantos pellejos y un mínimo de provisiones. Algunos hombres también sugirieron echar al mar a los niños esquimales. Hubo una breve pelea cuando vieron que Tyson estaba decidido a

llevarse el escritorio portátil de Hall como recuerdo, y por una vez Tyson salió vencedor.

Al zarpar, el bote seguía peligrosamente hundido en el agua. Concebido para llevar un máximo de ocho hombres, ahora llevaba diecinueve almas. Había tan poco espacio, que cada vez que Tyson tiraba de las cuerdas del timón se arriesgaba a hacer que los niños esquimales cayeran por la borda. Hans tenía que gatear entre piernas y rodillas con una lata vacía de carne para achicar el agua que entraba con cada ola. Día tras día navegaron hacia la costa entre olas que les hacían proferir exclamaciones de terror. Descansaban en témpanos que se astillaban debajo de ellos y en témpanos tan pequeños que sólo podían permanecer de pie. El 8 de abril, cuando estaban apretujados en un témpano pequeño, pero aparentemente estable, se abrió una fisura en zigzag entre el bote y la tienda (entre los cuales no había espacio suficiente para andar) y Meyer cayó al agua. Logró volver al témpano, pero se equivocó de trozo. Meyer y el bote se habrían perdido, si Hans y Ebierbing no hubieran acudido a rescatarlos, saltando de un trozo de hielo a otro para traerlos al témpano. La inmersión en aguas bajo cero estuvo en un tris de matar a Meyer: durante un rato dejó de respirar, pero los esquimales le golpearon hasta que recobró el conocimiento; al volver en sí, era un hombre acabado, con ambos pies congelados y fiebre. Tyson nunca había sentido mucha simpatía por Meyer, pero «el Conde», como le llamaban, había sido una figura con autoridad. Tyson no veía cómo podría mantener el orden sin él.

La guardia de noche se relevaba ahora cada hora, en lugar de cada cuatro horas, porque los hombres afirmaban estar demasiado débiles y cada turno agotaba parte de sus menguantes reservas de fuerza. ¿De qué servía la disciplina en condiciones semejantes? Era seguro que iban a morir. «Empieza a estar demasiado oscuro para ver el final», escribió Tyson. «Hace más frío, el hielo se está cerrando a nuestro alrededor. Más no podemos hacer<sup>[372]</sup>».

El 9 de abril el tiempo empeoró. Una ola barrió el témpano, inundó la tienda y contaminó los pequeños estanques de agua dulce de la que habían bebido hasta entonces. En lo sucesivo padecieron sed, además de hambre. El día 15 Tyson escribió:

«A Meyer lo veo muy mal. El hambre y el frío manifiestan sus peores efectos en él. Algunos de los hombres muestran expresiones peligrosas; el hambre les está perturbando el cerebro. No puedo por menos que temer que piensan en cometer algún crimen. Después de lo que hemos pasado, espero que este grupo se libere de todo mal fatal. Podemos y debemos soportar lo que Dios nos envíe, sin cometer crimen alguno. Este grupo no debe deshonorar a la humanidad cayendo en el canibalismo»<sup>[373]</sup>.

El 16 de abril: «Un día más ha pasado sin ninguna catástrofe. El hielo sigue siendo el mismo. Algunos hombres tienen la cabeza y la cara muy hinchadas, pero no he podido descubrir la causa. Reconozco el escorbuto cuando lo veo y esto no lo es... Alguien ha hecho algo con el pemicán»<sup>[374]</sup>. El 18 de abril Ebierbing cazó una foca y la chuparon hasta dejarla seca para calmar la sed. Meyer, el inválido, fue el último en participar en el banquete. Tyson escribió:

«Pobre Meyer, es muy alto y delgado. Lleva en las manos un monstruoso par de guantes de piel de ciervo, demasiado grandes para él. Daba lástima verle, aunque resultaba casi grotescamente divertido (si el caso no hubiera sido tan serio) ver cómo se esforzaba por recoger algunos huesos, una vez abandonados, para mordisquearlos de nuevo en busca de una pizca de carne. Los guantes eran tan grandes y tenía las manos tan frías, que no notaba cuando había cogido algo y, al levantarse, casi cayendo a causa de la debilidad, una y otra vez se encontraba con que no había cogido nada. Si Doré hubiera querido un modelo para el Hambre, habría podido dibujar a Meyer en ese momento y habría acertado. Era la cosa de aspecto más desdichado que he visto en mi vida»<sup>[375]</sup>.

Desde el 9 de abril el tiempo había sido bonancible y les había permitido flotar sin contratiempos hacia el sur en su témpano. Viajaron dos grados enteros hacia el sur y estaban en los 53° 57', cuando se desató una tormenta a última hora de la tarde del día 19. A las nueve de la noche las olas cayeron con tanta fuerza sobre el témpano, que se llevaron todo lo que no estaba bien sujeto. Pusieron a las mujeres y los niños en el bote y aguantaron, mientras las olas caían sobre ellos a intervalos de cinco minutos. Las olas se llevaron la tienda y también las pieles y prendas de vestir amontonadas. Hacia la medianoche, las olas adquirieron un ritmo de quince a veinte minutos y lanzaban el bote de un lado al otro del témpano. En los intervalos de calma volvían a arrastrarlo hasta el centro, bombardeado por trozos de hielo que salían volando de la oscuridad. A las siete de la mañana del día 20, con el agua hasta los tobillos, Tyson ordenó una nueva evacuación. «Fue la mayor lucha por la vida que habíamos librado hasta entonces», escribió. «No sé cómo pudimos resistir. Dios debió de darnos fuerzas para ello. Durante doce horas apenas se oyó un sonido, con excepción del llanto de los niños y mis órdenes de “aguantad” y “más fuerte” y “con todo vuestro peso”, y la respuesta de “a la orden, capitán”, que por una vez no se hacía esperar demasiado»<sup>[376]</sup>.

Llegaron a un témpano, descansaron un rato, luego pasaron a otro bajo chubascos de aguanieve y lluvia. Sigue el relato de Tyson:

«22 de abril. Ahora, al recordar los detalles, parece como si durante toda la noche hubiéramos sido juguete de los elementos. Jugaron con nosotros y nuestro bote

como si fuéramos pelotas de tenis de mesa. Ningún hombre podrá creer nunca, ni podrá describir la pluma, la escena por la que pasamos, ni yo mismo puedo creer que otro grupo capeara una noche como aquélla y viviese para contarlo. Sin duda nos salvamos sólo por voluntad de Dios y supongo que por algún buen propósito suyo. Cuanto más pienso en ello, más me maravilla que no fuéramos arrojados al mar todos juntos y no nos triturase el hielo enfurecido y aplastante. Mas henos aquí, niños y todo, incluso el recién nacido, sanos y salvos, con excepción de las magulladuras. Estamos medio ahogados y ateridos de frío, porque nuestra ropa está mojada, sin cobijo, ni sol suficiente para secarnos siquiera por fuera. No tenemos nada que comer; todo se ha acabado. La perspectiva es mala»<sup>[377]</sup>.

Remando de témpano en témpano, finalmente, a las cuatro y media de la tarde del 28 de abril, vieron un vapor que enarbolaba las barras y estrellas. Fueron tras él, pero no los vio. Aquella noche hicieron una hoguera con la grasa de foca que les quedaba. El fuego pasó inadvertido. Al amanecer el día 29, otro barco se materializó a ocho millas de donde estaban. De nuevo remarón en su dirección, pero quedaron atascados en el hielo. Subieron al témpano más próximo, izaron una bandera y gritaron hasta enronquecer, al tiempo que disparaban varias descargas apuntando al aire. A la tercera descarga el barco respondió. Hizo tres disparos y puso proa hacia ellos. Entonces, de forma desconcertante, viró hacia el sur, el norte y el oeste, antes de alejarse hacia el sudoeste. Tyson se dio cuenta de que los tres disparos habían sido una casualidad. En un despreocupado juego del gato y el ratón, el mismo barco salió de detrás de un iceberg a última hora de aquella tarde, pero de nuevo se escurrió sin establecer contacto. Por fin, a las cinco de la mañana del 30 de abril de 1873, avistaron otro barco y esta vez los del barco les vieron también. Lanzaron unos botes al agua para recogerles, pero los náufragos no podían esperar. Tras arrojar por la borda todo lo que llevaban en el bote, remarón hacia su salvador y subieron a bordo.

Era el *Tigress*, un barco de Terranova que se dedicaba a cazar focas y cuya tripulación poco sabía de la expedición del *Polaris*; al principio no creyó a Tyson cuando explicó que habían navegado a la deriva en el hielo desde el 15 de octubre del año anterior. «¿Y estabais en él noche y día?»<sup>[378]</sup>, preguntó un marinero con suspicacia. La pregunta fue demasiado para Tyson. Se dobló y empezó a hacer involuntariamente unos ruidos secos que al principio le desconcertaron. Al reconocer el reflejo dormido, los emitió con más fuerza todavía. «Mis músculos de la risa, después de tanto tiempo sin ejercitarse, se estremecieron con una sensación desacostumbrada»<sup>[379]</sup>, escribió, cuando por primera vez en seis meses oyó el sonido de su propia risa.

El 9 de mayo, Tyson y su grupo ya se encontraban en Terranova, desde donde telegrafiaron a Washington la noticia de la muerte de Hall, su huida del hielo y el

destino incierto del *Polaris*. Cuando finalmente volvieron a Estados Unidos, ya habían empezado las operaciones de búsqueda del grupo de Budington. El *Tigress* fue requisado como barco de salvamento, reforzado a toda prisa y enviado directamente al Ártico de nuevo, junto con un barco más pequeño, el *Juniata*, y un minúsculo yate de vapor. No obstante, fue un barco ballenero escocés, el *Ravenscraig* de Kirkcaldy, el que encontró a los supervivientes y los llevó a lugar seguro. Lo habían pasado casi tan mal como los hombres de Tyson en el témpano. Al *Polaris* se le había abierto una nueva vía de agua que era peor que la que ya tenía y Budington, Bessels, Chester y sus hombres habían tenido que desembarcar en la costa occidental del estrecho de Smith. Entonces habían desmantelado el barco y embarcado en los botes, con los que habían navegado centenares de millas costa abajo hasta llegar a los caladeros de ballenas, donde el *Ravenscraig* los había rescatado.

La sensación fue inmensa. Al conocerse los primeros informes, los expertos en el Ártico se negaron a dar crédito a lo que había sucedido. Que la expedición se desarrollara de forma tan desastrosa —y, al parecer, tan incompetente— sencillamente no era posible. En cuanto a la dramática huida en el témpano de hielo, sólo podía ser una invención, algún truco para llamar la atención. Pero no, todo era verdad. Hall había muerto, la misión se había venido abajo y diecinueve hombres, mujeres y niños realmente habían flotado desde el estrecho de Smith, bajando por la costa de la isla de Baffin y pasando por delante de la boca de la bahía de Hudson, hasta llegar a Labrador, una distancia de casi dos mil millas.

Era una historia notable que podía parangonarse con la de Franklin en todos los aspectos —el viaje a lo desconocido, la muerte del comandante, el naufragio y la retirada— con la afortunada excepción de que esta vez los miembros de la expedición habían sobrevivido. Tenía, además, un aspecto de gran interés periodístico, como era la participación de mujeres y niños: los fotógrafos invitaron a los esquimales a posar para retratos de grupo, madres de corazón tierno enviaron ropa para los niños, y los aficionados a las estadísticas calcularon, no sin lágrimas en los ojos, que el pequeño Charlie Polaris había nacido más al norte que cualquier otra persona en la historia del género humano. Brotaron también lágrimas cuando Hans y su familia tuvieron que volver a Groenlandia: los niños estaban tan complacidos con su ropa nueva, que se la habían puesto toda a la vez y apenas se les veía la cara. Pero si se examinan atentamente las fotos que les hicieron durante aquellos breves días, se advierte una imagen menos romántica. Hay una en particular, la de un grupo de los supervivientes del témpano, en la cual los esquimales están sentados en medio de sus compañeros blancos. Mientras que los blancos aparecen repanchigados, hinchando el pecho, sujetando con fuerza las pipas y poniendo cara de héroes, los esquimales están sentados con cara pétrea, aburridos, inseguros y deprimidos. No participan de la gloria, porque para ellos no significa nada. Tienen historias que contar, pero, a falta de palabras o de crédito, su mirada es vacía, adusta. Incluso teniendo en cuenta el carácter primitivo de las técnicas fotográficas de la época, así como las diferencias

culturales, dan la impresión de que todo el asunto huele mal.

Todo salió a la luz en la investigación: las borracheras, el liderazgo deficiente, las acusaciones y contraacusaciones. Fue como si una hemorragia hubiera ensuciado una sábana hasta entonces blanca. Cada uno de los miembros de la expedición fue sometido a un contrainterrogatorio y cada cual ofreció una interpretación diferente de los acontecimientos, con un hilo común, a saber: la creencia de que si Hall hubiese vivido, habrían llegado al polo. Pero ¿por qué Hall no vivió? ¿Cómo había muerto? Los diarios del propio Hall se habían perdido y los otros, los que los barcos de salvamento habían recuperado en el escenario de la última varadura de Budington, no contenían ninguna referencia al asunto, ya que se habían arrancado las páginas pertinentes. ¿Dónde estaban las pruebas? Aquí las respuestas competían torpemente unas con otras. Se había lanzado un baúl sellado al mar; el baúl lo habían abandonado en el hielo; lo habían preservado, pero luego se había extraviado; se habían quemado varios papeles, quizá. Los diarios que se conservaban ofrecían, en el mejor de los casos, insinuaciones. La Junta tuvo que hacer un gran esfuerzo para abrirse paso entre los testimonios contradictorios, antes de sacar la conclusión de que Hall había muerto de apoplejía.

El 16 de febrero de 1874, la Sociedad Geográfica Norteamericana celebró una recepción en el Cooper Institute presidida por el juez Daly, su presidente. Todos los supervivientes del *Polaris* se hallaban en el estrado y fueron invitados a hablar. Tyson fue el más vitoreado de todos. Daly sacó la vieja bandera de Wilkes, que había acompañado todas las expediciones polares estadounidenses a la Antártida o al Ártico. «Está entre las pocas reliquias con las que han vuelto y el señor Grinnell nos pide que digamos que está dispuesto a enviarla otra vez, si hay preparada alguna otra expedición estadounidense al polo, pero no para cualquier otro propósito<sup>[380]</sup>». Hubo aplausos. Todos acordaron presionar al Gobierno para que se concediese una paga extra a los supervivientes. Luego, Isaac Hayes se levantó y mostró a todo el mundo sus diapositivas de Groenlandia, tomadas con un *stereopticon*. El día era frío, pero los hombres del *Polaris* sudaron.



«La Esfinge invisible del Norte supremo todavía protege con celosa vigilancia los arcanos de su misterio bloqueado por el hielo. Sus dedos todavía sujetan con tenaz agarre la pista que conduce a su codiciado secreto; los siglos han llegado y se han ido; generaciones de almas heroicas se han esforzado y fracasado, luchando con la Esperanza por un lado y la Muerte por el otro... todavía aprieta, en solemne silencio, el acertijo en su gélida palma... y continúa siendo una fascinación y una esperanza, al tiempo que persistentemente desconcierta a la razón, a la habilidad y al coraje del hombre<sup>[381]</sup>».

Esto escribió el director del diario de Tyson el 1 de enero de 1874. Molestó intensamente a Sherard Osborn y a su amigo Clements Markham.

El caos total del último viaje de Hall no produjo impresión en Gran Bretaña. Lo que se observó, en cambio, fue que había llegado en barco más al norte que cualquier otro explorador. Era una tendencia de mal agüero que no podía permitirse que continuara. Osborn y Markham, cuando eran dos jóvenes oficiales, habían servido juntos en la última expedición británica en busca de Franklin, y ahora llevaban diez años pidiendo que se hiciera un nuevo intento de llegar al polo. Habían incordiado sin cesar al Gobierno británico y a la Real Sociedad Geográfica, empleando todos los incentivos posibles. En 1865 Osborn se lamentó de la nueva escuela de hombres de «descansad y sentíos agradecidos»<sup>[382]</sup>, como los llamaba él. Desde 1865, el presupuesto naval había excedido de ciento cincuenta millones de libras, de las cuales seiscientos cincuenta mil se habían destinado a la investigación científica y, de esa suma, una proporción aún más minúscula se había gastado en la exploración. La Armada real se estaba muriendo a causa de la inactividad. «Un gobernante sabio y un pueblo sabio procurarán, a mi modo de ver, satisfacer un anhelo que es la savia de la profesión»<sup>[383]</sup>, dijo a la Real Sociedad Geográfica. «¿Sería demasiado pedir una fracción de la vasta suma que se invierte anualmente en los gastos navales, dos pequeños barcos de hélice y ciento veinte oficiales y marineros, de los cincuenta mil hombres que anualmente se ponen a disposición del Almirantazgo?»<sup>[384]</sup> Invitó a los miembros de la Sociedad a examinar el mapa. «Ustedes», dijo, «como institución científica, tienen ante sí una región desconocida de 2.929 290 kilómetros<sup>2</sup> de la

superficie del globo totalmente en blanco.»<sup>[385]</sup>.

Leyó una carta de Edward Sabine, uno de los gigantes británicos de la exploración que habían estado en el Ártico ya en 1818: «Llegar al polo es la mayor proeza geográfica que se puede intentar, y confieso que me dolería que el primero en conseguirlo no fuera un inglés»<sup>[386]</sup>. Mencionó el apoyo del gran duque Constantine, presidente de la Sociedad Geográfica Imperial de Rusia. Citó a *Lady Franklin*: «Por el crédito y el honor de Inglaterra, la exploración del polo no debería dejarse en manos de ningún otro país... ¿puede haber un momento tan propicio como el actual?»<sup>[387]</sup>. Luego apeló a Markham, que disparó una extraordinaria andanada de mentiras. Y añadió, refiriéndose a la más horrible trampa de hielo de la bahía de Baffin:

«La estimulante y gratificante tarea de cargar contra el hielo en la bahía de Melville, excavando muelles, persiguiendo osos y cazando colimbo y araos, en el paisaje más precioso e impresionante que quepa encontrar en esta tierra, se cambiará por un invierno ártico con sus maravillosos cielos, su cordial camaradería, y sus rondas de alegría... Baste decir que el clima es el más sano del mundo, y que retirarse del estrecho de Smith a los asentamientos daneses en el verano es facilísimo y no presenta ningún peligro»<sup>[388]</sup>.

Los del Almirantazgo contestaron que nadie iba a ir al polo si ellos podían evitarlo. Además —y era verdad— las diversas instituciones no lograban ponerse de acuerdo sobre cuál era la mejor ruta. Enviaron a Osborn a la India para cerrarle la boca.

Osborn regresó en 1868 y volvió a la carga. Criticó al Almirantazgo por su «nivel absoluto de mediocridad»<sup>[389]</sup> y por reírse de «las diferencias de opinión que permitían a la vieja y querida Armada cojear en su macadamizada carretera de cruzar reales patios y aferrarse a la rutina»<sup>[390]</sup>. Todo el mundo sabía que el estrecho de Smith era la mejor ruta. Citó opiniones de peso para probarlo. La Real Academia Sueca, refiriéndose al mar Polar abierto de Petermann, afirmaba que «esta opinión es en sí misma tan contraria a toda la experiencia, que apenas merece ser refutada»<sup>[391]</sup>. Y el almirante Lüthe, circunnavegante y presidente de la Academia Imperial de Ciencias de San Petersburgo, rechazaba todo el argumento. «No importa el rumbo que se siga, siempre y cuando se haga algo. La ciencia sin duda se beneficiará de ello, y veo con sincero placer que empieza usted a reactivar el asunto.»<sup>[392]</sup>

Osborne estaba furioso. Los franceses estudiaban la posibilidad de mandar una expedición naval a través del estrecho de Bering, pero también habían enviado planos de un submarino con el que pensaban pasar por debajo del casquete de hielo y salir a la superficie en el polo. El submarino francés constaba de un tubo de dos metros de diámetro, con los dos extremos en forma de cono para romper el hielo y estaba

dotado de una balaustrada ornamental alrededor de lo que pasaba por ser la torre de mando, desde la cual el comandante, como un personaje de Julio Verne, podría contemplar su conquista. El submarino nunca se construyó y la expedición naval no llegó más allá de San Francisco. Pero, dijo Osborne, ¿por qué Gran Bretaña no aprovechó la oportunidad, mientras estuvo a su alcance? Estaba agitado, echaba chispas y poco faltó para que agarrase las charreteras del Almirantazgo y lo zarandease. El Almirantazgo dijo que la expedición era demasiado peligrosa y envió a Osborn a China.

En 1874, Osborn regresó de nuevo, en forma, bronceado y con el polo todavía en la cabeza. Dijo que el polo no era demasiado peligroso. Clements Markham había mandado a su primo Albert a pescar ballenas en el Ártico. El diario de Albert, que dejaba constancia, entre otros acontecimientos, del rescate del grupo de Budington, anunció que el Ártico era totalmente seguro. Reconocía que sólo había penetrado en el estrecho de Lancaster, muy al sur del estrecho de Smith, pero daba lo mismo, ¿no? Clements Markham secundó las opiniones de su primo en un libro propio, *The Threshold of the Unknown Region* [El umbral de la región desconocida], en el cual deploraba el abandono del Ártico por parte de Gran Bretaña. «Nosotros, en Inglaterra», escribió, «hemos sido condenados hasta ahora por nuestros gobernantes a la deshonra de mirar, mientras los demás terminan el trabajo que tan gloriosamente comenzaron nuestros antepasados.»<sup>[393]</sup> ¿Y por qué? Porque nadie sabía qué ruta era la mejor y temían a las enfermedades. ¡Menudas paparruchas pusilánimes! La expedición de Hall había probado que el estrecho de Smith era sin duda la ruta más fácil y, en lo que se refería a las enfermedades, las estadísticas probaban que en las expediciones al Ártico moría menos gente que en cualquier otro de los viajes que la Armada real hacía en todo el globo; de hecho, gracias a la pureza de las condiciones y al aislamiento, en el Ártico había menos probabilidades de pillar un resfriado que en casa. En cuanto al escorbuto, Markham lo trataba con desdén. «Azote de la Armada en tiempos pasados, apenas es conocido ahora»<sup>[394]</sup>, dijo. Su libro fue un gran éxito de ventas.

Tanto Markham como Osborn instaron al público a pensar en los beneficios científicos que podían obtenerse de la exploración del polo. «El mero golpe de efecto de izar una bandera en el lugar llamado “nuestro polo” y cantar *Rule Britannia*... no es el objeto de mis esfuerzos»<sup>[395]</sup>, dijo Osborn. Markham escribió algo parecido: «No es husmeando en la masa flotante de hielo lejos de tierra, sino explorando minuciosamente centenares de kilómetros de costa, como se hace el trabajo más útil en la región desconocida»<sup>[396]</sup>. Ninguno de los dos hombres sabía muy bien en qué consistían los beneficios y, cuando les forzaban a explicarse, respondían con vaguedades sobre mapas, mareas e imanes. En honor a la verdad, con todo, hay que reconocer que resultaba difícil ser preciso sobre lo desconocido... y esta era su mejor baza. La precisión, la certeza y un conocimiento absoluto del funcionamiento del planeta eran las cosas que preocupaban a la Gran Bretaña posdarwiniana. El Ártico

era impreciso. Por consiguiente, debía introducirse en el orden del universo.

El público se entusiasmó con la perspectiva. «La fuerza de una nación se gana mediante esta clase de trabajos de Hércules y esfuerzos obstinados», escribió *Gentleman's Magazine* en un alarde de patriotismo admirable, aunque confundido. «Id en pos del gran secreto y, con la ayuda de Dios, todavía lo resolveremos, trazaremos los mapas de todos los mares septentrionales y luego nos aplicaremos a nuevos trabajos que tal vez ayuden también a la humanidad<sup>[397]</sup>». El apoyo fue en aumento y, en agosto de 1874, el Gobierno británico reconoció la posibilidad de una nueva expedición al Ártico. Luego, el 17 de noviembre, el primer ministro, Benjamin Disraeli, dio su aprobación oficial.

Se asignaron dos barcos de la Armada: el *Alert*, cuyo capitán era George Nares, veterano de la búsqueda de Franklin, y el *Discovery*, bajo el mando de un tal Henry Stephenson. El teniente Albert Markham fue nombrado segundo oficial, después de Nares. En otro tiempo, Gran Bretaña había tenido sus dudas sobre los méritos de los barcos pequeños, comparados con los grandes. Pero esas dudas pertenecían a una época diferente y se referían a las aguas poco profundas del paso del Noroeste. Los dos vapores de ahora eran gigantescos en comparación con los de antes. El *Alert* desplazaba setecientas cincuenta y una toneladas y tenía un motor de cien caballos de vapor. El *Discovery* desplazaba quinientas cincuenta y seis toneladas, disponía de noventa y seis caballos de vapor y, al igual que su compañero mayor, podía navegar a vela, además de a vapor. Cada barco llevaba sesenta hombres entre oficiales y marineros, así como provisiones para tres años. Sólo el número de oficiales era mayor que el total de miembros de la última expedición de Hayes e incluía tantos tenientes que habrían podido adoptar un nombre colectivo. Les acompañaría hasta Groenlandia un barco nodriza, el *Valorous*, que llevaría combustible y provisiones para reponer lo que se gastara en el viaje de ida. Después, el *Alert* atravesaría el estrecho de Smith hasta el canal de Robeson y más allá, y el *Discovery* anclaría no más al norte de los 82°, para hacer de barco de salvamento en el caso de que el *Alert* se viera atrapado. El coste total de la expedición fue de ciento cincuenta mil libras, esto es, varios millones de libras de hoy. Cuando Gran Bretaña hacía algo, decía el mensaje, lo hacía como era debido. Con esta inmensa demostración de fuerza enseñaría a Estados Unidos de qué estaba hecha la madre patria, resolvería montones de interrogantes científicos — fueran los que fuesen— y, de forma imperativa, sería la primera en llegar al Polo Norte. Las instrucciones de Nares eran largas y contenían páginas que hablaban de diversos asuntos científicos<sup>[398]</sup>, pero lo esencial se encontraba en el primer párrafo: debía llegar al polo y, en su defecto, debía llegar más al norte de lo que nadie había llegado antes.

Los barcos de Nares zarparon del puerto de Portsmouth el 29 de mayo de 1875 en medio de sonoros aplausos. «Nadie que estuviese a bordo de los dos barcos podrá olvidar jamás la despedida que se tributó a los barcos de descubrimiento en aquella ocasión», escribió Nares.

«Grandes multitudes ocupaban todos los muelles y malecones en ambos lados del puerto; la playa de Southsea, hasta el castillo, se hallaba abarrotada hasta el borde del agua; las tropas de la guarnición desfilaron en el terreno comunal y, en los barcos de guerra surtos en el puerto, la marinería subió al aparejo y prorrumpió en vítores ensordecedores al pasar nosotros, al tiempo que resonaban en el aire los gritos de los espectadores que estaban en tierra y a bordo de los vapores, yates y embarcaciones pequeñas que se apretujaban en el agua<sup>[399]</sup>».

La excitación había contagiado incluso al palacio de Buckingham. Nares apretaba en la mano un telegrama de la reina Victoria que decía: «LES DESEO SINCERAMENTE A USTED Y SUS BRAVOS COMPAÑEROS TODOS LOS ÉXITOS, Y CONFÍO EN QUE PUEDAN CUMPLIR SIN PERCANCE ALGUNO LA IMPORTANTE MISIÓN QUE HA EMPRENDIDO DE FORMA TAN VALIENTE»<sup>[400]</sup>. Fue una despedida magnífica, especialmente a juicio de Nares —era un hombre serio e imperturbable, que escribía de acuerdo con su carácter—, pero la ensombreció la ausencia de Sherard Osborn. El hombre que había hecho tanto durante tanto tiempo, para poner los dos barcos en el agua, había muerto súbitamente de una embolia tres semanas antes. Clements Markham estaba allí, por supuesto, tan entusiasmado y optimista como siempre. (Iba a bordo del *Valorous* y se interesaba tanto por sus prodigios, que tomaba nota de todos los detalles personales, hasta de la cicatriz que uno de los hombres de Nares tenía en el dedo gordo de un pie). Pero que Osborn no estuviese con ellos resultaba extraño... y presagioso.

El 6 de julio de 1875 el *Alert* y el *Discovery* ya estaban a la altura de la isla Disko, donde embarcaron perros, prendas de vestir —demasiado pocas— y un esquimal que se llamaba Frederick y sería el encargado de los perros. Más adelante recogieron al infatigable Hans Hendrik, que esta vez dejó a su esposa, Merkut, y a sus hijos en tierra. (Esto fue un alivio para Nares, ya que Merkut había adquirido fama de difícil. Las mujeres preocupaban a Nares. No quería que perturbasen la tranquila eficiencia con que los hombres hacían su trabajo. Para Nares, uno de los principales méritos de Frederick era que estaba soltero). Llenaron de nuevo los depósitos de agua con trozos de hielo que sacaron de un iceberg y estuvieron a punto de provocar un desastre. Uno de los marineros arrancó sin querer con su pico todo el casquete, con lo que perturbó el equilibrio del iceberg y el hombre tuvo que hacer acrobacias mientras la masa de hielo giraba en el mar. Finalmente lograron rescatarle y la tripulación se lo tomó a risa, pero Nares escribió en tono adusto que «el incidente... llevó aparejado cierto peligro, el cual yo hubiera preferido evitar»<sup>[401]</sup>.

El 17 de julio salieron de Disko y Clements Markham se despidió de ellos agitando la mano. El *Valorous*, en el que viajaba Markham, izó una señal en los tres palos: «Adiós. Regresad pronto». El *Discovery* replicó: «Gracias». Al cabo de unos instantes el *Alert* hizo lo mismo. Desaparecieron en la nieve del Ártico y Markham regresó a Londres con noticias entusiastas sobre la marcha de la expedición.

Durante todo el verano de 1875, Gran Bretaña saboreó su vuelta a la empresa del Ártico. «Inglaterra ocupa de nuevo su puesto en la vanguardia del descubrimiento»<sup>[402]</sup>, aplaudió *Blackwood's Magazine*. «Ha organizado una expedición con una compleción y una eficiencia como nunca antes caracterizaron sus previas empresas». La Real Sociedad Geográfica, que había apoyado incondicionalmente a Osborn y Markham, estaba contentísima. «No cabe ninguna duda de que gozamos de mucho favor entre el público»<sup>[403]</sup>, dijo a sus miembros el presidente, Sir Henry Rawlinson. Los miembros estaban alegres como colegiales que hubieran recibido permiso para salir de paseo. Cuando, el 8 de octubre, el sultán de Zanzíbar asistió a una de sus sesiones (se había advertido a los miembros que debían portarse mejor que nunca: el sultán era su único miembro honorario extranjero), expresó que estaba absolutamente maravillado ante las cosas que estaban haciendo sus colegas británicos. Dijo que tendría que leer las antiguas crónicas árabes para recordar logros semejantes. Fue un discurso solemne y elegante, que fue recibido con aplausos. Sin embargo, bajo sus barbas y sus trajes oscuros, los oyentes estaban buscando metafóricamente un tirachinas en los bolsillos de sus pantalones cortos. Tenían el Polo Norte a la vista y querían derribarlo como si fuera una manzana en un árbol.

Nares no era el hombre apropiado para una incursión en un huerto. Contaba 45 años de edad, había nacido en Aberdeen, pertenecía a una familia en la que habían abundado los marinos, había ingresado en la Armada a los 14 años y estaba acostumbrado a las órdenes. Era sensato, eficiente y tenía experiencia ártica. Estaba familiarizado con los viajes en trineo, pues había tomado parte en las monumentales expediciones en busca de Franklin, con trineos tirados por hombres que había mandado McClintock (le faltaba poco para pertenecer al fabuloso grupo de los que habían hecho dos mil kilómetros) y conocía el hielo tan bien como cualquiera. Tenía aspecto de hombre cabal —en un cuadro de la Galería Nacional de Retratos de Londres aparece como un hombre alto y decidido, barbudo, calvo y serio— y no se podía dudar de su valor ni de su competencia. «A lo que el hombre pueda atreverse, él se atreverá», comentó *Blackwood's*, «y no faltará ningún esfuerzo de habilidad o valentía para llevar a buen término la expedición que manda»<sup>[404]</sup>. Pero Nares carecía de humor, imaginación y carisma. No era un Kane, un Hayes ni un Hall. Fue mala suerte que le eligiesen para esta tarea. Habría sido más feliz donde estaba, que en 1874 era al mando del viaje de investigación del *Challenger* en la Antártida. Pero le habían ordenado que fuera al Norte, así que allí fue. Sus hombres le llamaban «Papaíto».

Quizá, con todo, el Almirantazgo no se había equivocado tanto al escoger a Nares. Donde el brío y la visión habían fracasado, tal vez la disciplina imperturbable y maquinales de la Armada real daría buenos resultados. No habría discusiones sobre si debían volver a casa o no. No habría caprichosos abandonos de barcos, situaciones bochornosas en témpanos de hielo, ni dudas sobre quién mandaba. Nares llevaría las

cosas hasta su lógica conclusión; si algo no podía hacerse, lo diría, y no permitiría que sus hombres muriesen.

Nares y sus vapores pasaron por delante del cabo Alexander y penetraron en la cuenca de Kane, siguiendo la misma ruta que Hall. Dejaron depósitos de provisiones a diestra y siniestra —a intervalos de, como mínimo, unos cien kilómetros, como dictaban las órdenes del Almirantazgo— y vieron con desdén lo mal que sus predecesores habían trazado los mapas de la costa. Nares sacó la conclusión de que Kane, Hayes y Hall eran pésimos navegantes. Mientras navegaba con rumbo norte, trazó mapas de un par de islas, por ejemplo, que Inglefield primero había dicho que eran dos, pero luego Kane había fundido en una sola. Más adelante descubrió que los mapas de Hayes contenían errores que se medían por kilómetros (típico) y que Hall había cometido varios errores minúsculos (sumamente irritante). No tuvo en cuenta que su expedición era mayor, contaba con más fondos y estaba mejor organizada que cualquiera de las que habían penetrado antes en el estrecho de Smith; en vez de ello, riñó a los estadounidenses como una niñera poniendo orden después de una fiesta tumultuosa.

A finales de agosto, el *Discovery* instaló sus cuarteles de invierno permanentes en la Tierra de Grant, al norte del canal de Kennedy. El *Alert*, mientras tanto, continuó subiendo por la costa occidental del canal de Robeson. Con la ayuda de una tempestad del sur que quitó el hielo de su paso, el 1 de septiembre Nares llegó al punto más septentrional que hubiese surcado un barco, los 82° 24'. Quince días después alcanzó los 82° 27', donde, justo antes de que empezara a helar, penetró en una bahía que ofrecía seguridad suficiente para invernar en ella. En el plazo de unas horas, los vastos bloques de hielo entre los que había pasado, algunos de los cuales pesaban treinta mil toneladas o más, formaron una masa sólida que rodeó totalmente la bahía. El *Alert* no era un barco rompehielos; sus máquinas le permitían navegar entre témpanos, pero una larga extensión de hielo —aunque fuera de unos cuantos palmos de grosor— le obligaba a detenerse. Ante él se alzaba una barrera de alrededor de quince metros de altura y no había ninguna esperanza de poder romperla hasta el siguiente deshielo. Con todo, era un buen lugar para tener los icebergs a raya y al tiempo estar protegidos por la barrera en el lado del mar. Dieron a su fondeadero el nombre de «playa de Floeberg».

Nares nunca había dado mucho crédito a la hipótesis del mar Polar abierto y la situación en que se encontraba ahora venía a confirmar sus sospechas. No podía ver ni pizca de agua. La expedición de Hall había avistado tierra desde lejos, pero, al mirar hacia el norte con su catalejo, sólo vio montículos de hielo que se extendían hacia el horizonte. Se apresuró a coger su diario y añadió a él más comentarios despectivos sobre las prácticas estadounidenses, dejando que Albert Markham captase el momento.

«No se podía ver más que hielo, compacto e intransitable: ¡una masa sólida e

impenetrable que ni la mayor dosis de imaginación o creencia teórica podría convertir jamás en un “mar Polar abierto”! Nos vimos obligados a regañadientes a sacar la conclusión de que realmente habíamos llegado a la orilla del océano Polar; un mar helado cuyo carácter descarta totalmente la posibilidad de que un barco navegue por él; una amplia extensión de hielo y nieve cuyas impenetrables inmensidades parecen desafiar los insignificantes esfuerzos de los mortales por invadir y sacar a la luz sus misterios hasta ahora cerrados y ocultos<sup>[405]</sup>».

Así pues, los barcos no podían llegar al polo. El Almirantazgo, sin embargo, ya había contado con ello y había dotado a Nares de trineos para continuar avanzando a partir de donde los barcos tuvieran que detenerse. Nares despachó diligentemente varios grupos que debían dejar depósitos de provisiones para las expediciones de la primavera. Fueron al oeste y penetraron en la Tierra de Grant y, al norte, en dirección al polo. Los perros sufrían ataques inexplicables y, como Nares era en el fondo partidario de la tracción humana, los hombres avanzaban con dificultad por el hielo para cumplir sus órdenes. Antes de que partieran, Nares les hizo una advertencia. Uno de sus numerosos tenientes, Wyatt Rawson, dejó constancia de ella así: «la jornada de trabajo más dura que nunca hubiéramos imaginado, y no digamos vivido, no tenía punto de comparación con el trabajo que nos darían los trineos»<sup>[406]</sup>.

El trabajo era más que duro: estuvo muy cerca de matarlos. El teniente Pelham Aldrich regresó de un viaje al oeste que le dejó exhausto. El teniente William May, que le acompañó, volvió herido y con síntomas de congelación. Sus heridas tardaron cinco meses en curarse. Albert Markham regresó del norte cojeando y con un tercio de su grupo de veinticuatro hombres aquejado de congelación, tres de ellos tan graves, que perdieron varios dedos de las manos y los pies. «El capitán Nares estaba en lo cierto», escribió el teniente Rawson, «muy en lo cierto»<sup>[407]</sup>.

Aquel invierno la tripulación se divirtió de la manera tradicional. Los capitanes británicos siempre habían hecho hincapié en la importancia de tener a sus hombres ocupados durante los meses sin sol. Los diarios de Kane, Hayes y Hall habían descrito la monotonía de un invierno ártico —una monotonía que posiblemente había sido su perdición— y Nares no iba a permitir que a sus hombres les ocurriera lo mismo. Construyeron una pista de patinaje<sup>[408]</sup>, hubo castillos de fuegos artificiales, combates de boxeo y clases nocturnas. Pelham Aldrich organizó un periódico y todas las semanas tenía lugar la «Función del Jueves», un entretenimiento semididáctico con canciones, lecturas y cuadros vivos. La primera se celebró el 11 de noviembre e incluyó una charla sobre «la rana saltadora», a cargo del doctor Edward Moss. El 18 de noviembre Nares reinstituó el «Real Teatro Ártico», que había fundado Parry durante su primer invierno en la región en 1819-1820 y que había durado hasta las expediciones para rescatar a Franklin, hacía ahora más de veinte años. Los oficiales se disfrazaban y retozaban en cubierta delante de la tripulación, con gran regocijo de todos. Pero hacía frío. Como escribió Nares, «una representación en la cubierta



superior, con una temperatura de unos veintinueve grados bajo cero, hace que todo el mundo empiece pronto a anhelar el final»<sup>[409]</sup>. Así que, en la siguiente representación bajaron a la cubierta inferior; tuvo lugar a la suave temperatura de 10 grados —«ventaja que apreciaron tanto los actores como el público<sup>[410]</sup>»— sobre un telón de fondo pintado en el que se veía a Austria, Estados Unidos y Gran Bretaña luchando por el polo. Los amigos les habían regalado tantos instrumentos de música que se habló de formar una banda. Pero como Aldrich tenía facilidad para los teclados y había un armonio a bordo, prescindieron del resto. «Muy amablemente toca música de baile los jueves por la noche», escribió Nares, «lo cual hace las delicias de los numerosos bailarines.»<sup>[411]</sup> Cuando no bailaban, asistían a alguna representación teatral, disfrutaban de alguna «función» o jugaban a las adivinanzas<sup>[412]</sup>. Según Rawson, se mostraban tan animados que tenían que limitarse a un chiste por día.

Un día, Nares quiso hacer un experimento y soltó una paloma mensajera. Al principio tenían cuatro de ellas, pero el frío las había aletargado y entraron en el barco, donde a dos de ellas se las comieron los perros y a otra, los hombres. La cuarta salió volando hacia el sur por encima del hielo. El mismo experimento lo había intentado *Sir John Ross* en el decenio de 1830, cuando se hallaba atrapado en el paso del Noroeste. No había salido bien entonces y no salió bien ahora. Nunca volvieron a ver la paloma. Pero la visión del pájaro internándose en la oscuridad, camino de un lejano hogar, les había recordado su situación. La civilización estaba a miles de kilómetros; había centenares de kilómetros entre ellos y el asentamiento esquimal más próximo en Groenlandia y, al norte, más cerca ahora de ellos que Edimburgo de Londres, estaba el polo. ¿Qué era ese polo? ¿Era mar abierto? ¿Una isla? ¿Un agujero? ¿Hielo? Si mar, ¿sería una vorágine? Si tierra, ¿habría en ella una nueva raza de seres humanos? Si un agujero, ¿caerían en él? Debía de ser muy difícil para cualquiera con un poco de imaginación no hacerse estas preguntas cuando la paloma se fue volando. Nares se esforzó por expresar sus sentimientos. «Las palomas», escribió finalmente, «son prácticamente inútiles para los exploradores que avanzan por territorio nuevo<sup>[413]</sup>».

El cirujano del *Alert*, el doctor Edward Moss, compensó la insulsez de Nares en un diario lleno de imágenes de lo raro e inusual. Artista capaz y agudo observador, pintaba (con palabras y acuarelas) cuadros evocadores de la vida cotidiana: el salón principal, con sus sillas demasiado rellenas, su tapete de paño verde, sus paredes revestidas de madera y sus grabados enmarcados, donde a los 82° norte emulaban todas las comodidades de un club Victoriano; el servicio matutino, en el cual un capellán embozado en una bufanda predicaba ante sus barbudos fieles, bajo la luz amarilla de un farol de petróleo, mientras el hielo colgaba en forma de plumas del toldo instalado sobre la cubierta; los iglúes contruidos con bloques de hielo en los cuales guardaban los instrumentos científicos, y la manera en que la nieve cubría estos iglúes de tal modo que, cuando él y los demás iban a hacer las observaciones cada hora, caminaban con lámparas por un poblado subterráneo comunicado por

túneles. Como era su primera visita al Ártico, cada detalle lo dejaba maravillado. Las velas de menos de dos centímetros y medio de grosor ardían por el centro, pero se derretían de forma intermitente por fuera, de tal forma que las llamas brillaban a través de una celosía de cera helada. Las estrellas no permanecían quietas en el horizonte, sino que se columpiaban, «en largas curvas como el vuelo de un azor»<sup>[414]</sup>, por efecto de la refracción. Incluso el aire tenía un olor diferente: «al salir por primera vez al aire libre», escribió Moss, «se percibe un leve olor a nueces verdes»<sup>[415]</sup>.

Describía lo que le rodeaba medio entusiasmado y medio asustado.

«En este gélido desierto, hay una agobiante sensación de soledad que aumenta mucho el extraño efecto de la luz de la luna sobre los témpanos de hielo, con sus formas fantásticas y borrosas. El silencio es total, pero de vez en cuando lo rompen los chillidos y alaridos de la banquisa, que sigue moviéndose, ásperos y fuertes como una sirena de vapor, pero sin parangón en el arte o en la naturaleza»<sup>[416]</sup>.

El naturalista del *Alert*, un oficial del ejército que se llamaba Henry Feilden, se sentía igualmente impresionado. Sobre una salida aquel invierno escribió:

«El aire era tan estimulante, que caminábamos de prisa sobre la nieve crujiente cantando, gritando y riendo... ¡Y qué luna! Como un gran espejo o escudo de acero bruñido, no como la ves en los trópicos o el Mediterráneo, pálida, cálida y suave, dibujando sombras en el mar y la tierra, sino fría, brillante y severa; ni una nube o mota en el cenit, pero hacia el sur una sombra verde pálida y delicada, con gruesas líneas de nubes negras cerniéndose sobre ella, nos dijo dónde el sol, muchos grados por debajo de nuestro horizonte, daba luz y calor a todos nuestros seres queridos... Y luego miramos el gran yermo helado que se extendía ante nosotros, hielo liso, hielo tortuoso, montículos, témpanos y banquisas, todo ello mezclado en mística confusión. Si un hombre que contempla semejante escena es incapaz de darse cuenta de su insignificancia y de la grandeza de Dios, me compadezco de él... Volvimos trotando al barco y, al reunimos alrededor de nuestra propia mesa social, brillantemente iluminada, con muchos lujos sobre ella, reímos y hablamos y formamos... un grupo tan completo como cabía encontrar en la cristiandad»<sup>[417]</sup>.

Feilden amaba el silencio de la noche ártica y aprovechaba todas las oportunidades para salir con su fusil y el pretexto de añadir más piezas a su colección de aves disecadas. Mataba pocos ejemplares, pero gozaba del paisaje. Una vez vio la luz más brillante de su vida: un rayo de luna que había quedado atrapado en un lejano

prisma de hielo y que estuvo a punto de cegarle con su resplandor. Otra noche, la quietud lo aturdió: «La naturaleza entera parece hallarse en estado de reposo. Es la misma sensación que te embarga cuando vuelves andando a casa después de un baile en Londres a las cuatro de una mañana de junio»<sup>[418]</sup>.

El sol, que se había puesto en octubre, regresó el 1 de marzo de 1876, después de 142 días —«el periodo más largo, que sepamos, que un mortal ha pasado sin el sol»<sup>[419]</sup>, según Markham— y encontró a los *alertas* (como se llamaban a sí mismos) en forma y felices. Apenas habían notado la oscuridad y entre ellos había un solo enfermo. Había nevado copiosamente, pero el viento había sido tan suave que sólo dos días no habían podido hacer ejercicio al aire libre. El frío, con todo, había sido intenso. Durante la mayor parte de febrero, el mercurio de sus termómetros se heló. A comienzos de marzo la temperatura descendió hasta 74 grados bajo cero, la más baja que hombre alguno hubiese vivido lo suficiente para anotar. «Uno puede ver el cuerpo, y también la ropa, perdiendo su calor»<sup>[420]</sup>, anotó el capellán, sobrecogido. También dejó constancia de que tuvieron que cancelar los combates de boxeo, porque los contrincantes no podían verse debido al aliento. La cola de un perro quedó pegada al suelo al helarse y la lengua de otro se enganchó dentro de una lata de carne, a la vez que el hielo formaba racimos en su pelaje y, cuando se movían, el ruido que hacían recordaba el de una lámpara de brazos.

En estas circunstancias era difícil abogar por la existencia de un mar Polar abierto. Por el contrario, sin embargo, había señales de que podía haber tierra delante de ellos, y no sólo tierra helada, tal como la que encontraran Weyprecht y Payer, sino una tierra soleada donde creciesen plantas. La caza había sido escasa durante el verano anterior —cinco patos, tres liebres, seis bueyes almizcleros— e inexistente durante el invierno. Pero en marzo, Nares vio dos docenas de perdices nivales volando hacia el norte; bandadas de ocas y patos las siguieron unos cuantos días después. Los patos y las ocas volvieron —no había agua, pues—, pero las perdices no. ¿Habían encontrado una fuente de alimento en el polo?

Las salidas con trineos empezaron el 12 de marzo con un viaje para establecer contacto con el *Discovery*. Un encargado de perros danés, que se llamaba Petersen y que Nares había contratado en Groenlandia, llevó a los tenientes Rawson y Egerton al sur. Volvieron al cabo de cuatro días tras recorrer más de veinticinco kilómetros bajo una tempestad de nieve. Todos presentaban síntomas de congelación. Petersen perdió los dos pies y murió tres meses más tarde —de agotamiento, según Nares—, pero Egerton y Rawson se recuperaron, ya que en su caso la congelación había sido leve y ocasionada sólo por frotar las pies de Petersen para reanimarlos. Egerton y Rawson fueron otra vez al sur el 20 de marzo con dos marineros y, después de seis días de duro viaje, llegaron al *Discovery*. Stephenson les tranquilizó diciéndoles que todo iba bien. Así que regresaron al *Alert*.

A las once de la mañana del 2 de abril comenzaron los grandes viajes. Siete enormes trineos, tripulados por cincuenta y tres oficiales y marineros, se desplegaron

en abanico y se pusieron en marcha. El comandante Albert Markham y el teniente Alfred Parr fueron al norte con dos botes (sobre trineos) más tres trineos de apoyo. Otros dos trineos, al mando de Pelham Aldrich y el teniente George Giffard, partieron en dirección oeste con destino a la Tierra de Grant. El teniente Wyatt Rawson, el teniente Lewis Beaumont y el doctor Richard Copping —que había venido del *Discovery*— fueron enviados más tarde al este, con tres trineos, para que explorasen Groenlandia antes de bajar por la costa y volver al *Discovery*. Fue una salida entusiasta, con los gallardetes de seda de los trineos ondeando bajo la brisa y mostrando emblemas heráldicos y nombres imponentes tales como Marco Polo, Victoria, Bulldog y Bloodhound. Todos los tripulantes unieron sus voces en un himno, antes de que los conductores cogieran las cuerdas y partiesen despedidos con tres sonoros hurras. «Una escena sumamente emotiva», anotó Nares, «con todos los corazones inspirados por el entusiasmo y la convicción de que los trabajos, las privaciones y las penalidades que los viajeros estaban a punto de experimentar serían afrontados con valentía<sup>[421]</sup>».

Durante un mes los dos grupos que mandaban Markham y Aldrich, respectivamente, viajaron juntos a través de la isla de Ellesmere y descubrieron con consternación hasta qué punto tendrían que afrontarlo todo con valentía. Avanzaban con dificultad, porque la nieve les llegaba hasta la cintura, usaban picos y palas para atravesar montículos de hasta nueve metros de altura y cuarenta de anchura, y temblaban debido a que las temperaturas llegaban 42 grados bajo cero. Tan escabroso era el hielo, que algunos días recorrían más de veinte kilómetros para quedar unos seis kilómetros más cerca del norte, arrastrando en todo momento cargas que pesaban más de cien kilos por hombre. «Tuvimos que reconocer que el trabajo era más arduo de lo que esperábamos, pero si otros lo habían hecho, nosotros también podríamos hacerlo»<sup>[422]</sup>, escribió el doctor Edward Moss, que les acompañó durante parte del viaje con un trineo de apoyo. La determinación de Moss era menor dos páginas más adelante: «nada puede exceder la monotonía de viajar en trineo», escribió en su diario. «Día tras día la misma rutina, día tras día sólo se ve el mismo hielo sin fin<sup>[423]</sup>». Durante toda una semana, lo único que vieron que no era blanco fueron unas lejanas rocas en la costa. El terreno, mientras tanto, no hacía concesiones. Moss llegó a odiar su grito de guerra: «Uno... dos... tres... ¡Tirad!».

Los viajeros no podían identificarse individualmente a causa de sus *eugenias* —un tipo de pasamontañas que donó la emperatriz Eugenia de Francia y que cubría la mayor parte del rostro—, así que pintaron en su ropa símbolos que les permitían ser reconocidos. Moss estaba fascinado:

«Vistas por detrás, las tripulaciones de nuestros trineos eran un espectáculo extraordinario. Un hombre lucía en la espalda una voluminosa áncora negra con el lema “Agárrate fuerte”, otro llevaba un complicado jeroglífico que olía a francmasonería. Aquí había una locomotora cruzando a toda velocidad un bello

paisaje verde y en la espalda siguiente aparecía un notable retrato del pretendiente de Tichbourne».

En combinación con los gallardetes heráldicos de los trineos, debían de parecer una cruzada terriblemente extraviada. El diario de Moss es un modelo de decoro y en ningún momento afirma que su autor creyera formar parte de un manicomio. Pero, a pesar de ello, ésa es la impresión que produce. «Había también», prosiguió, «una obra artística que habría costado a su autor muchas semanas de meticulosa ejecución, pero que ni él ni nadie sabía lo que representaba<sup>[424]</sup>». Cuando Markham y Aldrich se separaron el 10 de marzo de 1876, uno se dirigió al norte y el otro al oeste, cada uno con dos trineos. Moss regresó al *Alert* con los grupos de apoyo. La capacidad de transmisión del aire enrarecido del Ártico era tan grande, que desde varios kilómetros de distancia aún se podía oír la salmodia: «Uno... dos... tres... ¡Tirad!».

Mientras avanzaban por el hielo de la costa, los hombres de Markham se acostumbraron a un régimen que consistía en alternar tirar de los trineos con dormir, y entonces se dieron cuenta de que no estaban tan bien pertrechados como habían creído. Sus prendas de lana no eran apropiadas para viajar por el Ártico, toda vez que absorbían el sudor, se helaban hasta quedar duras como tablones de madera y resultaba casi imposible abrocharse los botones. Por la mañana tenían que golpear los pantalones con la cabeza de un hacha para poder doblar las rodillas. Las tormentas les obligaban a pasar días sin salir de las tiendas, donde utilizaban sacos de dormir comunales en condiciones de horrible incomodidad. Para ahorrar peso, las tiendas se habían hecho con una tela demasiado delgada y, por razones parecidas de economía, los sacos de dormir se habían confeccionado de acuerdo con especificaciones tan ajustadas como era posible. A Markham le costaba dormir en ellos. «La comodidad, con nuestros sacos de dormir y tiendas helados hasta parecer planchas de hierro más que lana, quedaba totalmente descartada. El aspecto mismo de nuestro cobertor, al entrar en la tienda, bastaba para quitarse de la cabeza toda idea de estar cómodos o dormir<sup>[425]</sup>».

Nares, que había experimentado algo parecido en una época anterior de su carrera, habló de ello con sentimiento:

«Muy pocos pueden comprender la desgracia absoluta que soportaron unos jóvenes en la plenitud de su salud y su fuerza y llenos de vida, cuando se vieron atrapados por una ventarrón dentro de una tienda ligera hecha con una tela que no era más gruesa que la de una tienda normal de críquet... obligados a permanecer tendidos cuan largos eran en un reducido espacio de entre setenta y ochenta centímetros de ancho *para ti y tu compañero* durante uno y dos e incluso tres días seguidos... apretados para economizar espacio, cabeza y pies alternando como sardinas en lata... donde, si el saco te permite mover las piernas, por fuerza

te arriesgas a dar una patada en la nariz a tu compañero. Dentro del saco herméticamente cerrado está demasiado oscuro para leer y pobre del que tenga la boca abierta. Porque todo el interior de la tienda está lleno de nieve acumulada... tan fina y ligera... que puede compararse con las motas de un rayo de sol... siempre moviéndose gradualmente hacia abajo y formando un depósito espeso y creciente encima del cobertor de lona extendido sobre los hombres apretujados»<sup>[426]</sup>.

En esas sórdidas condiciones sus ropas se deshlaban, saturando los sacos de dormir, que luego se helaban al colocarlos en los trineos, incrementando con ello el peso de la carga y haciendo que la noche siguiente fuera más incómoda todavía.

Una vez iniciada la travesía del mar Ártico para alcanzar el objetivo principal de la expedición, Markham empezó a tener dudas sobre cuánto tiempo duraría su grupo de quince hombres. El 6 de marzo dos hombres se habían quejado de encontrarse «pachuchos». (Casualmente, en la misma fecha, dos del grupo con el que Aldrich se dirigía al oeste también se quejaron de cansancio y uno de ellos estaba tan débil que tuvo que volver al *Alert*). Markham supuso que era agotamiento. Pero el 14 de abril, otro hombre se desplomó y dijo que le dolían las piernas. «Casi pienso que es reumatismo»<sup>[427]</sup>, escribió Markham. Tres días después cayeron otros dos. El 19 de abril los enfermos eran tantos que Markham abandonó uno de sus botes. «Ahora podemos avanzar mucho más rápidamente», escribió, «si así se puede llamar a andar a paso de tortuga como hacemos nosotros. Era verdaderamente penoso y desgarrador ver los tremendos esfuerzos que hacía nuestro reducido contingente, tratando de escalar unos montículos altos, arrastrando nuestro pesado trineo y probablemente tardando media hora en avanzar unos cuantos pasos<sup>[428]</sup>». Sin el bote, seguía siendo una tarea monumental. De vez en cuando podían izar las velas en los trineos para que el viento los empujase en los trechos planos. Pero la mayor parte del tiempo tenían que aplanar los montículos a golpe de pico y pala. Era significativo que ahora Markham no hablase de arrastradores, sino de constructores de caminos, al referirse a sus hombres. Avanzaban por el paisaje helado rompiendo y cortando, cayendo en fisuras que la nieve ocultaba, esforzándose por salvar crestas y dando rodeos para cruzar valles. Cada día hacían un avance real hacia el norte de menos de una cuarta parte de la distancia que habían recorrido.

Markham tomaba nota de todo ello en su diario: «Distancia recorrida, veinte kilómetros; avance real, seis... Distancia recorrida, once kilómetros; avance real, dos... Distancia recorrida, nueve kilómetros; avance real, mil seiscientos metros... Avance real, mil doscientos metros... más témpanos pequeños y más montículos, y así sucesivamente»<sup>[429]</sup>. En ninguna parte vieron señales de un mar Polar abierto. «¿Es que nunca va a subir la temperatura?»<sup>[430]</sup>, se preguntó Markham. De esta manera el 24 de abril pasaron los 83° norte. Más hombres se daban ahora por

vencidos. Decían que les dolían terriblemente las piernas y tenían las articulaciones hinchadas. Una sospecha empezó a tomar forma en la mente de Markham: ¿les afligiría algo que no era agotamiento ni reumatismo? El 26 de abril encontraron una masa de montículos que se extendía hacia el norte, el este y el oeste hasta donde llegaba la vista. «Realmente parece que hemos llegado al final de todas las cosas», anotó Markham en su cuaderno. «Es en verdad una negra perspectiva.»<sup>[431]</sup>. Siguieron adelante.

El día 27 Markham escribió: «Puedo mencionar que hoy he tenido que cruzar necesariamente el mismo témpano, en el cual la nieve llegaba hasta las rodillas, no menos de trece veces»<sup>[432]</sup>. El 3 de mayo: «Los ventisqueros son *muy, muy* hondos... En una ocasión, el ventisquero era tan hondo que el trineo del bote quedó completamente enterrado. *Debemos continuar*»<sup>[433]</sup>. El 5 de mayo: «Es deprimente el paisaje que nos rodea, un paisaje desolado, frío, inhóspito... nada salvo un paisaje desigual e irregular de nieve y hielo»<sup>[434]</sup>. Estaba orgulloso de los hombres que cojeaban y que quitaban importancia a su enfermedad hasta tal punto que amenazaban con introducirla en la buena sociedad. Estaban seguros de que los andares de Marco Polo —llamados así, porque éste era el nombre del trineo que iba en cabeza— triunfarían de la noche a la mañana en la sociedad londinense. El 7 de mayo tardaron un día en atravesar unos noventa metros.

Cuando alcanzaron los 83° 20' norte, el 13 de mayo, sólo funcionaban dos tercios del grupo y Markham tuvo que reconocer la verdad: tenían escorbuto. Perplejo, se preguntó cómo era posible. Ciertamente sólo llevaban cuatro botellas de zumo de lima en sus provisiones, pero habían tomado mucho a bordo. Normalmente los primeros síntomas del escorbuto tardaban unos tres años en manifestarse; sin embargo, sus hombres «pachuchos» habían enfermado cuando apenas hacía cuatro semanas que habían salido del *Alert* y un año de casa. ¿No le había asegurado todo el mundo —y su primo Clements no menos que los demás— que el escorbuto había pasado a la historia? Le habían dicho que era una imposibilidad. Saltaba a la vista que no lo era.

Markham plantó allí la bandera británica. Era el punto más septentrional que nunca había alcanzado un ser humano; de hecho, según calculó Markham, era «una altitud superior a la que jamás se alcanzará, predijo... Con esto el país debe darse por satisfecho»<sup>[435]</sup>. Para celebrarlo, abrió una botella magnum de whisky —regalo del deán de Dundee— y repartió cigarrillos entre todos. Cantaron *The Union Jack of Old England* [La bandera de la Vieja Inglaterra], *Grand Palaeocrystic Sledging Chorus* [El gran coro paleocrístico de los viajes en trineo] y *God Save the Queen* [Dios guarde a la Reina], pero la sensación de triunfo que pudiera experimentar Markham era apagada. El polo estaba aún más de seiscientos cuarenta kilómetros y sus hombres se estaban muriendo. Su única opción era retroceder. Se consoló diciéndose que «en lo que se refiere al polo mismo, sin duda alguna hemos resuelto la cuestión

por completo ahora y para siempre, a saber que... es total y absolutamente inalcanzable. También la cuestión del mar Polar abierto ha quedado indiscutiblemente resuelta, su existencia sólo es posible en el cerebro de unos cuantos teóricos locos»<sup>[436]</sup>. No obstante, fue «un final amargo para todas nuestras aspiraciones»<sup>[437]</sup>.

Se pusieron en marcha hacia el sur el 1 de mayo, con menos de treinta días de provisiones, para una distancia que habían tardado cuarenta y un días en cubrir. Al menos el camino era llano —lo cual era bueno, puesto que las dos palas que tenían se habían roto tantas veces que los mangos ya eran irreparables— y bajaron rápidamente por él con el bote del trineo que nunca había estado en el agua. Pero el escorbuto era más rápido. El 7 de mayo sólo Markham, su segundo oficial, el teniente Parr, y otros dos hombres conservaban todas sus fuerzas. Todos los demás iban en trineo o no tardarían en ir. «Cada día, cada hora es importante para nosotros», escribió Markham, «porque no sabemos cuándo puede atacarnos, a todos sin excepción, e impedimos seguir»<sup>[438]</sup>. Aquel día abandonó el bote y su trineo y continuó con un trineo solamente. El 5 de junio llegaron a la Tierra de Grant y se encontraron a unos sesenta y cinco kilómetros del *Alert*. Pero Markham sabía que tardarían como mínimo tres semanas en recorrer esa distancia y no estaba seguro de que sus hombres vivieran tanto. Al cabo de tres días, faltaba aún algo más de cuarenta y tres kilómetros para llegar al barco y un infante de marina llamado George Porter se estaba apagando rápidamente.

El teniente Parr, el más fuerte de todos ellos, se brindó voluntariamente a ir en busca de ayuda. Corrió a pie a través de la nieve, llevando sólo un bastón de alpinista y lo necesario para preparar una tacita de té. Al cabo de veinticuatro horas y más de cincuenta y seis kilómetros, subió a bordo del *Alert* a última hora de la tarde del 8 de junio, tan demacrado y sucio que le reconocieron sólo por la voz. «Al cruzar el alcázar, saludando en silencio con la cabeza a uno o dos hombres que casualmente se tropezaron con él», anotó Nares, «su expresión grave y cansada era inconfundible y, en pocos momentos, la certeza de que había ocurrido alguna calamidad se extendió por todo el barco. Tan sucio iba a causa del viaje, al entrar en mi camarote, que le confundí con su amigo Beaumont, que era de tez más morena»<sup>[439]</sup>. Aquel mismo día murió George Porter.

La disciplina de la Armada real se puso en marcha. Feilden escribió:

«Fue para mí un espectáculo de lo más agradable ver la manera callada y expeditiva en que los oficiales de la Armada británica afrontan una emergencia. Todo el mundo se sentó a tomar el té tan tranquilamente como de costumbre. Al terminar, entró el capitán Nares con un papel que detallaba los trineos, los grupos y los pertrechos que debían ir y, sin el menor ruido y ajetreo, en cuatro horas, las tiendas, los trineos y los avíos estuvieron preparados y todos se sentaron a tomar el té y comer un bocado antes de partir en esta noche de perros, como si fuera el programa habitual de las veladas»<sup>[440]</sup>.



Al dar la medianoche, tres grupos con trineos ya se dirigían a rescatar a Markham y el primero de ellos le alcanzó, antes de que transcurrieran cincuenta horas desde que Parr saliera en busca de ayuda. Cuando llegaron al barco con el grupo de Markham, el 14 de junio, sólo tres hombres podían usar los pies. El doctor Moss quedó horrorizado. «Apenas uno de ellos era reconocible. Las vocecitas débiles, los rostros hinchados y despellejados por el frío y las extremidades inutilizadas, todo ello ofrecía un contraste espantoso con el selecto grupo de hombres decididos que habíamos visto partir para el norte hacía sólo dos meses<sup>[441]</sup>» También Feilden se horrorizó tanto al oír el relato de sus sufrimientos, que se negó a anotarlos en su diario y, en vez de ello, se refugió en sus estudios de historia natural durante aquel día. Inconscientemente, sin embargo, dio su propia interpretación del viaje de Markham. De forma espontánea, recordó un incidente del que se había enterado por Parr en abril. «En los 40° vio un conejito de Noruega que andaba con dificultad por el témpano, que se dirigía hacia él, cada vez más débil, luego cayó y, al recogerlo, estaba muerto.»<sup>[442]</sup>

Fue más o menos lo mismo para Aldrich que para Markham. Alcanzó a los 82° 16' norte, 85° 33' oeste el 17 de mayo, después de bautizar uno de los puntos más septentrionales de la isla de Ellesmere con el nombre de Edward Moss, antes de que el escorbuto le obligara a retirarse. Al igual que Markham, había supuesto que el cansancio de sus hombres se debía al ejercicio físico. Cuando también ellos se quejaron de dolores en las encías, se dio cuenta de que estaban enfermos. «¿Se coge alguna vez el escorbuto viajando en trineo, señor?»<sup>[443]</sup>, le preguntó uno de ellos. «No», mintió Aldrich, el dolor era atribuible a que las galletas estaban demasiado duras. Fueron debilitándose hasta que, cuando los grupos de búsqueda de Nares dieron con ellos el 20 de junio, cuatro de los hombres iban atados a los trineos y otros dos les seguían cojeando a ciegas. Mientras tanto, Aldrich y otro, el que estaba en mejor forma del contingente de ocho hombres, tiraban de ambos trineos en un intento heroicamente inútil de llegar a lugar seguro, antes de que les atrapase el deshielo del verano. Al paso al que viajaban, nunca lo hubieran conseguido. Incluso con la ayuda de sus salvadores fue una carrera contra el tiempo. La nieve ya se estaba derritiendo y más de una vez durante su esforzado regreso cayeron al mar al romperse una costra de hielo bajo sus pies.

Si Aldrich y Markham creían que estaban regresando a un refugio seguro, se equivocaban. Porque el escorbuto había afectado al *Alert* también. A finales de abril, el capitán Stephenson había llegado en trineo para ver cómo estaban las cosas. Nares le aseguró que todo iba bien. El 3 de mayo, sin embargo, tenía una historia diferente que contar. Aquel día cinco hombres se presentaron ante Moss con síntomas de escorbuto. Cinco días después el número se había multiplicado por dos. El 8 de junio ya eran catorce los enfermos y apenas quedaba un hombre sano en el barco. Tras el regreso de los trineos, el número de inválidos aumentó hasta alcanzar niveles

insoportables. Nares se dio cuenta de lo mal provisionados que estaban. Desde el principio habían vivido de la dieta de carne de buey salada que era la norma de la Armada. Había pocos antiescorbúticos, porque se contaba con que obtendrían carne fresca: Hall había informado de que en «Thank God Harbour» abundaban los bueyes almizcleros. Pero se encontraban más al norte que «Thank God Harbour», en una región diferente. Habían visto poca caza y habían matado menos aún. Al ponerse en marcha, los grupos con trineos ya habían consumido la mayor parte de la vitamina C almacenada dentro de sus cuerpos y, en vez de empezar desde un punto de saturación, ya se hallaban en un punto muy avanzado de las veinticinco semanas de gracia que concedía el escorbuto. Irónicamente, los conductores de los trineos se habían alegrado de transportar carne de buey salada —compensaba la sal que se habían olvidado de incluir en las provisiones—, pero Nares veía en ello la causa de su enfermedad. «Jamás debería proporcionarse carne salada para el servicio en el Ártico»<sup>[444]</sup>, dijo. También se fijó en que los oficiales eran los menos afectados por el escorbuto. ¿Por qué? Porque habían traído sus provisiones compradas con su propio dinero. Los alimentos que todas las noches sacaban de las cestas en el comedor les habían proporcionado suficiente vitamina C para que siguieran sanos. Lo que Nares no alcanzaba a entender, con todo, era por qué el zumo de lima que todos los tripulantes habían tomado diariamente no había bastado para contrarrestar las deficiencias de su dieta. No tenía ninguna respuesta para el enigma, ni tiempo para investigarlo. A finales de junio el *Alert* tenía cincuenta y tres tripulantes a bordo, de los cuales sólo nueve estaban en condiciones de servir. Nares tenía que regresar, no cabía duda de ello.

El reverendo William Pullen, el capellán del *Alert*, pensaba lo mismo. Petersen y Porter habían muerto. El segundo estaba enterrado donde había caído, y una tosca cruz que daba al Ártico señalaba una nueva tumba en el punto más septentrional. Pullen había oficiado las exequias de Petersen y, a menos que se fueran pronto, tendría que hacer lo mismo por otros. Cuando Aldrich y Markham regresaron, escribió un poema (un himno, casi) cuyas cuatro estrofas estaban llenas de sentimiento Victoriano, pero cuyos dos últimos versos decían lo que sentían todos:

Y el aliento de Su viento nos liberará,  
a través del hielo que se abre al mar suave y verde<sup>[445]</sup>.

El verano de 1876 debería haber dado una oportunidad a Nares. No fue así. Como dijo Moss, «el verano en la playa de Floeberg fue cuestión de semanas, casi de días»<sup>[446]</sup>. Tampoco se hizo visible el aliento por el que rezara Pullen. Fuera de la playa de Floeberg el hielo empezaba a derretirse, pero la barrera seguía tan firme como el día siguiente al de su formación. Nares no podía esperar. Abrió una brecha en el hielo con pólvora, hizo que los hombres más fuertes retirasen los pedazos, salió a aguas abiertas y bajó por el canal de Robeson con la ayuda de su menguada

tripulación, para reunirse con el *Discovery*. El mar verde y suave distaba miles de millas, pero el *Discovery* estaba en una latitud donde podía obtenerse carne fresca. Allí se encontraba el alivio de su escorbuto.

De las tres expediciones con trineos, la del este, al mando de Beaumont, era aquella de la que mejores resultados se esperaban. Se dirigía a una tierra donde Hall había visto —y cazado— gran número de bueyes almizcleros, de modo que tendrían alimento en abundancia. Pero Hall había cazado aquellos animales en verano. Beaumont se dirigía hacia allí a comienzos de primavera, cuando no había nada, y avanzaba hacia algunas de las montañas y glaciares más imponentes del hemisferio norte. El escorbuto le afectó más o menos al mismo tiempo que a los demás y sus consecuencias fueron igualmente funestas. Beaumont fue más rápido que Markham y Aldrich: cuando enfermaron muchos de sus hombres, el 10 de mayo los mandó de vuelta al barco al cuidado del doctor Coppinger y el teniente Rawson (él mismo estaba tan cegado por el resplandor de la nieve que llevaba los ojos vendados). Si bien reconoció que los enfermos tenían escorbuto, se negó obstinadamente a creer que los demás pudieran contraerlo y, por tanto, prosiguió su viaje lleno de optimismo con un grupo reducido a seis hombres.

Enganchados a los trineos, Beaumont y sus compañeros avanzaron por la costa del noroeste de Groenlandia. Atravesaron glaciares tan lisos y empinados que tenían que abrir caminos en ellos; en algunos lugares pasaron por pedregales. Los tirantes de los trineos se deformaban y torcían bajo la constante presión hacia los lados. Poco mejoraban las cosas en terreno llano, donde la nieve tenía más de un metro de espesor y ya no era crujiente y seca, sino que tenía la consistencia del azúcar mojado. Beaumont anotó:

«Andar era sumamente agotador. Literalmente tenías que salir de los agujeros que los pies iban haciendo sucesivamente, la costra dura arriba, que no soportaba tu peso, a la vez que el espesor de la nieve te impedía avanzar a través de ella; las piernas se hundían hasta más de tres centímetros por encima de las rodillas y el esfuerzo de levantarlas lo suficiente para sacarlas de los estrechos agujeros empezaba a hacerse sentir en los hombros<sup>[447]</sup>».

El 19 de mayo dos hombres ya apenas podían doblar las piernas y tenían que andar a gatas. «Nadie creerá jamás hasta qué punto se convierte esto en un arduo trabajo», escribió Beaumont en su diario. «Desde la doce es mi cumpleaños; pero puedo decir con seguridad que nunca había pasado uno así y no quiero volver a pasarlo<sup>[448]</sup>».

Su avance era terriblemente lento —tres kilómetros y pico diarios en el mejor de

los casos— y cada vez estaban más enfermos. A estas alturas Beaumont ya sabía que el resto de sus hombres tenía escorbuto. Ellos aún no lo sabían y él no iba a revelarles el secreto. «No les animaba a examinarse las piernas», escribió, «y procuraba que pensarán lo menos posible en la rigidez, porque sabía que pronto nos veríamos obligados a reconocer la desagradable verdad<sup>[449]</sup>». El 20 de mayo, desde donde se encontraban, sucios y mojados, Beaumont vio un pico más allá del siguiente glaciar. Ya había fijado el día 23 como fecha límite para volver —apenas les quedaban provisiones para el viaje de regreso—, pero tenía la esperanza de que aún podrían llegar a aquel pico. La vista que se divisaría desde él sería valiosa en términos geográficos; también psicológicamente sería un punto apropiado para poner fin al viaje. Durante los dos días siguientes, no obstante, una ventisca les impidió salir de la tienda y, al caer la noche del día 22, «un grupo triste y decepcionado<sup>[450]</sup>» emprendió el largo viaje de regreso bajo la nieve que seguía cayendo.

El día 24 el tiempo despejó y Beaumont aprovechó la oportunidad para escalar una colina de algo más de mil metros para compensar su decepción. «La vista era tan inmensa que hubiera tardado un día entero en hacer un bosquejo»<sup>[451]</sup>, escribió después de seis horas de escalada. Pero no era la vista que le habría gustado. Tierra adentro los glaciares se extendían sin interrupción hasta el horizonte. Al norte, con todo, su ángulo visual se veía bloqueado por brumas y montañas. No podía distinguir cómo era la costa ni dónde terminaba —suponiendo que terminase— y tampoco si el mar que la lamía era mar abierto. «No vi lo que quería ver»<sup>[452]</sup>, escribió con tristeza al descender hasta el trineo bajo otra tempestad de nieve.

De un total de siete hombres, sólo Beaumont y un marinero llamado Gray seguían sanos. Los demás estaban «más bien abatidos»<sup>[453]</sup>, como dijo Beaumont en una muestra magistral de circunspección, que abarcaba todas las etapas del debilitamiento producido por el escorbuto. Dos hombres apenas podían tirar del trineo y los otros tres iban detrás andando a gatas. A diferencia de Markham y Aldrich, que habían podido escapar por un camino ya despejado, Beaumont vio su avance obstaculizado por un terreno difícil y un tiempo de perros. Durante días estuvieron acurrucados en su tienda de paredes delgadas, mientras el viento aullaba en el exterior. Al salir, vieron que unos treinta centímetros de nieve cubrían sus huellas. Antes tal vez hubieran tenido que esforzarse; ahora tuvieron que luchar por su vida.

La nieve recién caída ocultaba los puntos débiles de la corteza de hielo y a cada paso ellos y el trineo se hundían. El 28 de mayo, Beaumont se deshizo de más de noventa kilos de provisiones y material. Decidió que podían pasar sin las provisiones, porque todos tenían muy poco apetito. A partir de entonces viajaron con mayor rapidez. Pero el 3 de junio un hombre cayó en redondo. Lo pusieron en el trineo y reanudaron la marcha. El 7 de junio otro hombre se desplomó también y lo pusieron al lado del primero. El 10 de junio Beaumont tomó la decisión de atravesar el canal de Robeson para llegar al *Alert* cuanto antes. Así pues, prescindió de todo lo que no fuera esencial: la tienda, su única arma de fuego y los dos últimos objetos que

llevaba, el sextante y el cuchillo. Sólo se quedaron con las provisiones. Pero al llegar a la costa, se encontraron con el camino cortado por agua y hielo que se estaba desintegrando. No tenían otra opción que dirigirse a la bahía Polaris, donde la tripulación de Hall había dejado un depósito de provisiones años antes. «Fue nuestro día más negro», escribió Beaumont. «Estábamos a unos sesenta y cuatro kilómetros de la bahía Polaris, como mínimo, y sólo quedábamos Gray y yo para tirar del trineo con los enfermos... no parecía posible<sup>[454]</sup>».

Muy, muy despacio avanzaron hacia el sur. El día 21 se encontraban a unos dieciséis kilómetros de la bahía Polaris, cuando les pilló una tormenta. Se refugiaron debajo de una lona en la que entraba nieve por todas partes. «Estábamos todos acurrucados y amontonados», escribió Beaumont, «calados hasta los huesos y sin que nadie pudiera dormir<sup>[455]</sup>». Los enfermos de escorbuto se agitaban constantemente para aliviar el dolor de las articulaciones. Al amainar la tormenta estaban todos empapados y, por si el escorbuto fuera poco, ahora los inválidos también tenían neumonía. El día 23 añadieron otros dos hombres al trineo. Al caer la noche del 24, un hombre que de vez en cuando tiraba del trineo, Jones, soltó la cuerda. Al cabo de un rato Gray hizo lo mismo. El trineo no podía ir más lejos. Beaumont, presa de desesperación, dejó a sus hombres donde estaban y echó a andar solo por la nieve. Si había alguien en la bahía Polaris —vana esperanza—, tal vez podría volver con ayuda. Si no había nadie, estaba dispuesto a volver y cuidar de los inválidos y dar a los que aún podían andar la oportunidad de elegir entre continuar el viaje solos o quedarse donde estaba el trineo, lo que en realidad significaba elegir entre morir solos o acompañados.

A medio camino se encontró con Rawson, Coppinger y Hans Hendrik, que se dirigían a rescatarlos con un tiro de perros. Tras recogerle con cuidado, volvieron con él al trineo abandonado y, con la ayuda de los perros, tanto el trineo como los hombres reanudaron el viaje. Hans trajo unas cuantas focas cuya carne cruda devoraron ávidamente y así continuaron hasta la bahía Polaris, donde les estaba esperando un grupo de hombres del *Discovery*.

A lo largo de los últimos kilómetros tiraron del trineo sobre guijarros. Para algunos era demasiado tarde: dos de los hombres de Beaumont murieron a la vista de la bahía. El último día de junio, domingo, los supervivientes y sus salvadores se reunieron y Beaumont dirigió el oficio matutino, «todos nosotros uniéndonos de todo corazón y con el mayor fervor para dar las gracias a Dios Todopoderoso por Su graciosa misericordia y protección para con nosotros»<sup>[456]</sup>.

De los tres grupos, el de Beaumont era el que había sufrido lo peor. Al cabo de cuarenta y cinco años, el explorador Knud Rasmussen visitó la misma zona de Groenlandia con trineos tirados por perros. Mirando los glaciares, las piedras y los campos de nieve por los que Beaumont había conducido a sus hombres, quedó impresionado por la hazaña. «Cómo lograron subir con los trineos por el valle de las Brechas... es un gran misterio para todos los que hemos visto el paso pedregoso...

Los demás no podemos hacer otra cosa que saludar con una reverencia a quienes lo hicieron<sup>[457]</sup>» Otro explorador, Robert Edwin Peary, opinaba igual. Hombre que raramente elogiaba los esfuerzos de nadie salvo de sí mismo, incluso él tuvo que reconocer que fue «[un ejemplo] del valor, la fortaleza y la resistencia más espléndidos, en circunstancias sumamente adversas, que quepa encontrar en la historia de la exploración del Ártico»<sup>[458]</sup>..

Los supervivientes de Beaumont fueron llevados al *Discovery* el 15 de agosto, sólo unos días después de que el *Alert* estableciera contacto con el otro barco. El escorbuto había afectado a la tripulación de Stephenson también. Apenas habían embarcado todos, cuando Nares ordenó que la expedición emprendiera el regreso. Hans opinó que ya era hora. Los estadounidenses le habían tratado bruscamente a veces —quizá por motivos justificados—, pero al menos la intimidad de sus pequeños barcos y lo expuesto de su situación los había obligado a tratarle como a un ser humano. Los barcos británicos eran tan grandes que, aislado en las entrañas del *Discovery*, Hans se convirtió en objeto de habladurías y burlas. «Empecé a percibir que algunos tripulantes hablaban de mí», escribió, «y albergaban malas intenciones en relación conmigo<sup>[459]</sup>» Cuando los demás salían con los trineos, se impacientaba a causa de la inactividad. Anhelaba estar en su elemento, escapar de aquel palacio de ideas preconcebidas: «morir helado sería preferible a oír estas cosas horribles que dicen de mí»<sup>[460]</sup>, escribió. Sólo confiaba en Stephenson: «era una suerte que el comandante me tratara como a un camarada; no me sentía cohibido al hablar con él, como con otros caballeros»<sup>[461]</sup>. Y admiraba sólo a Nares: «el capitán de nuestro otro barco estaba por encima de todo elogio, uno podría pensar que no dormía ni comía»<sup>[462]</sup>..

Era verdad, Nares apenas pegaba ojo o comía un bocado mientras conducía los dos barcos por el estrecho de Smith. Se encargaba personalmente de la cofa y, de vez en cuando, se hacía mandar algo de comer mientras guiaba el *Alert* entre los témpanos. El sol ártico duraría poco ya y empezaba a formarse hielo joven —aterradoramente pronto— para el invierno que se avecinaba. Casi se había terminado el carbón, así como el petróleo, y bajo cubierta la tripulación encendía bujías en lugar de lámparas.

El 5 de septiembre, Nares llegó a un punto en el que su bandada de tenientes quería salir a explorar otra vez: por el llamado estrecho de Hayes, que llevaba al oeste desde el estrecho de Smith y tal vez proporcionaría otra entrada en el mar Polar abierto. (En realidad era sólo una bahía). Nares puso reparos. Sólo les quedaban unas cuantas toneladas de carbón y no estaba dispuesto a correr el riesgo de tener que pasar otro año en el hielo. Egerton pensaba igual: «me alegraré de dejar todo esto»<sup>[463]</sup>. También Markham era contrario a semejante aventura. Lo único que quería era librarse del Ártico. «Fue con no poca gratitud», escribió, «que el 9 de septiembre salimos de las frías y siniestras garras que parecían más que dispuestas a hacernos

pasar otro invierno en los dominios del Rey del Hielo y notamos que nuestro barco subía y bajaba una vez más, en el seno de un inconfundible oleaje oceánico<sup>[464]</sup>».

El 2 de noviembre regresaron al puerto de Portsmouth. «No me detendré en la cálida y entusiasta acogida que los oficiales y los marineros recibieron de sus compatriotas de todas las clases»<sup>[465]</sup>, escribió Nares. Pero debajo de la efusión había cierta decepción y Nares no podía culpar de ella a nadie, salvo a sí mismo. Al hacer escala en Irlanda, envió un telegrama que avisaba al Almirantazgo de su regreso. El texto resonó como una campana fúnebre en los pasillos del poder: «POLO NORTE INALCANZABLE».

Gran Bretaña se alegró mucho de ver a Nares en casa. Desde Balmoral, el 4 de noviembre de 1876, la reina Victoria mandó un telegrama que daba las gracias a «ESOS HOMBRES VALIENTES POR LO QUE HAN LLEVADO A CABO»<sup>[466]</sup>. Hubo palmadas en la espalda, se acuñaron medallas, se pronunciaron discursos y se concedieron ascensos a todos los oficiales menos uno. Nares recibió la Medalla de Oro de la Real Sociedad Geográfica y un reloj de oro por su hazaña. Y fue una hazaña, aunque no se hubiera llegado al polo. La expedición había batido la marca en lo que se refería a alcanzar el punto más septentrional; había producido mapas que tardarían cincuenta años en superarse; había traído hallazgos científicos que más adelante darían origen a unos cuarenta artículos e informes publicados; había tomado más de cien fotografías que, si bien tenían poco valor artístico —a menudo el tema principal quedaba oculto por bloques de hielo—, representaban la mayor y más antigua colección de imágenes del Ártico y, sobre todo, había regresado intacta. Un oficial menos prudente que Nares quizás hubiera seguido adelante, empujado por el mismo espíritu que Franklin y, sin duda, habría acabado igual. Hubo víctimas mortales, pero no más que en expediciones anteriores. En conjunto, el impasible y ordenado Nares había hecho un buen trabajo.

Nares también había proporcionado a Gran Bretaña un ejemplo excelente de su propia valentía. Hasta la muerte de Scott en la Antártida, en 1912, no lucharían los británicos tan valientemente contra los obstáculos polares. Refiriéndose a la caminata de Parr en busca de ayuda para Markham y sus hombres, cuyas vidas había salvado, el presidente de la Real Sociedad Geográfica, Sir Alcock Rutherford, dijo: «no sé de nada más heroico en los anales de la guerra o los viajes que aquella caminata solitaria de cerca de cincuenta kilómetros»<sup>[467]</sup>. Un sabio de la *Quarterly Review* pensaba igual: «hay algunas derrotas que son más gloriosas que las victorias; algunos fracasos que superan los éxitos más magníficos»<sup>[468]</sup>. Que Gran Bretaña no hubiera llegado al polo daba igual. «Leemos con tan pura satisfacción», escribió el hombre de la *Quarterly*, «sobre la resistencia verdaderamente heroica que mostraron los grupos de los trineos al mando de Markham y Beaumont, que no queremos preguntar si quedó

por alcanzar algún objetivo de interés científico de poca importancia<sup>[469]</sup>».

Pero al hacer tan bien su trabajo, Nares también lo había hecho muy mal. «POLO NORTE INALCANZABLE». Estas nueve sílabas sonaron como campanadas. Destruyeron la presunción británica de competencia en el Ártico, la supremacía de la Armada real, los sueños de conquista de la Real Sociedad Geográfica y, sobre todo, la confianza del público. Destruyeron por completo el edificio de cristal que Sherard Osborn y Clements Markham habían necesitado tanto tiempo para construir.

Empezó en la prensa. «EL FRACASO POLAR» fueron las palabras que utilizó un titular para anunciar el regreso de Nares. «En verdad que la expedición de 1875-1876 tiene poco de que jactarse. Salió como un cohete y ha vuelto como la varilla»<sup>[470]</sup>, escribió la revista *The Navy*. Mientras que antes había apoyado a Nares, ahora le criticaba con vehemencia. Llena de frustración patriótica, insistió en que se le formara consejo de guerra por su falta de celo y por el pecado de declarar sin causa suficiente que el polo era inalcanzable. Había hecho del Almirantazgo el hazmerreír de las naciones extranjeras. La *Saturday Review* (popular en ambas orillas del Atlántico) declaró que «los principales oficiales al mando no tenían el corazón puesto en el trabajo; que fueron porque se les nombró y volvieron tan pronto como pudieron»<sup>[471]</sup>. Hasta algunas revistas médicas unieron sus voces al coro. Los sufrimientos de Markham, Aldrich, Beaumont y sus hombres no hacían al caso. Y lo mismo sus puntos de vista (unánimemente desfavorables) sobre la perspectiva de alcanzar el polo. En cuanto a Rutherford y la *Quarterly*, sus opiniones no valían un céntimo. A Nares, lo habían enviado a plantar la bandera británica en el polo. En vez de hacerlo, había vuelto hablando de imposibilidad.

El fracaso de Nares atrajo críticas vitriólicas, en parte, porque se había producido en un periodo de poco movimiento del imperialismo. La guerra contra los ashanti había terminado en 1874 y, hasta la guerra contra los zulúes en 1877-1879, los periódicos no tendrían ocasión de armar tanto ruido. En el ínterin, Nares hizo de chivo expiatorio. No se le formó consejo de guerra, pero tuvo que soportar una larga y detallada investigación de por qué se había permitido que el escorbuto se extendiera. Del 10 de enero al 3 de marzo de 1877 siete almirantes —entre ellos Inglefield— se reunieron, de las once de la mañana a las cinco de la tarde, todos los días de la semana excepto el domingo, para escuchar las declaraciones de cincuenta testigos periciales, veintiuno de los cuales habían participado en la expedición. Se hicieron más de nueve mil preguntas y las respuestas llenaron páginas y páginas, creando la mayor colección de papeles sobre el Ártico desde la búsqueda de Franklin.

Las conclusiones fueron publicadas por la HM Stationery Office en un tomo de quinientas páginas, encuadernado en piel, cuyo lomo llevaba las palabras «Informe sobre el Escorbuto». Es un documento increíble que investiga minucias como el contenido de tanino en el té de la expedición, la cantidad de potasa en el zumo de lima, el contenido de grasa en las zanahorias enlatadas, la cantidad de monóxido de carbono presente en las distintas partes del *Alert* y las alturas sobre el nivel del suelo



en que se hicieron catas del aire. Muestra que a los hombres de Nares les gustaba la carne de buey salada y no les gustaba la carne de cerdo salada, que comieron las cantidades reglamentarias de verduras enlatadas, que les gustaban el chile y el *curry*, pero recelaban del clavo y la nuez moscada, y que un catador oficial había dictaminado que los alimentos eran de primerísima calidad: comentó con expresión compungida que nunca había comido mejor carne de buey salada desde que servía en la Armada. Deja constancia de que los hombres del *Alert* se bebieron casi cuatro mil quinientos litros de ron, más de cien de oporto, más de noventa de jerez, casi treinta y dos de ginebra, cerca de catorce de coñac, más de nueve de whisky, más dieciocho botellas de champán y sólo tres de un mejunje llamado Tent. Al parecer, algunos expertos pensaban que las causas del escorbuto fueron «el ejercicio insuficiente y la suciedad personal»<sup>[472]</sup>, mientras que otros creían que fue la falta de huevos en la dieta. El documento contiene las órdenes médicas que se dieron a cada uno de los capitanes de trineo sobre cómo sacar a un hombre del estado de coma, cómo diagnosticar una fractura de rótula, cómo encasar una pierna rota, cómo tratar la ceguera producida por la nieve, cómo tratar la congelación y, con una minuciosidad dolorosa (y desconcertante), cómo introducir un catéter en el pene para aliviar las obstrucciones de la vejiga. Las órdenes médicas no mencionan el escorbuto. El informe concluye con más de cien páginas de conainterrogatorio acusatorio en letra pequeña.

Nares no salía bien librado de él. ¿Por qué no había preparado mejor a los encargados de sus trineos?, preguntaron los de la comisión. Pero si los había preparado, contestó. Entonces ¿por qué no les había dado más antiescorbúticos? Los cincuenta y seis gramos de patata seca por hombre y por día que les había asignado no eran mucho. El principal experto médico de la Armada, el doctor Armstrong, le había aconsejado que les diera también zumo de lima. ¿Por qué no lo había hecho? En el pasado pocas expediciones con trineos habían tomado zumo de lima, contestó, y no habían contraído escorbuto pese a estar fuera mucho más tiempo que sus hombres. De todos modos, como revelaron los diarios de Markham y Aldrich, habían llevado consigo botellas de zumo de lima y de poco les habían servido. Entonces ¿por qué no les había dado zumo de lima extra antes de zarpar? Pero sí se lo había dado, había doblado las raciones en las semanas anteriores. Entonces ¿por qué, dado que era obvio que la enfermedad se había extendido antes de que los trineos partieran, no había seguido un régimen dietético más sano? Porque aquél era el régimen que le habían ordenado que siguiera, un régimen estándar que le habían prometido que tendría el escorbuto a raya durante como mínimo dos años, y probablemente tres. Entonces ¿por qué razón sus hombres habían contraído escorbuto y otras expediciones, no? Lo único que pudo sugerir Nares fue que expediciones anteriores habían informado mal de la enfermedad; habían dicho que sufrieron agotamiento, cuando en realidad se trataba de escorbuto, y los capitanes de los trineos habían cometido el mismo error.

La investigación siguió golpeando a Nares, poniendo al descubierto todos los defectos de su carácter (y los abismos de ignorancia de los propios encargados de llevarla a cabo: un médico vinculó el escorbuto a la elefantiasis en la India y otro, a la dirección del viento en Borneo), antes de declarar que no sabía lo que había causado el brote, pero que probablemente era la falta de zumo de lima y la culpa era de Nares.

La investigación dio su veredicto empleando la jerga estrangulada del Almirantazgo:

«Fallamos que las órdenes del comandante de la expedición para el aprovisionamiento de las tres partidas extendidas y principales de primavera no incluían zumo de lima, desviándose así del artículo XI del Memorándum de Recomendaciones y Sugerencias del director general médico, facilitado por sus señorías para su información, y que siendo insuficientes las razones aducidas para tal desviación, las citadas órdenes no eran apropiadas»<sup>[473]</sup>.

En realidad, la tan cacareada eficiencia de la Armada real tuvo la culpa. Como anteriores expediciones se habían encontrado con que el zumo de lima normal se helaba en las botellas y las rompía, la Armada había suministrado a Nares una versión concentrada. Parte del proceso de concentración consistía en hervir el zumo en un caldero de cobre. El cobre filtra la vitamina C y el calor la destruye. Por tanto, el zumo de lima que Nares había administrado a sus hombres había perdido la mayor parte de sus propiedades antiescorbúticas. La reserva de vitamina C que los hombres llevaban en el cuerpo se agotaría mucho antes de ponerse en marcha. El zumo de lima que llevaban les sirvió de poco porque, en las condiciones que encontraron, incluso el zumo concentrado se heló. Careciendo de tiempo y de combustible para descongelarlo como era debido, dormían con las botellas apretadas contra el pecho. La escasa esencia depositada en el fondo y los sorbos que tomaban de la parte de arriba eran tan beneficiosos como el agua del grifo. Lo irónico es que fueron víctimas de una tecnología concebida para salvarles. Nada de todo esto se sabría, sin embargo, hasta el descubrimiento de la vitamina C en el siglo xx. Mientras tanto se consideró a Nares culpable.

Los aliados de Nares dijeron lo que pensaban. Clements Markham publicó inmediatamente una refutación del «Informe sobre el Escorbuto» en la que citaba fuentes favorables tales como el legendario viajero en trineo *Sir* Leopold McClintock. En una carta a *The Times* fechada el 21 de mayo de 1877, Rutherford, como presidente de la Real Sociedad Geográfica, lamentaba «las críticas poco generosas, por no decir vengativas, con que había perseguido al líder de la última expedición cierta parte de la prensa, más especialmente la parte que representa a la clase médica... casi cabría inferir que es un tema digno de la “cámara de los horrores” de Baker-Street»<sup>[474]</sup>. El apoyo de estas personas evitó que Nares se convirtiera en un

paria total. Más adelante fue nombrado caballero y con el tiempo llegaría a ser almirante, pero nunca volvió al Ártico y nunca olvidó que, de todos los oficiales de su expedición, fue el único al que no ascendieron inmediatamente. El capitán Albert Markham —ya le habían ascendido cuando tuvo lugar la investigación— recibió un reloj de oro de la Real Sociedad Geográfica para conmemorar el haber alcanzado el punto más septentrional. El aparato hacía tictac de manera soberbia y, cuando el Gobierno británico introdujo el ahorro de luz diurna en el año 1916, Markham se negó a alterarlo, porque todavía llevaba las horas de Nares.

Nares, no obstante, disparó la última andanada. «Yo pediría a nuestros numerosos amigos que sugieren planes para ayudarnos en el hielo que primero maduren sus proposiciones en una región más templada», dijo en un discurso ante la Real Sociedad Geográfica.

«Sin quitar en modo alguno valor a las sugerencias, puedo afirmar que nadie puede darse cuenta de lo que significa realmente viajar en trineo en el Ártico hasta que haya viajado a campo traviesa, dependiendo totalmente de sus propios recursos, desde, pongamos por caso, Londres a Edimburgo y de vuelta a Londres. Si los defensores de los viajes en globo [deporte que estaba en auge] parten del norte de Escocia, llevando sus propias provisiones, visitan Islandia, que dista más de setecientos veinte kilómetros, y regresan al punto de partida exacto —porque un error de treinta kilómetros sería fatal— sin recibir ninguna ayuda ajena, sólo entonces podremos tomar en consideración la idea de utilizar un globo<sup>[475]</sup>».

Tenía razón al atacar a sus críticos y era un visionario en su apreciación de los problemas que llevaba aparejado utilizar globos, como se haría en un intento posterior de llegar al polo. Lo importante, con todo, fue que insinuó la posibilidad de que existiesen maneras de viajar en climas polares más eficientes que la tradición británica de expediciones integradas por muchos hombres y enviadas desde barcos grandes.

Gran Bretaña no le hizo caso. Después de ir delante, o de haber querido ir, la nación se quedó sin aliento. Tenía compromisos imperiales en otras partes y ya no podía preocuparse por el norte helado. En las calles de Londres los *cockneys*<sup>[476]</sup> se tomaban el Polo Norte tan a guasa, que en su argot rimado lo empleaban para referirse al *ojete*. Un miembro de la Real Sociedad Geográfica reconoció que era malgastar esfuerzos. Posiblemente un barco podría abrirse paso en la banquisa cerca de Spitsbergen. ¿Qué descubriría? Nada, salvo una extensión de hielo. «Que la nación decida», escribió con tristeza. «La geografía poco tiene que ganar con ello; la ciencia quizá menos<sup>[477]</sup>».

El 18 de septiembre de 1875, el día en que el *Alert* ancló en la playa de Floeberg, Carl Weyprecht se puso en pie para dirigir la palabra al Cuadragésimo Octavo Encuentro de Naturalistas y Médicos Alemanes, en Graz, Austria. Quería decir algo sobre «Principios fundamentales de la exploración científica del Ártico». A primera vista no había nada apasionante en el título del discurso. Los presentes habrían esperado un resumen de acontecimientos recientes, concentrado en los logros alemanes o austriacos. Al concluir aplaudirían cortésmente y procederían a ocuparse de cosas de mayor enjundia.

La alocución de Weyprecht, sin embargo, fue revolucionaria. Después de una breve introducción, arremetió contra lo que llamó «la avidez de descubrir» y dijo:

«Esta manía ha llegado a tal extremo, que hoy día la exploración del Ártico se ha convertido en una especie de carrera de obstáculos internacional cuya meta es el Polo Norte. La mera superación de dificultades físicas ha usurpado el lugar de la verdadera labor científica. En todas partes se habla de la cuestión del Ártico, en todas partes el mejor camino para llegar al polo es objeto de disputas; pero pocos se preguntan por los tesoros científicos que hay dispersos a lo largo del camino<sup>[478]</sup>».

Sus oyentes debieron de moverse nerviosamente en sus asientos. ¿Tenían ante ellos al mismo Weyprecht que había metido a Austria en la carrera —sus propias palabras— y que había luchado con tanto valor para ganarla en nombre de los pueblos germánicos? ¿Su héroe del polo rechazaba ahora sus propios logros —y por extensión las ambiciones de todo un *Volk*— por considerarlos un pasatiempo frívolo? Llenos de consternación, siguieron escuchando la diatriba. «La investigación de estas vastas regiones desconocidas alrededor del polo proseguirá y debe proseguir, sin tener en cuenta el coste en dinero y vidas humanas, mientras el hombre tenga alguna pretensión de progresar<sup>[479]</sup>» Eso ya estaba mejor. Pero... «Su gran objetivo», continuó diciendo, «debe ser más noble que trazar mapas y poner nombre a islas, bahías y promontorios bloqueados por el hielo en esta o aquella lengua, o alcanzar latitudes más altas que cualquier predecesor.»<sup>[480]</sup> El mensaje de Weyprecht a los

reunidos fue que el Polo Norte, por sí solo, no justificaba la búsqueda.

En el pasado se había discutido sobre el valor de la exploración del Ártico. La explicación de que comportaría beneficios científicos siempre se había impuesto. Pero siempre había sido una excusa que ocultaba el deseo de tal o cual país de ser el primero en cruzar el paso del Noroeste o el primero en llegar al polo. Los patrocinadores, fueran gobiernos u otros, habían aceptado el juego. Poco les importaban las corrientes, las pautas meteorológicas o los campos magnéticos del globo. Lo que querían era plantar una bandera. Weyprecht los ponía ahora en evidencia. Si el mundo —y con esto se refería a Europa y Norteamérica— verdaderamente se interesaba por la ciencia, entonces tenía que olvidarse de las rivalidades y unirse en un programa internacional de observación y análisis del Ártico. Ese programa produciría algo valioso, algo que no llevaría aparejadas proezas temerarias y que sería útil para el género humano. Tenía muchísima razón y a comienzos del decenio de 1880 se actuaría basándose en su consejo. Pero de momento era impopular. Había despojado el polo de su mística.

A James Gordon Bennett, propietario del *New York Herald*, no le importaba nada de todo esto. Puede que Weyprecht acertase en su valoración del polo. Bennett, en cambio, no era prisionero de la necesidad de justificación científica. Lo único que le interesaba era vender periódicos y para ello tenía que dar noticias a sus lectores. El descubrimiento del Polo Norte sería en verdad una gran noticia.

James Gordon Bennett era el periodista decimonónico por excelencia. Hijo único de un hombre acaudalado —que también se llamaba James Gordon Bennett y había fundado el *Herald*— era uno de los hombres más ricos de su tiempo. En lo personal era ligeramente asqueroso. Era un *playboy* alcohólico, de temperamento inestable, del que se sabía que se había sentado desnudo en el asiento del conductor de un coche tirado por cuatro caballos y había desaparecido durante semanas seguidas. Era aficionado a las aventuras: aparte de sus actividades de cochero, era un marinero consumado que en 1870 participó en la primera carrera transatlántica de yates; introdujo el deporte del polo en Estados Unidos; le gustaban las peleas y era un distinguido jugador. Si alguien ponía reparos a su comportamiento, respondía con fajos de billetes de banco. Cuando todos los casinos de buena reputación le prohibieron poner los pies en sus dependencias, por ejemplo, sencillamente construyó su propio casino. Esta reputación tal vez habría hecho que otros hombres fueran atractivos. En el caso de Bennett no hizo más que darle fama de indeseable. Finalmente, la buena sociedad de Nueva York le hizo el vacío por orinar en la chimenea de su prometida durante una fiesta de Noche Vieja. El incidente dio origen a un duelo con el que tenía que ser su cuñado, el último duelo protocolario que hubo en suelo estadounidense. Después del duelo, Bennett huyó a París, desde donde (armado con cota de malla por si se presentaba su cuñado, al que no había matado)

dirigía el *Herald* con mano de hierro.

La riqueza permitía a Bennett hacer lo que le diera la gana. Cuando el cable transatlántico resultó demasiado caro, tendió su propio cable. Cuando se cansaba de París, se hacía a la mar a bordo de un yate proyectado por un arquitecto, en el cual una vaca navegante le proporcionaba leche recién ordeñada todos los días. El yate se llamaba *Namounia*, pero sus aterrorizados empleados de Nueva York, que nunca sabían cuándo Bennett podía presentarse de pronto y ponerles a todos de patitas en la calle (le gustaba hacerlo) lo llamaban *Pneumonia*. Bennett tenía búhos vivos en su despacho, como símbolo de sabiduría. Bennett tenía lápices azules de treinta centímetros de largo (que se renovaban diariamente) con los cuales, cuando no estaba navegando, se encargaba de la edición del *Herald* hasta la última palabra. Bennett era el hombre que, cuando le reprendieron por reconstruir su oficina central en un terreno que tenía en arriendo a corto plazo —y coronarlo con búhos eléctricos cuyos ojos iluminaban la plaza que rodeaba el edificio— replicó: «Dentro de treinta años el *Herald* estará en Harlem y yo estaré en el infierno; así que ¿qué nos importa?»<sup>[481]</sup>. Un empleado comparó a Bennett con el califa de Bagdad. Según el director del *Herald*, Ralph Blumenfeld (que más adelante sería director del *Daily Express* de Londres), «su palabra es ley»<sup>[482]</sup>. Más que cualquier otra cosa, sin embargo, Bennett era un hombre que sabía hacer noticias.

Hasta entonces las noticias habían sido sencillamente algo de lo que se informaba. Pero Bennett las creaba. Veamos, por ejemplo, el caso del misionero británico David Livingstone. Hacía años que se había perdido en África y, en 1869, ya se le daba por muerto. Bennett llamó a su mejor corresponsal aparte y le dijo: «Le diré lo que hará usted. Saque mil libras ahora y cuando se le hayan terminado saque otras mil, y cuando las haya gastado también saque otras mil y, cuando se le hayan acabado, saque mil más y así sucesivamente... pero encuentre a Livingstone»<sup>[483]</sup>. El corresponsal, Henry Morton Stanley, encontró a Livingstone en 1871 y dio al mundo las inmortales palabras «*Doctor Livingstone, I presume*». [Usted debe de ser el doctor Livingstone, ¿no es así?]. El lápiz azul de Bennett cortó la respuesta de Livingstone: «¡El *Herald*! ¿Quién no ha oído hablar de ese periódico despreciable?»<sup>[484]</sup>.

El rescate de Livingstone vendió ejemplares y Bennett quedó encantado. Utilizó repetidamente la fórmula Livingstone-Stanley y envió corresponsales en misiones espeluznantes a diversas partes del globo, en busca de tal o cual persona o lugar. Lo bueno de todo ello era que si uno de sus «Stanleys» desaparecía durante la búsqueda de un «Livingstone» —ya fuera humano o geográfico—, entonces también él se convertía en un «Livingstone» en busca del cual podía mandarse a otro «Stanley». Cuando el propio Stanley desapareció en una expedición cuyo objetivo era socorrer a Emin Pachá, Bennett ordenó a Edward Vizetelly que fuera a Zanzíbar. «Es un lugar horrible, ¿sabe? Allí pillas la fiebre y te mueres en una semana». A lo cual Vizetelly replicó: «Iré a Tombuctú si usted quiere»<sup>[485]</sup>. Hecho el trato, se retiraron al yate de Bennett en el puerto de Beirut y lo último que recordaba Vizetelly de aquella noche

era que Bennett le invitó a ver quién podía nadar alrededor del barco sin que se lo comieran los tiburones. A su debido tiempo el «Stanley». Vizetelly rescató al Stanley auténtico y, a su debido tiempo, Gordon Bennett ganó una buena suma de dinero con ese cuento. La fórmula funcionó a las mil maravillas hasta 1879. Aquel año Bennett decidió ir a por el polo.

El Ártico no era terreno nuevo para Bennett. En 1875 había patrocinado a un capitán británico, *Sir Allen Young*, para que llevase un barco pequeño, el *Pandora*, en busca del «Livingstone» más noticiable después del Livingstone de verdad: *Sir John Franklin*. La expedición dio pocos resultados. Tampoco una segunda expedición patrocinada por el *Herald* a Groenlandia hizo mucho por las ventas. Una expedición por tierra, en 1878-1879, al mando del teniente Frederick Schwatka tuvo más éxito, ya que recorrió más de cuatro mil kilómetros y volvió con el cadáver de uno de los oficiales de Franklin, además de bautizar una montaña con el nombre de Bennett. Anglófobo declarado, Bennett había sido objeto de varios desaires por parte de los británicos en lo que se refería a topónimos. Cuando le enseñaron uno de los mapas de Stanley, en el cual dos montañas y un río de África llevaban el nombre de Bennett, el primer ministro William Gladstone lo tachó. Quiso saber por qué Stanley les había dado un nombre tan absurdo. Ahora el nombre absurdo aparecía al lado de los nombres de los mejores de Gran Bretaña.

Todo esto eran fruslerías en comparación con el polo. Puede que Nares llegara al punto más septentrional alcanzado hasta la fecha, pero, al modo de ver de Bennett, Estados Unidos le había preparado el camino. Sería una vergüenza nacional que Estados Unidos no recuperara su prestigio en el Ártico. Y sería una vergüenza aún mayor, si el *Herald* no tomaba cartas en el asunto. En 1877, después de consultar con Petermann durante tres horas, Bennett quedó convencido de que sabía cómo llegar al polo. Nares había indicado claramente que había que descartar el estrecho de Smith. Payer y Weyprecht habían demostrado la inutilidad de seguir la corriente del Golfo a la altura de Spitsbergen. Quedaba la segunda y aún no probada entrada por el estrecho de Bering. Bennett atacaría por allí.

Petermann tuvo muchísimo gusto en prestar su apoyo. Las críticas de Sherard Osborn y Clements Markham seguían escociéndole. No había parado de decir que el estrecho de Smith no era la ruta idónea y sus mayores detractores habían demostrado que tenía razón. Abandonó sus intentos de hacer las paces y fustigó vigorosamente a la Real Sociedad Geográfica. El estrecho de Smith era «un incubo para la investigación del Ártico». Lo habían «hinchado artificialmente» y ahora estaba «acabado»<sup>[486]</sup>. Si se había refutado la teoría de la corriente del Golfo era sólo por ser tan acertada: la corriente del Golfo era obviamente tan poderosa, que había hecho retroceder el hielo que flotaba hacia el sur desde el casquete polar, transformándolo en una masa en la cual Weyprecht y Payer habían tenido la mala suerte de quedar atrapados. Lo único que había que hacer, por tanto, era atacar el polo por su parte más débil, y cabía juzgar cuál era esa parte basándose en dos criterios: la cantidad de hielo

que flotaba hacia el sur —que debía de crear así una extensión de aguas abiertas detrás de ella— y el predominio de aguas abiertas en otras zonas. La costa oriental de Groenlandia concordaba con el primer criterio, como había demostrado su propia expedición —ahí estaba el *Hansa*, sencillamente arrastrado por los témpanos—, y el Polynia de Wrangel —ante la costa siberiana— se ajustaba al segundo. «No es un charco, como se ha afirmado con frecuencia», escribió Petermann, malhumorado, «sino un extenso mar abierto del que todavía sabemos muy poco, pero con suficiente certeza este mar abierto se encuentra siempre en el mismo lugar, en verano e invierno, todos los años<sup>[487]</sup>».

Cuando la Real Sociedad Geográfica no le prestó la menor atención, acudió a Estados Unidos y a Bennett. En una entrevista que le hizo el *Herald* manifestó que el único resultado de la expedición de Nares había sido «malgastar dinero y vidas»<sup>[488]</sup>, como cabía esperar de los británicos, dijo para concluir, con cierta justificación y enfado de Clements Markham. La expedición que proponía Bennett debería dirigirse al Polynia, pasando por el estrecho de Bering, y el hombre que mandara en tal viaje (quizás aquí entró en acción uno de los poderosos lápices de Bennett) debía ser «un navegante que haga su trabajo con el sentido común y la determinación que Stanley mostró en África»<sup>[489]</sup>. El comandante George Washington De Long fue el elegido.

Hombre retraído de ascendencia hugonote, De Long tenía cierto aspecto de médico provinciano y descontento. Era calvo, lucía unos bigotes poblados y sus ojillos contemplaban el mundo a través de unos quevedos que llevaban atada una cintita. Sus retratos sugieren diligencia, obediencia y una leve irritación... un deseo de estar haciendo otra cosa. Había mandado uno de los barcos enviados a rescatar la expedición de Hall y se había formado una mala opinión del Ártico: «nunca en mi vida he visto semejante tierra espantosa de desolación y espero que nunca seré un naufrago en semejante lugar dejado de la mano de Dios»<sup>[490]</sup>. Durante el viaje, sin embargo, uno de los corresponsales especiales de Bennett le había tratado como si fuera todo un personaje y, cuando volvió a Nueva York, se encontró con que el *Herald* había hecho de él un héroe conquistador al estilo de Kane. Desconcertado, pero deseando no desaprovechar la oportunidad de medrar, cambió de táctica y se convirtió en un ardiente simpatizante del Ártico.

De Long era una persona complicada. No era especialmente bueno como marino y en una ocasión se le formó consejo de guerra por embarrancar con su barco, cargo del que se defendió echando la culpa a otro. También se le había acusado de brutalidad gratuita cuando era director de un buque escuela para jóvenes, lo que puede que fuera cierto o no. Con todo, sus diarios revelan un hombre dotado de sensibilidad y humor cáustico que tuvo agallas para resucitar una carrera que flaqueaba. Se entregó al Ártico con todo el celo de un converso. «El virus polar se le metió en la sangre y no le dejaba descansar»<sup>[491]</sup>, escribió más adelante su esposa, Emma. Trató inútilmente de obtener fondos de Grinnell antes de recurrir a James Gordon Bennett, que se mostró más que dispuesto a patrocinar otra expedición al



Ártico, en especial porque el hombre que la mandaría era un héroe que su propio periódico había creado. De Long estaba eufórico. La fortuna y la influencia de Bennett valían más que todos los Grinnells del mundo, como se demostró cuando, en 1878, Bennett logró que el Congreso declarara que el proyecto era una empresa nacional.

Bennett no necesitó que la Armada estadounidense le proporcionase un barco. Ya disponía de uno, pues había comprado el *Pandora* a Allen Young y lo había rebautizado con el nombre de *Jeannette*, en honor a su hermana. Lo que sí necesitaba era que se reforzara aún más el *Jeannette* para el servicio en el Ártico y que le acompañase un barco de guerra hasta que llegara a la banquisa polar. Insistió en que los gastos debían ir a cuenta del Gobierno. Lo que no dijo fue que la participación del Gobierno sumaría autoridad extra a la empresa, además de representar un ahorro de dinero para él.

La riqueza y la influencia de Bennett aceleraron las cosas, pero éstas no salieron como deberían haber salido. Cuando los astilleros recibieron el *Jeannette*, decidieron que el barco no estaba en condiciones de cumplir su misión y propusieron que se llevara a cabo una carenadura que, sólo para calderas, costaría casi diez veces la cantidad que Bennett había calculado. De Long hizo cuanto pudo y camelo, amenazó y regateó para reducir los gastos. Su actuación fue admirable. Pero luego hubo que hacer más alteraciones, con los gastos correspondientes, y finalmente lo mejor que pudo hacer De Long fue fijar una fecha límite a partir de la cual todos los gastos no los sufragaría la Armada, sino Bennett. Albergaba la esperanza de haber arreglado las cosas en beneficio de su patrón.

Al cesar los trabajos, el *Jeannette* tenía la proa llena de pino macizo que llegaba hasta tres metros y pico de profundidad; el casco era de cuadernas de roble sujetas con flejes de hierro forjado; debajo de la línea de flotación estaba revestido con unos ocho centímetros de madera de olmo; en el interior estaba asegurado por una combinación de baos de hierro y puntales de madera que se añadían al considerable número de mamparos y de puntales de hierro que ya había instalado Allen Young. Se instalaron calderas nuevas; se cambió la cubierta; se colocaron hélices de bronce complementarias al lado de las hélices de cobre originales; se puso fieltro alrededor de toda la obra de hierro que quedaba al descubierto y se levantó un porche, protegido también con fieltro, delante de los alojamientos de los oficiales. A pesar de los esfuerzos de De Long, la factura definitiva que se presentó a Bennett ascendía a cincuenta mil dólares. Los astilleros seguían opinando que el barco no era apropiado para las condiciones del Ártico.

Ante esto, el apoyo de Bennett se evaporó. Podía permitirse pagar los gastos sin ningún problema, pero el capricho y la inestabilidad le caracterizaban. Había dado a entender que haría apariciones personales para promover el viaje de De Long. No las hizo. Absorto en sus excéntricas actividades en la otra orilla del Atlántico, y presa de un temor súbito a ser reconocido —y tal vez atacado por el hermano de su

exprometida—, no se sintió con ánimos para viajar a Estados Unidos. «Corren por el país muchos rumores sobre su venida», escribió De Long. «Todos los del Departamento me preguntaron cuándo llegaría. Por supuesto, no pude darles ninguna respuesta... La incertidumbre sobre sus movimientos pareció debilitar el entusiasmo<sup>[492]</sup>».

La promesa de un barco de la Armada que acompañaría al *Jeannette* hasta el norte no se cumplió. Lo mismo le ocurrió al ofrecimiento de un barco de apoyo que llevaría provisiones y combustible de repuesto. Si el patrocinador no podía aparecer en persona, entonces la Armada no iba a apoyar sus peticiones, por influyente que fuera. Consideraría que el *Jeannette* estaba bajo la jurisdicción naval estadounidense... pero poco más.

De Long rogaba constantemente a Bennett que ejerciera su influencia y mostrase más interés en el proyecto. Sus ruegos eran recibidos con promesas vagas y, a veces, silencio. La verdad era que el entusiasmo de Bennett por la idea se había enfriado. Tal vez se había dado cuenta de que el polo no podía conquistarse por un capricho periodístico. Quizá también él albergaba dudas sobre las teorías de Petermann. Desde luego, sin embargo, sabía que era menos arriesgado ser un Stanley que un Livingstone y que las hazañas de un rescatador eran tan noticiables como las de un descubridor. Sería mucho más satisfactorio si De Long podía sacar provecho de un desastre en vez de convertirse en uno. Y dio la casualidad de que había un hombre esperando que le rescatasen justo en la región que De Long debía explorar. Era el barón Nils Adolf Erik Nordenskiöld.

Nordenskiöld era un explorador sueco con mucha experiencia que se había impuesto a sí mismo la tarea de descubrir el paso del Nordeste. Comparado con el tortuoso paso del Noroeste, que había atraído a tantos a sus profundidades, el paso del Nordeste era una empresa relativamente sencilla. Se encontraba al norte de la costa siberiana y su travesía requería no tanto habilidades de navegante, como un verano sin hielo y la disposición a invernar en espera del deshielo del año siguiente. A diferencia del paso del Noroeste, el paso del Nordeste tenía un mínimo valor comercial, porque comunicaba los dos lados del Imperio ruso además de proporcionar un conducto para los productos de Siberia.

Nordenskiöld había zarpado de Gotemburgo el 4 de julio de 1878 a bordo del *Vega* y aquel invierno había enviado un mensaje por tierra a Yakutsk en el que anunciaba que se encontraba bloqueado por el hielo, cerca de la desembocadura del río Lena, pero que era optimista y pensaba que cuando llegara el verano podría liberarse y «en unos meses llegaría a Japón»<sup>[493]</sup>. Como se verá más adelante, Nordenskiöld estaba en lo cierto, pero mientras tanto las autoridades tenían muchas razones para dudar de ello. Los anales de la exploración del Ártico estaban llenos de perspectivas optimistas que se habían estropeado, y el borde del éxito era un lugar desagradable con dientes. Corrió la noticia de que Nordenskiöld necesitaba ayuda y Aleksandr Siberiakoff, mercader ruso que había financiado parcialmente el *Vega*,

puso en marcha una misión de rescate.

De Long descartó los temores por el bienestar de Nordenskiöld. «Parece haber una alarma innecesaria», dijo a Bennett. «Sencillamente está bloqueado por el hielo, a juzgar por lo que he oído<sup>[494]</sup>» A un periodista de San Francisco le dijo: «Estoy tan convencido de que Nordenskiöld no corre ningún peligro como de que mañana brillará el sol»<sup>[495]</sup>. Nada de todo esto afectaba al propietario del *Herald*. A Bennett le interesaba mucho más un buen artículo. Sin consultar con De Long, escribió al ministro de Marina de Estados Unidos para decirle: «Estoy seguro de que coincidirá usted conmigo en que motivos humanitarios sugieren como primerísimo objetivo rescatar y ayudar al profesor Nordenskiöld»<sup>[496]</sup>. El ministro estuvo de acuerdo en que este objetivo «debía ocupar en todo momento un lugar prominente»<sup>[497]</sup>. Bennett escribió al mismo tiempo a Siberiakoff para aconsejarle que retrasase sus planes: ¿de qué serviría embarcarse en tantos gastos, cuando el *Jeannette* tal vez llegaría antes que él? Siberiakoff, al igual que el ministro de Marina estadounidense, reconoció que lo que decía Bennett tenía sentido. De Long se enfadó al enterarse de que su expedición al Ártico se retrasaría debido a la búsqueda de Nordenskiöld, la cual, en su opinión era innecesaria. Semejante tarea no podía hacer más que poner obstáculos a su objetivo, que era llegar tan al norte como fuese posible, antes de que el hielo se cerrara.

Otra cosa que aumentó el disgusto de De Long fue el asunto de su tripulación. Había conseguido asegurarse los servicios de varios hombres destacados con experiencia del Ártico. El teniente Charles Chipp y el maquinista George Melville, que habían servido en la misión de rescate del *Polaris*; William Dunbar, piloto del hielo con mucha experiencia en los barcos balleneros de Nueva Inglaterra, y William Nindemann, carpintero que había servido en el *Polaris* mismo y había salido vivo de la épica huida en el témpano de hielo. Después, De Long no supo qué hacer. Su cirujano, James Ambler, embarcó de mala gana y sólo porque ocupaba uno de los primeros lugares de la lista de servicio de la Armada. Pocos hombres se ofrecieron voluntariamente para formar parte de la tripulación, así que De Long tuvo que recorrer los muelles en busca de hombres a los que acabaría pagando un poco más de lo habitual. Y a su oficial de navegación, el zalamero teniente John Danenhower, se lo endilgó Bennett porque procedía de una «buena familia». De Long quedó consternado cuando supo que Danenhower estaba mal de la vista, había sufrido una crisis nerviosa y le habían encerrado en un manicomio del que había salido sólo porque su familia estaba bien relacionada. Además, Danenhower estaba enfermo de sífilis, aunque, como era natural, no iba pregonándolo por ahí. «Todavía no logro sentir esa confianza *implícita* en él que me gustaría sentir»<sup>[498]</sup>, escribió De Long.

Estaba también Raymond Newcomb, naturalista entusiasta, pero inexperto, que se presentó pertrechado con «un complicado equipo repleto de tazas, redes, salabardos, instrumentos de taxidermista e incontables cajas y botellas de todas las formas y tamaños»<sup>[499]</sup>. Y estaba Jerome Collins, el meteorólogo del *Herald*, cuyo talento

principal consistía en hacer espantosos juegos de palabras, pero que tenía a su cargo dos inventos que Bennett pensaba que eran novedades noticiables en el Ártico: el teléfono y la lámpara eléctrica. Se consultó tanto con Bell como con Edison al respecto.

De Long estaba ligeramente nervioso en lo que se refería a su posición como cabeza de lo que llamaba «nuestra pequeña familia». Tal como dijo a su esposa, «procuró ser simpático y agradable sin ser familiar, amable pero firme al corregir cualquier cosa que considere que esté mal y siempre sereno y dueño de mí mismo. Soy consciente de mi responsabilidad y mi obligación y espero estar a la altura de mi delicada posición al frente de tantas personas de mi misma edad»<sup>[500]</sup>. Le preocupaba Danenhower, pero cuando Bennett y la Armada ordenaron que bajo ningún concepto prescindiera de él De Long obedeció. Además, le había tomado simpatía a Danenhower y éste parecía conocer su oficio.

El *Jeannette* zarpó de San Francisco el 8 de julio de 1879, un barco de doscientas cuarenta toneladas con una máquina de doscientos caballos de vapor y cargado hasta los topes de provisiones para tres años. Bennett no daba señales, pero De Long llevaba consigo un telegrama del elusivo potentado que se esforzaba un poco por desagraviarle. Bennett telegrafió a la oficina del *Herald* en Nueva York refiriéndose a De Long con las siguientes palabras:

«SI SE VEN BLOQUEADOS POR EL HIELO, NO ESCATIMARÉ DINERO NI INFLUENCIA PARA SEGUIRLE Y MANDARLE AYUDA EL AÑO PRÓXIMO, CON EL FIN DE QUE NI ÉL NI SUS HOMBRES CORRAN PELIGRO. QUIERO QUE ESTO SEA UN ÉXITO ESTADOUNIDENSE. DÍGANLE QUE EN EL CASO DE QUE REGRESE EL PRÓXIMO AÑO, SIN HABER ALCANZADO EL OBJETIVO, LO CUAL NO CREO POSIBLE, SIN DUDA ALGUNA MANDARÉ OTRA EXPEDICIÓN AL AÑO SIGUIENTE Y CONTINUARÉ HACIÉNDOLO HASTA QUE LO CONSIGAMOS, PERO PREFIERO QUE LA VICTORIA SEA SUYA A QUE SEA DE OTRO. EN EL CASO DE QUE DE LONG NO VOLVIERA EL PRÓXIMO AÑO O, DE HECHO, NUNCA, PROTEGERÉ A LAS VIUDAS DE LOS HOMBRES DE LA EXPEDICIÓN. ME GUSTARÍA QUE DIJERA ESTO A SUS HOMBRES ANTES DE ZARPAR»<sup>[501]</sup>.

De Long se lo dijo a sus hombres (la mayoría de los cuales no estaban casados). «Gracias a Dios que tengo detrás a un hombre que me ayudará cuando los países fallen»<sup>[502]</sup>, escribió felizmente.

De haber reflexionado más detenidamente sobre el telegrama, o de haber tenido una idea más clara de las maquinaciones de su patrón, De Long se habría dado cuenta de lo que estaba sucediendo. No contento con hacer de él un Stanley en busca del polo, Bennett también quería que fuese un Livingstone que necesitaba que le rescatasen. Pero De Long se sentía demasiado aliviado al ver que, por fin, había emprendido el viaje de sus sueños, como para captar semejantes sutilezas. Miles de

personas lanzaron vítores desde los muelles de San Francisco y desde Telegraph Hill. Una salva de diez cañonazos atronó el aire desde Fort Point cuando el *Jeannette*, escoltado por un convoy de velas blancas del Club Náutico de San Francisco, se adentró valerosamente en el Pacífico. «El barco está empezando ahora su viaje a esa parte desconocida del mundo que hay al norte del estrecho de Bering», escribió De Long. «Que Dios nos bendiga a todos<sup>[503]</sup>».

Unas cuantas semanas después, De Long se encontraba repostando combustible en Alaska, donde embarcó no sólo carbón —una variedad local de baja calidad, que ardía más rápidamente de lo que a él le gustaba—, sino también tiros de perros y dos cazadores indígenas, Alexey y Aniguin, para que ayudasen a explorar las masas continentales que encontraría. De Long saboreaba la aventura que iba a vivir en el mar Polar abierto. «Llegaré a los confines de la navegación que pueda alcanzar», escribió a casa. «Si la corriente me lleva al oeste, tendrás noticias mías a través de San Petersburgo; pero si me lleva hacia el este y el norte, no hay forma de saber a qué puntos podemos llegar; pero espero salir por el estrecho de Smith o el de Jones<sup>[504]</sup>». Un grupo de capitanes balleneros que estaban en la zona se presentó para dar sus opiniones sobre las probabilidades del *Jeannette*. La mayoría de ellos consideraban positivamente la aventura. Pero el último en hablar, el capitán Nye, ofreció una apreciación cruelmente sincera de sus probabilidades. «Caballeros, no hay mucho que decir sobre este asunto. Usted, teniente De Long, tiene un barco muy fuerte, ¿no es así? ¿Magníficamente equipado para el servicio, con una tripulación y unos pertrechos irreprochables? ¿Y embarcará provisiones en abundancia y todo el carbón que pueda llevar?». A cada una de estas preguntas contestó afirmativamente De Long. «Entonces», dijo Nye, «ponga el barco en el hielo y déjese llevar por la corriente; puede que llegue a su destino o puede que se vaya al infierno: las probabilidades están más o menos igualadas.»<sup>[505]</sup> En todo caso, Nye dio a De Long probabilidades favorables. Todo el mundo sabía que la región hacia la que se dirigía el *Jeannette* era terrible. Durante los últimos ocho años, treinta y tres barcos balleneros con un total de más de seiscientos hombres habían sido empujados por las corrientes, hacia el nordeste, desde Alaska. Ninguno de ellos había vuelto jamás.

Los objetivos inmediatos de De Long, sin embargo, no estaban en el nordeste sino en el noroeste: la pequeñísima isla de Herald y la más extensa Tierra de Wrangel, que se hallaba ante la costa de Siberia. De esta manera esperaba dar muestras de buena voluntad en relación con el rescate de Nordenskiöld, al tiempo que continuaba atacando el polo. Estaba especialmente entusiasmado con la Tierra de Wrangel, en la que habían desembarcado algunos navegantes, pero que nunca se había explorado como era debido. Algunos geógrafos opinaban que podía ser una segunda Groenlandia; otros pensaban que incluso podía estar unida a Groenlandia, creando así una masa continental que se curvaba voluptuosamente de un lado a otro de la cima

del mundo. Ambas ideas habían salido de Petermann. Se habría podido pensar que la expedición de Nares prácticamente había demostrado la inexistencia de un mar Polar, y no digamos la imposibilidad de una masa continental transpolar, pero los hechos viajaban despacio en aquel tiempo y su interpretación se volvía confusa incluso en los círculos académicos. A falta de una red global, se podía escoger la teoría que más gustara. Cuanto más lejos se estuviera del centro —que seguía siendo Europa—, más cabida podía darse a las teorías sin tener en cuenta los hechos. La última y conmovedora carta que De Long escribió a su esposa llevaba fecha del 27 de agosto de 1879. «Adiós, preciosa mía, con mil besos. Con la ayuda de Dios aún podré hacer algo que haga que te sientas orgullosa de llevar el apellido de tu esposo. No me des por perdido, porque un día u otro volveré<sup>[506]</sup>».

Al hacer escala en la orilla rusa del estrecho de Bering, De Long supo que Nordenskiöld y el *Vega* ya habían pasado por allí tras terminar con éxito la primera travesía del paso del Nordeste. Así pues, su rescate era una cosa menos de la que preocuparse. Pero el rodeo había costado un tiempo valioso y el verano se acercaba a su fin. Furioso a causa del retraso, De Long, a pesar de todo, decidió llegar a la Tierra de Wrangel antes de que el hielo lo rodeara. A comienzos de septiembre, con cien millas entre él y su meta, aumentó la presión y cargó contra el hielo. El día 4, unos balleneros estadounidenses divisaron una columna de humo negro en el horizonte. Un banco de niebla les impidió verla durante unas horas y cuando se disipó ya no se veía la columna. El último avistamiento del *Jeannette* fue una buena señal. El pequeño barco reforzado, provisto de mamparos y revestido con madera de olmo, con su proa reforzada con pino macizo, obviamente estaba en condiciones de cumplir su misión.

De Long siguió arremetiendo contra el hielo, buscando todos los canales que le llevaran hacia la Tierra de Wrangel. Se encargó personalmente de la cofa y desde ella dirigía al timonel hacia cualquier abertura que apareciese. Había muchas aberturas y cada una de ellas aumentaba sus expectativas, pero las aguas abiertas que divisaba desde la cofa, y que a veces formaban lagos de centenares de metros de anchura, eran engañosas. El invierno iba acercándose y cuando el barco llegaba a un lago, éste ya se había helado. De Long dirigía el barco hacia otro lago y ocurría lo mismo. A finales de mes ya había abandonado la idea de llegar a la Tierra de Wrangel. En vez de ello, dirigió su atención a la isla de Herald, un grano yermo situado a unas cincuenta millas al este. Nunca llegó a ella.

El hielo se cerró y colocó el *Jeannette* en un ángulo precario, al tiempo que lo estrujaba tan suavemente, que transcurrió algún tiempo antes de que De Long se percatara de que la cubierta estaba pegajosa debajo de sus pies, porque los maderos se habían separado y las grietas rezumaban una mezcla de brea y estopa. Estaban completamente bloqueados. Empezó entonces una serie de alarmas y conatos de hundimiento como los que habían encontrado Weyprecht y Payer. «Vivir sobre una fábrica de pólvora esperando una explosión sería una forma parecida de existencia»<sup>[507]</sup>, escribió De Long, cansado. Habría soportado mejor la tensión de

haber descubierto algo nuevo, pero no habían descubierto nada y en las circunstancias en que se encontraban no parecía que fueran a hacerlo.

«Cuando sumamos a la invernación en el hielo, con todas sus incertidumbres y terrores, el conocimiento de que no alcanzamos ninguna altitud elevada en nuestra primera estación, no hicimos ningún descubrimiento y, que sepamos, no hemos añadido nada útil al conocimiento científico, no podemos evitar la sensación de que no estamos haciendo nada para alcanzar el objetivo de la expedición<sup>[508]</sup>».

Sobre todo, se sentía decepcionado porque el eterno Polynia de Petermann no se veía por ninguna parte y porque la Kuro Siwo parecía no surtir el menor efecto en la banquisa ártica.

La Inspección Costera y Geodésica de Estados Unidos sabía cuál era el motivo. Aquel invierno, después de terminar un estudio de las corrientes que pasaban frente a la costa de Alaska, anunció:

«El estrecho [de Bering] es incapaz de llevar una corriente de agua cálida de magnitud suficiente, para surtir algún efecto perceptible en el estado de la cuenca Polar justo al norte de él... Nada que sepamos ofrece esperanza alguna de un viaje más fácil al polo. Nada tiende en lo más mínimo a corroborar la idea, muy extendida pero nada filosófica, de que en alguna parte del mar Polar podemos buscar grandes extensiones sin hielo»<sup>[509]</sup>.

Como dijo el doctor Thomas Antisell a la Sociedad Geográfica Norteamericana, «el mar de Bering no es una verdadera entrada en el océano Ártico. En vez de ello, es un callejón sin salida»<sup>[510]</sup>. En circunstancias normales esta afirmación habría provocado una refutación vigorosa por parte de Petermann. Pero en esta ocasión no hubo ningún boletín dispéptico. El «sabio» de Gotha se había suicidado un año antes, dejando que De Long siguiera solo su legado.

Durante todo el invierno, mientras la vida se inclinaba y los platos se deslizaban por las mesas y caían al suelo, a bordo del *Jeannette* las pequeñas desavenencias crecieron hasta transformarse en resentimiento. Newcomb, el naturalista inexperto, era objeto de tomaduras de pelo tan despiadadas, que se replegó en el silencio. Collins, el corresponsal del *Herald* que Bennett había promocionado, no sólo como meteorólogo de la expedición sino también como su principal científico, era tratado con desdén. Las luces eléctricas, con las que De Long había contado para que los iluminaran en la oscuridad, no funcionaban —Edison aún no había perfeccionado sus generadores— y tampoco funcionaba el aparato telefónico, cuyos cables de cobre perdían conductividad al tenderse sobre el hielo. También se habían confiado a

Collins los aparatos fotográficos más nuevos, pero, si bien se había acordado de traer la cámara y las placas de vidrio, se había olvidado de los productos químicos que se necesitaban para el revelado. Se convirtió en un hazmerreír y en Navidad se sentía tan abatido, que se negó a participar en las celebraciones, si así se las podía llamar. «¡Día de Navidad!», escribió De Long en su diario. «Este es el día más deprimente que he experimentado en mi vida y, desde luego, ésta es la parte más deprimente del mundo<sup>[511]</sup>».

Con todo, más preocupante que Collins o Newcomb era Danenhower. Después de pensárselo un poco, informó de que sus ojos le estaban causando problemas. Ambler, el cirujano, le hizo un reconocimiento y descubrió que tenía sífilis. La enfermedad había llegado a un ojo y producía una secreción viscosa, una especie de mucosa que, si no se trataba, podía dejarle ciego. Después de informar a De Long, Ambler le operó. A la luz de las velas y con la ayuda de una lupa, hizo una incisión en el ojo de Danenhower y de ella manó un líquido turbio. De Long se mostró comprensivo, pero no pudo ocultar su disgusto. Danenhower había embarcado sabiendo que estaba enfermo y no le había dicho nada. Tendría que dar cuenta de ello a su regreso.

De Long encontraba cierto consuelo en compañía de George Melville. El maquinista calvo y barbudo, que había navegado con De Long en el *Juanita*, era una bendición del cielo. Era corpulento y campechano, con una risa que arrasaba todo lo que encontraba a su paso. Podía reparar y mejorar cualquier cosa. Cuando los vástagos de la máquina se rompían, forjaba otros nuevos e improvisaba máquinas cuando hacía falta. Era una fuente inagotable de ingenio y optimismo. Cuando se encontraron con que el hielo marino era salado —Petermann les había asegurado que no lo sería—, Melville improvisó una planta desalinizadora utilizando el generador de Edison vacante. Una y otra vez Melville demostró lo que valía retorciendo la poca chatarra que tenían para crear chismes tipo Heath-Robinson que realmente funcionaban. «Creo que sería capaz de hacer una máquina con unos cuantos aros de barril, si se esforzara»<sup>[512]</sup>, comentó De Long, admirado.

Aquel invierno, al solidificarse el hielo debajo del barco, la tripulación de De Long navegó hacia el norte, atrapada por unas corrientes parecidas a las que se habían apoderado de Weyprecht y Payer. Llegaron a pocas millas de la Tierra de Wrangel, pero no pudieron alcanzarla. A pesar de ello, vieron lo suficiente para saber que se trataba de una isla. Vieron otras cosas también, durante el viaje. Una noche de octubre, Raymond Newcomb dio cuenta de una visión increíble. A unos centenares de metros de ellos flotaba en el aire una reluciente bola de luz. Subieron todos a cubierta para observarla. La bola osciló, se acercó a ellos, retrocedió y luego descendió en picado sobre el hielo antes de desaparecer por completo. Collins pensó que tenía algo que ver con la aurora boreal; los más supersticiosos opinaron que era un portento y nadie dijo que era un ovni, porque la palabra aún no se había inventado.

Al cambiar los vientos y empujarles ora hacia el noroeste, ora hacia el sur, ora hacia el este, en un triángulo cuyo centro estaba a la altura de la isla de Wrangel, la



banquisa se volvió desalentadoramente caprichosa. A veces era una extensión calma e inmóvil por la que De Long paseaba de noche, maravillándose de la belleza de su barco, con todos sus palos y cuerdas cargados de hielo, recortándose sobre un horizonte «definido claramente como el filo de un cuchillo, con la delicada luna nueva un poco por encima de él»<sup>[513]</sup>. Otras veces, en cambio, formaba ondas y se levantaba alrededor del *Jeannette*, como fieras dando vueltas alrededor de una presa. En más de una ocasión avanzaba para descargar el golpe mortal. Despertado por Newcomb en la madrugada del 12 de noviembre, De Long vio que el mar estaba lleno de témpanos. Parecían moverse a la ventura en diferentes direcciones y a distintas velocidades, adelantándose, chocando y subiéndose unos sobre otros como en una carrera loca. En medio del torbellino, una flotilla de bloques de unos nueve metros se dirigía en línea recta hacia el barco. Mientras De Long daba la orden de que subieran todos a cubierta, el hielo siguió avanzando hacia ellos con un ruido aterrador, una mezcla de alaridos, retumbos y truenos repentinos que parecían salvas de artillería. El golpe fue tan fuerte, que los hombres que se aferraban al aparejo se movieron como marionetas. Grandes trozos de hielo volaban entre las jarcias y se deslizaban por la cubierta provocando numerosas caídas. Los témpanos se apilaban como si quisieran saltar unos por encima de otros para tratar de subir a bordo. Mientras, la cubierta se consentía tan visiblemente a causa del impacto, que De Long pensó que iba a estallar bajo sus pies. Entonces, de forma muy repentina, la arremetida cesó. Sería el primero de muchos ataques parecidos. Al llegar la Navidad, ya estaban destrozados por la tensión que provocaban las constantes alarmas. «En verdad que no es una situación agradable», escribió De Long. «Invernarse en la banquisa puede ser una experiencia emocionante cuando se lee algo sobre ella junto a un buen fuego en un hogar cómodo, pero vivirla realmente basta para que un hombre envejezca de forma prematura»<sup>[514]</sup>.

El hielo cambió ahora de táctica. Ante la imposibilidad de tomar el barco por asalto, recurrió al sigilo y empezó a estrujarlo de forma suave, pero implacable, al tiempo que levantaba el casco. De Long observaba sus progresos y anotó que el casco subía unos dos centímetros y medio diarios. «Vivimos en una pesada incertidumbre»<sup>[515]</sup>, escribió. La incertidumbre no duró mucho.

El *Jeannette* estaba bien construido. De no haber sido por todos los refuerzos, ya se habría partido en dos. En enero de 1880, sin embargo, finalmente se rompió a causa de la presión. Una vía de agua en la proa provocó la inundación de todos los compartimentos de esa parte del barco. Las bombas de vapor estaban heladas y las bombas accionadas a mano resultaron inútiles. Proyectadas para navegar en condiciones estables, sus tomas se encontraban en un costado del barco, pero el *Jeannette* estaba tan escorado que apenas aspiraban agua. La escasa cantidad que recogían se helaba en las tuberías de desagüe a temperaturas de 34,4 grados bajo cero.

De Long mandó a dos tripulantes, Nindemann y Sweetman, a batallar con la

inundación. Hundidos hasta la cintura en el fango semihelado, metieron puñados de estopa en todos los huecos que encontraron. Pero el agua siguió entrando a razón de más de doscientos cincuenta litros por minuto. Los tres metros de pino macizo con los que habían contado para romper el hielo «no opusieron más obstáculos [al agua] de los que habría opuesto la malla de un cedazo»<sup>[516]</sup>. Chapoteando en el agua, construyeron un mamparo para contener la inundación que no podían evitar. Entonces el agua se abrió paso verticalmente a través de las cavidades de la pared. Nindemann y Sweetman respondieron con una mezcla de yeso, estopa y trapos viejos. El «cemento del Ártico», como lo llamó De Long, recubrió los compartimentos inundados; Melville reparó las principales bombas y antes de que transcurriera mucho tiempo «el gigante de vapor expulsaba agua»<sup>[517]</sup>. Pero sus medidas funcionaron demasiado bien. El agua que las bombas arrojaban por la borda se helaba sobre el costado del barco y lo hundían en el hielo. Al mismo tiempo, el cemento del Ártico contenía la entrada de agua de forma demasiado eficiente. Bloqueada por todos los lados, pero empujada hacia arriba por la presión del barco hacia abajo, el agua entró por el suelo de los dormitorios de la tripulación. Una vez más De Long mandó a Nindemann y Sweetman a las barricadas. Gateando debajo de las tablas, clavaron tablones en los lugares apropiados, taparon agujeros y aplicaron cantidades generosas de cemento del Ártico. Cuando terminaron, el barco era tan estanco como podía. De Long no tenía nada con lo que recompensar el heroísmo de los dos hombres, pero en su diario recomendó a ambos para la Medalla de Honor del Congreso.

El agua que había entrado a un ritmo máximo de más de dieciocho mil litros por hora —lo cual había requerido gastar más de seiscientos ochenta kilos de carbón diarios para las bombas— descendió a unos siete mil quinientos litros, para cuya expulsión se necesitaban unos mil ochocientos kilos. Todavía era demasiado para las menguantes existencias de carbón del *Jeannette*. Después de varias noches sin dormir, Melville dio con la solución. Juntó unas cuantas tiras de madera, para que hicieran de soporte de una bomba accionada por un pequeño molino de viento, cuyas aspas construyó con latas de carne vacías. La bomba funcionó y al cabo de pocos días el *Jeannette* sólo requería unos cuantos kilos de carbón diarios.

La tripulación, con todo, no era feliz. Recordando quizá la despreocupación con que Hall y otros habían dirigido sus operaciones, De Long había optado por un estilo británico y autoritario. Todos los domingos reunía a la tripulación en cubierta y les leía el Código de justicia militar. Su régimen no gustaba a algunos. Se descubrieron planes para un motín, pero no pasó nada, porque De Long prefirió creer a los supuestos amotinados cuando afirmaron que el hombre que los había denunciado estaba loco. El delator, un fogonero danés que se llamaba Iveson, fue puesto bajo vigilancia médica y relevado de todas sus responsabilidades. Mientras tanto, el barco navegaba en su triángulo, moviéndose ligeramente hacia el sudoeste cada mes. De Long sacó tardíamente la misma conclusión que la Inspección Costera y Geodésica de Estados Unidos. «En cuanto a que haya alguna corriente cálida que

llegue a una elevada latitud, lo dudo mucho»<sup>[518]</sup>, escribió en su diario. «Declaro que una entrada termométrica en el Polo Norte es una ilusión y una trampa<sup>[519]</sup>».

A comienzos de julio todavía estaban muy metidos en el hielo, a pesar de que las observaciones indicaban que avanzaban de forma constante hacia el sur. Sus carboneras contenían cincuenta y seis toneladas y, después de descontar las treinta que se necesitaban diariamente, disponían de carbón suficiente para navegar durante cinco días. «Y con esto tengo que hacer el polo, alcanzar el paso del Noroeste o volver con las manos vacías», escribió De Long. «Se me parte el corazón sólo de pensarlo<sup>[520]</sup>» Le irritaba su falta de progresos: «Saber que no hemos hecho nada [es] casi suficiente para tirarme de los pelos, lleno de rabia impotente»<sup>[521]</sup>. Por sus observaciones se dio cuenta de que avanzaban más rápidamente hacia el Polo Sur que hacia el Polo Norte. Al final, supuso que las corrientes los llevarían a lo largo de la costa de Rusia y los depositarían ignominiosamente en el Atlántico. ¿Iba a ser ésta, pues, la culminación de todas sus ambiciones? En lugar de volver cubierto de gloria se convertiría en un hazmerreír: «Nosotros y nuestros relatos [serán] tirados a la vil papelera de este mundo y recordados... sólo para vilipendiarlos y mofarse de ellos»<sup>[522]</sup>..

Su indignación también ocultaba una sensación de miedo, la sospecha de que tal vez nunca lograría llevar el *Jeannette* al puerto de partida, que tal vez tendría que abandonar el barco y llevar a sus hombres por el hielo a Siberia. Calculó que la distancia era de más de cuatrocientos kilómetros y, entre el estado del hielo, el peso de los botes y los pertrechos que tendrían que arrastrar, por no hablar de Danenhower, que se encontraba incapacitado en cama, no estaba seguro de conseguirlo. No le gustaba pensar demasiado en ello. A pesar de todo, ordenó construir botes trineo y preparar pertrechos para una posible evacuación de emergencia.

El hielo parecía tener una inquina personal contra ellos. Después de los ataques visibles del invierno de 1879, había logrado colarse a bordo empleando la astucia. Durante toda la primavera y todo el verano la tripulación encontró hielo en cada rendija. Se materializaba en el ojo de las cerraduras, en las grietas y en los rincones olvidados. En el alojamiento de De Long, que era la parte más seca del barco, el hielo pegó la cómoda a la pared. Al abrir el cajón de abajo para sacar una muda, lo encontró ocupado por un bloque de hielo de más de cuarenta y cinco kilos, que abordó con un martillo y un serrucho. Apenas acababa de ser desterrado del interior, cuando, en noviembre, el hielo reanudó su ataque desde el exterior. De Long recibió con resignación sus «horribles chillidos y aullidos»<sup>[523]</sup>. Durante un tiempo el estruendo se vio incrementado por un misterioso zumbido que surgía de las entrañas del barco. El teniente Chipp localizó su origen en la maraña de hilos telefónicos que todavía adornaban el *Jeannette* y sonaban como una arpa eolia. A Collins, que era el encargado de los hilos y antes había atribuido el ruido a la aurora boreal, lo consideraron aún más tonto que antes. En medio de esta agitación, entraron en otra larga noche en el mar abierto de Petermann. El 14 de noviembre de 1880, Dunbar, el

piloto del hielo, dijo a De Long que el hielo estaba estrujando el barco. «Ya me había dado cuenta<sup>[524]</sup>», replicó el capitán en tono sombrío.

En Estados Unidos, mientras tanto, la tecnología hacía grandes progresos en todas las esferas de la vida. Edison había perfeccionado sus generadores y por primera vez empezaba a verse luz eléctrica en lugares públicos. Los teléfonos de Bell se extendían por todo el mundo. Se había descubierto un tratamiento de la tuberculosis basado en las grandes alturas. Los cables submarinos permitían que continentes muy alejados unos de otros se hablaran por medio del telégrafo. Mil innovaciones, grandes y pequeñas, recordaban a las personas que vivían en una época afortunada.

En medio del entusiasmo y la agitación, sin embargo, una o dos personas se acordaban del *Jeannette*. El *New York Times* opinó que debía hacerse algo. El *Herald*, su rival, dijo que no había motivos para preocuparse. Bennett en persona escribió a Emma De Long el 2 de agosto de 1880 y le dijo: «Espero que las necias profecías de los periódicos irresponsables no la hayan asustado. Estoy totalmente convencido de la seguridad absoluta del barco y su tripulación. El hecho mismo de que no se hayan recibido noticias tuyas es, a mi modo de ver, la mejor prueba de su éxito»<sup>[525]</sup>. En Gran Bretaña, Nares y Clements Markham afirmaron que Estados Unidos tenía la obligación de enviar una misión de socorro, si no llegaban noticias de De Long antes de finales de octubre. Llegó el final de octubre e Isaac Hayes, el «viejo del mar Polar abierto», manifestó que no había necesidad de alarmarse. Como dijo a la Sociedad Geográfica Norteamericana, «no preveo que el *Jeannette* haya sido aplastado por el hielo o rodeado de forma irremisible... Veo el rostro de la señora De Long entre nosotros... Quiero expresar mi creencia en que su esposo está tan seguro esta noche, si bien no tan feliz, como si se encontrara sentado junto a ella»<sup>[526]</sup>. El ministerio de Marina coincidió con su opinión de que algo debía hacerse en el futuro, pero señaló que hablar de una expedición de rescate era prematuro. En su informe anual, publicado en noviembre de 1880, repetía (de manera extrañamente parecida) las afirmaciones de Bennett y Hayes: «El hecho de que no se hayan recibido noticias tuyas parece indicar que el barco está sano y salvo y que pueden considerarse capaces de permanecer [en el Ártico] otro año como mínimo»<sup>[527]</sup>. Durante todo el debate el fantasma de Sir John Franklin estuvo haciendo gestos frenéticos, pero inútiles, para llamar la atención.

Un rasgo sorprendente de la exploración del Ártico en el siglo XIX es que sus

instigadores y participantes se negaban a aprender las lecciones del pasado. Desde el decenio de 1830, por ejemplo, se sabía que la carne fresca y las verduras tenían el escorbuto a raya y, pese a ello, la expedición de Nares se hizo a la mar con las bodegas repletas de provisiones saladas. Todos los indicios hacían pensar que el mar Polar abierto no existía y, pese a ello, una y otra vez zarpaban expediciones para descubrirlo. Los trineos tirados por perros eran, con mucho, el medio de transporte más eficaz, así que numerosos exploradores utilizaban grandes trineos tirados por hombres. Donde estaba demostrado que los barcos pequeños eran los más eficaces, se empleaban barcos grandes y viceversa. Donde saltaba a la vista que la mejor forma de alcanzar un objetivo era viajar por tierra, en vez de ello se mandaban barcos. Y cuando se recomendaba ponerse en marcha, pronto era habitual zarpar demasiado tarde. La expedición de De Long no fue diferente. El hielo en el que se internó ya había matado a centenares de hombres —durante 1880 rodearía a otros cinco barcos balleneros, entre ellos el del endurecido capitán Nye, el hombre que había hecho una valoración tan deprimente de sus probabilidades de éxito— y De Long se había adentrado en él cuando la estación ya estaba demasiado avanzada, en un barco demasiado pequeño, en busca de una extensión de agua que no existía.

Es fácil, por supuesto, criticar de manera retrospectiva. La política, las diferencias de opinión, el paso de los años y la transmisión fatalmente lenta del conocimiento del Ártico fueron más culpables de estos fracasos que la estupidez o el empecinamiento. En lo que se refiere al rescate de De Long, no obstante, las autoridades fueron culpables de autosatisfacción. La trágica expedición de John Franklin en 1845, que había empezado indirectamente la carrera por llegar al polo, debería haber servido de advertencia. A Franklin se le había considerado uno de los mejores capitanes del Ártico que tenía Gran Bretaña. De Long era «uno de los oficiales más eficientes de la Armada»<sup>[528]</sup>. A Franklin se le había dotado de todos los artilugios novedosos. Lo mismo se había hecho con De Long. Franklin había partido con provisiones suficientes para un mínimo de cinco años. De Long llevaba provisiones para tres años, que, además, contenían suficiente vitamina C para evitar el escorbuto, lo cual representaba una pequeña concesión a la experiencia previa. Cuando se expresaron dudas sobre la seguridad de Franklin, se dijo que no había razón para preocuparse: la falta de noticias era una buena señal. Ahora daban la misma respuesta ilógica en relación con el *Jeannette*. Franklin y todos los hombres que iban en sus dos barcos habían muerto, porque se había tardado demasiado en organizar el rescate. ¿Le sucedería lo mismo a De Long?

Las similitudes entre Franklin y De Long eran extraordinarias. Cuando la suerte de Franklin era incierta, fue su esposa, Jane, la que incitó a hacer algo y, antes de morir en julio de 1875, apoyó tanto a Sherard Osborn como a James Gordon Bennett. Emma De Long asumió ahora el papel de *Lady Jane* con la esperanza de que, a diferencia de ésta, podría encontrar algún rastro de su esposo. Dio la lata a funcionarios, presionó a personas influyentes y apeló al sentido del deber del público.

Al mismo tiempo escribió cartas a su esposo ausente, cartas que él nunca recibiría pero que ella enviaba de todos modos. A un hombre que se proponía hacer un viaje a Groenlandia le dio varios sobres para que los entregase. Lo mismo hizo con un sueco que albergaba la rocambolesca idea de volar al polo en globo. En sus epístolas, Emma De Long reñía cariñosamente a su esposo. ¿Por qué la tenía esperando? ¿Qué estaba haciendo allí? Cuando volviera del polo le echaría un rapapolvo.

Impulsado en parte por Emma De Long, en parte por el espectro de Franklin, pero sobre todo por el *Herald*, cuyo propietario había examinado la situación y estaba haciendo una campaña para que se organizase una operación de rescate, en la que alguno de sus «Stanleys» pudiera desempeñar un papel, el ministerio de Marina anunció en la primavera de 1881 que se estaban preparando dos barcos específicamente para una misión de rescate: el *Alliance*, que investigaría los mares de los alrededores de Spitsbergen, y el *Rodgers*, que seguiría la ruta del Pacífico y llevaría a bordo a William Henry Gilder, uno de los principales corresponsales de Bennett. Con un poquito de suerte, Gilder, hombre emprendedor que había acompañado a Schwatka en su expedición al Ártico en 1878-1879, encontraría a De Long y conseguiría así una de las primicias más tremendas desde Livingstone. Además, el *Corwin*, un escampavía que operaba en aguas de Alaska, también recibió órdenes de ponerse alerta por si veía al *Jeannette*. Los barcos salieron de puerto a mediados de junio, pero a finales de año no habían descubierto nada. El *Corwin* no había podido avanzar a través del hielo más allá del estrecho de Bering; el *Alliance* emprendió el regreso sin haber encontrado ninguna señal del *Jeannette* en las proximidades de Spitsbergen, y el *Rodgers* se hundió a causa de un incendio, y dejó a toda su tripulación abandonada en la península de Chukchi, en Rusia.

Los que se habían mostrado tan convencidos de que De Long no estaba en apuros callaron ahora. Cuando 1881 dio paso a 1882, sin que se recibiera una sola palabra del Ártico, la certeza de que seguía vivo cedió su lugar a la probabilidad de que lo estuviera y, luego, de mala gana, a la posibilidad de que no fuera así. Y como nadie sabía aún lo que le había sucedido al *Rodgers*, existía la preocupante perspectiva de que se encontrase en la misma situación que el *Jeannette*. Embargada por la tristeza, Emma De Long siguió escribiendo sus cartas.

Durante todo el invierno de 1880-1881 el *Jeannette* continuó su navegación pasiva, triangular, moviéndose en todo momento hacia el oeste y el sur pero nunca con la velocidad suficiente, ni cubriendo la distancia suficiente, para que su tripulación concibiese la esperanza de escapar al Atlántico. Endurecidos por su primer invierno, pasaron el segundo de forma relativamente tranquila. Pudieron cazar muchos osos, así que la alimentación no fue un problema. Alegraron la Navidad y el Año Nuevo con canciones, bailes y «una farsa desternillante<sup>[529]</sup>» en la que uno de los antiguos amotinados se redimió disfrazándose de mujer. Al amanecer el año nuevo, De Long obsequió a sus hombres con un vibrante discurso del cual escribió una versión condensada en su diario:

«Habíamos sufrido contratiempos y afrontado peligros con igual frecuencia; nos habíamos visto estrujados y bloqueados, zarandeados y empujados, atenazados y apretados... durante un año habíamos achicado un barco que hacía agua y habíamos hecho que siguiera siendo habitable; aún no nos sentíamos amilanados, sino tan dispuestos a la aventura como siempre. Estábamos todos, bien de salud, etcétera. Afrontábamos el futuro con la firme esperanza de hacer algo digno de nosotros mismos, digno del espíritu emprendedor del caballero cuyo nombre estaba tan íntimamente relacionado con la expedición... y luego podríamos regresar a nuestros hogares y con perdonable orgullo exclamar... ¡También yo fui miembro de la Expedición Estadounidense al Ártico de 1879!»<sup>[530]</sup>.

Cuatro días después, no obstante, anotó que a pesar de su movimiento hacia el sur, todavía se encontraban doscientas veinte millas al noroeste del punto donde se habían visto bloqueados por primera vez y, en sus singladuras, habían cubierto una distancia real de mil trescientas millas, las suficientes para llegar al polo y luego volver, si se hubiesen movido en línea recta. «Vamos a la deriva como un moderno *Holandés errante*», se quejó, «sin llegar nunca a ninguna parte, pero siempre agitados y en movimiento. El carbón se está agotando, los alimentos van consumiéndose, las bombas todavía funcionan y treinta y tres personas están gastando sus vidas y sus almas como hombres condenados a cadena perpetua. Si el próximo verano viene y se va como el último, sin ningún resultado, ¿qué mente razonable puede ser paciente al contemplar el futuro?»<sup>[531]</sup>.

Mientras tanto, los resentimientos que habían nacido el invierno anterior se endurecieron y se convirtieron en rebelión declarada. Collins, que seguía dolido a causa del menosprecio del que era objeto, tuvo un enfrentamiento con De Long. Afirmó que él era un civil, un empleado de Bennett y no tenía por qué aguantar el régimen que había impuesto De Long. «¡Usted piensa que puede hacer conmigo lo que le dé la gana ahora y reírse del futuro!», gritó. «¡Está cometiendo un error que es frecuente en los hombres como usted!»<sup>[532]</sup>. De Long le relevó de sus obligaciones. Newcomb, que era civil igual que Collins, se negó a recibir órdenes de Danenhower. También fue arrestado, y lo mismo le ocurrió a un marino llamado Starr por desobedecer una orden que dio Melville. Y Danenhower, que había sufrido numerosas operaciones en el ojo —a veces luchando como un loco al ver que Ambler se acercaba con su bisturí, su lupa y una vela— manifestó que se estaba recuperando y quería volver al trabajo. De Long señaló que ahora era ciego de un ojo y tenía una infección en el otro; si salía de la oscuridad de su alojamiento, perdería la vista por completo. Razonó primero con delicadeza y luego enérgicamente, pero Danenhower se mostró obstinado. Finalmente, Danenhower fue castigado como Collins, Newcomb y Starr. Los perros se pelearon por simpatía. Desde hacía tiempo los obligaban a dormir en el hielo, debido al ruido que armaban y a su suciedad, y ahora se peleaban con saña. Un perro luchaba con otro, el compañero de trineo de la víctima acudía en



su ayuda y entonces todos los demás se arrojaban sobre los dos, hasta que uno u otro resultaba muerto. Con sus oficiales viniéndose abajo y los perros matándose unos a otros, el único consuelo de De Long era que la tripulación no había vuelto a hablar de amotinarse.

Quedaba una esperanza para el *Jeannette*, una sola. En uno de sus intentos más osados de justificar su teoría sobre el mar Polar abierto, Petermann había echado mano de los ríos de Siberia. Esas caudalosas corrientes de agua, tales como el Lena y el Kolyma, tenían sus orígenes en las estepas del Asia central. El calor que absorbían al fluir hacia el norte podría, según la lógica de Petermann, derretir todo el hielo que encontrara a su paso. Tenía razón: los ríos hacían que el mar estuviese libre de hielo costero durante un tiempo ligeramente más largo que en las zonas donde no desembocaba ningún río. Al igual que la corriente del Golfo, con todo, su efecto en la banquisa polar era mínimo. De Long aún tenía que probar o refutar esta teoría, pero desconfiaba de ella del mismo modo que desconfiaba de todas las teorías de Petermann. «Esperemos, pues, algo de la tan loada velocidad de las avenidas primaverales de los ríos siberianos», escribió en abril de 1881, «porque ésa viene a ser la única teoría sobre el Ártico que no hemos rebatido<sup>[533]</sup>».

A medida que avanzaban lentamente hacia la costa de Siberia, el hielo no mostraba señales de hacerse más débil. Pero el 16 de mayo divisaron una isla. De Long se llevó una gran alegría. Que encajara o no en el gran esquema ártico de Petermann no hacía al caso. Era la primera tierra que había visto desde hacía catorce meses. La bautizó desde lejos, con el nombre de isla de Henrietta, en honor de la hermana de Bennett. No había transcurrido mucho tiempo cuando vieron otra mancha, ésta más pequeña, a la que dieron el nombre de isla de Jeannette. Muy despacio, el hielo los llevó girando hacia estos afloramientos. Se encontraban aproximadamente en un punto equidistante entre los dos cuando De Long mandó a Melville, con un trineo tirado por perros, a explorar la isla de Henrietta. Volvió con malas noticias: era un bloque de roca yerma habitada por colonias de araos, y los perros eran un desastre ingobernable. Como no los habían utilizado durante más de un año, se habían vuelto perezosos e indisciplinados. Melville escribió:

«No se comete mayor atentado contra la causa de la verdad que en esas fotografías en las que aparecen los esquimales sentados tranquilamente en sus trineos en forma de zapato, con sus largos látigos alzándose grácilmente en el aire, mientras los perros avanzan a toda velocidad y perfectamente al unísono por las lisas extensiones de nieve. Si se representa de manera “realista”, la escena cambia considerablemente de aspecto; está tan llena de acción como la anterior, pero no de avance. ¡Un pandemónium de horrores! Perros aullando, ladrando, soltando dentelladas y peleándose; los que deberían ir delante van detrás y los de los lados van en medio, todos enredados, y tan irremisiblemente enmarañados como anguilas en una cesta»<sup>[534]</sup>.

Al ver la bandera de Melville ondeando en la isla de Henrietta, De Long fue corriendo a dejar constancia del acontecimiento en su diario. Se olvidó de agacharse y el molino de viento, que seguía achicando valerosamente, le hizo un profundo corte en la frente. Varios puntos de sutura y, al día siguiente, continuaba estando lleno de júbilo: «Gracias a Dios que por fin hemos desembarcado en una parte que acabamos de descubrir de esta tierra... El riesgo ha sido grande, pero ha dado por resultado algunas ventajas... Y ahora ¿adónde?»<sup>[535]</sup>.

Ambas islas quedaban ya muy lejos, cuando a comienzos de junio el hielo volvió a por ellos. Después del fracaso de su anterior intento de rodearlos, atacó de forma violenta y súbita, rompiendo el témpano sobre el que estaban, escorando el barco y luego estrujándolo hasta inutilizarlo. A partir de aquel momento fue imposible permanecer de pie. Al consentirse la cubierta, De Long ordenó que bajasen todos al hielo. Collins, Newcomb y el semiciego Danenhower ayudaron descargar botes y pertrechos. Después de sacar todo lo que pudieron, instalaron sus tiendas y observaron cómo el hielo hacía su trabajo. El domingo 12 de junio de 1881 —el mismo día en que el *Alliance* y el *Rodgers* zarparon en su busca— el *Jeannette* empezó a vibrar. Un zumbido llenó el barco, mezclado con el crujir de las costuras de la cubierta. Los palos oscilaron mientras el hielo mordía el barco, y las escalas que llevaban al puente saltaron de sus calzos y cayeron ruidosamente sobre las tablas. Finalmente, alrededor de las seis de la tarde, una lanza de hielo penetró en las carboneras. De pronto cesó todo ruido. «Este silencio, después del zumbido sobrenatural, fue la parte más triste de todas», escribió Newcomb. «El barco había recibido una lanzada en las tripas y se estaba hundiendo rápidamente<sup>[536]</sup>» A las cuatro de la mañana siguiente el barco se hundió. «¡Salid si queréis ver el *Jeannette* por última vez!», gritó el hombre que estaba de guardia. «¡Se va! ¡Se va!»<sup>[537]</sup>.

«La mayoría de nosotros», escribió Melville, «apenas tuvo tiempo de levantarse y mirar a fuera cuando, en medio del ruido de la madera y el hierro, el barco se alzó hasta quedar en posición casi vertical; los témpanos que lo habían estrujado lentamente se retiraron y, al hundirse con una rapidez ligeramente acelerada, los penoles se soltaron y formaron rectas paralelas a los palos y, así, como un enorme esqueleto, las manos juntas por encima de la cabeza, se perdió de vista<sup>[538]</sup>». De Long y sus hombres se acercaron con cuidado al agujero y saludaron a su barco. En la superficie flotaban algunos restos —una silla de camarote entre ellos—, pero no tardaron en hundirse, dejando únicamente un solitario armario de banderas que cabeceó en el agua, boca abajo, hasta que también fue arrastrado a las profundidades.

De Long había hecho un buen trabajo al evacuar el barco. Tenían provisiones y combustible suficientes, más té del que necesitarían, un buen arsenal de fusiles y munición, y un montón de prendas de vestir confeccionadas con las pieles de las focas que habían cazado durante la primavera y el verano. Además de estos pertrechos comunales, cada hombre tenía una mochila que contenía artículos básicos para la supervivencia: una muda de ropa interior, un paquete de fósforos, una tableta

de tabaco prensado, unas gafas de repuesto para la nieve y un par de mocasines adicionales. Para transportar los pertrechos disponían de cinco trineos, que, una vez cargados, pesaban entre quinientos cuarenta y seiscientos ochenta kilos. Había también un par de trineos ligeros tirados por perros para transportar lo que quedase. Además, tenían tres botes montados sobre trineos para cuando encontrasen aguas abiertas. Todo ello pesaba en total cerca de siete toneladas, que veintiún hombres deberían arrastrar a lo largo de unos trescientos veinte kilómetros de quebradizo hielo de verano, hasta la costa de Siberia. Se pusieron en marcha el 16 de junio.

El sol brillaba ahora casi veinticuatro horas al día y, para evitar la ceguera provocada por la nieve, De Long ordenó que viajasen de noche, porque el resplandor era entonces marginalmente menor. Danenhower anotó las tareas cotidianas en su diario:

«A las cinco y media de la tarde, diana para todos, desayuno y levantar el campamento a las seis y media; a las doce, medianoche, parada de media hora para comer; a las seis de la mañana, parada para cenar y dormir. Las raciones durante la marcha serán las siguientes:

»Desayuno (por cabeza): ciento trece gramos de pemacán, dos galletas, cincuenta y seis gramos de café, dieciocho gramos de azúcar». Comida: doscientos veintiséis gramos de pemacán, veintiocho gramos de Liebig [extracto], catorce gramos de té, dieciocho gramos de azúcar.

»Cena: ciento trece gramos de pemacán, catorce gramos de té, dieciocho gramos de azúcar, dos galletas, veintiocho gramos de zumo de lima<sup>[539]</sup>».

Danenhower se sentía ligeramente descontento de estas raciones, que representaban menos de un kilo diario de alimentos por cabeza. Con los trineos cargados con unos mil seiscientos kilos de pemacán, sin contar las otras cosas, y con la carne fresca que sin duda cazarían sobre la marcha, pensaba que De Long habría podido aumentar las raciones. También le preocupaba la falta de aparatos náuticos. Encontrándose rodeados por el mayor mar de hielo del mundo, sin cartografiar y sin más rasgos distintivos que las crestas montañosas que creaba la presión y que cambiaban cada estación, sentía instintivamente la necesidad de sus instrumentos. «Puedo afirmar aquí», escribió más adelante, «que las brújulas de marina se dejaron a propósito, porque el capitán dijo que prefería las brújulas prismáticas de bolsillo. Teníamos seis espléndidas brújulas de marina Ritchie en el *Jeannette* que estaban siempre listas, pero, como he dicho, se dejaron en el barco, lo cual nos causaría muchos problemas más adelante<sup>[540]</sup>».

Danenhower se quejaba demasiado. De Long estaba haciendo las cosas de forma magnífica, para ser la primera vez que afrontaba una tarea semejante. Las raciones eran poco generosas, porque había leído en el diario de Weyprecht —que formaba

parte de la biblioteca que Bennett le había proporcionado— que a veces se tardaba mucho tiempo en recorrer una distancia cortísima. Y no se llevó las brújulas mejores porque habrían añadido un peso innecesario a una carga que ya pesaba mucho (y que incluía, por cierto, al semiciego Danenhower) y que sus hombres tenían que arrastrar. En su situación, una brújula de bolsillo era tan útil como cualquier otra. Lo único que necesitaba era saber dónde quedaba el sur. Que Danenhower dispusiera de los materiales, el tiempo libre y la capacidad de escribir sus acerbos comentarios era en sí mismo una indicación de que De Long había organizado un éxodo cómodo.

Los fugitivos avanzaban con gran esfuerzo hacia Siberia. Su viaje era tan agotador como el de Weyprecht: canales abiertos y crestas de hielo los obligaban a dar largos y fatigosos rodeos. Tenían que empujar témpanos para formar puentes que les permitieran salvar las grietas; tenían que arrastrar los trineos cuesta arriba cuando encontraban un montículo, y luego tenían que repetir la operación varias veces, porque los trineos y los botes pesaban demasiado para arrastrarlos todos a la vez. Sus zapatos se pudrían y lo mismo les pasaba a los mocasines con los que los reemplazaban, lo cual obligó a algunos hombres a caminar descalzos sobre el hielo, que les pinchaba los pies como agujas. No había en el terreno accidentes que sirvieran para orientarse, nada que les indicase la distancia que habían cubierto, únicamente una mezcla monótona de crestas formadas por la presión y que les costaba superar, desalentados al pensar que aquellos obstáculos habrían desaparecido por completo al cabo de un año. Por cada tres kilómetros que avanzaban, recorrían en realidad más de cuarenta... en un buen día. Con todo, se dirigían al sur y eso era lo que importaba. Tarde o temprano llegarían a aguas abiertas. Pero De Long se había olvidado de la deriva. Aquella noche tomó nota de la latitud: 77° 46' norte. No lo entendió. Desmontó su sextante y volvió a montarlo, comprobó sus cartas de navegación y luego hizo una segunda lectura. Todas las observaciones contaban la misma historia: se hallaban unos cuarenta y cinco kilómetros al norte del punto de partida.

Tras revelar el deprimente resultado de su observación a unos cuantos oficiales escogidos, De Long cambió de rumbo y, en vez de dirigirse al sur, se dirigió al sudoeste, porque pensó que, si el hielo se movía hacia el noroeste, el nuevo rumbo al menos aprovecharía parcialmente la deriva y llegarían antes a aguas abiertas. Dio buen resultado. A partir de aquel momento, durante varias semanas cubrieron distancias reales de hasta veinte kilómetros y pico diarios, a pesar de que ocho de sus treinta y cinco hombres no trabajaban porque estaban enfermos o arrestados. Cazaron unas cuantas focas: «la carne no era agradable al paladar», según Danenhower, «y comerla requería la filosofía más poderosa»<sup>[541]</sup>. Las salchichas de morsa que prepararon sus dos cocineros chinos encontraron muy buena acogida, igual que los ocasionales bistecs de oso. El 25 de julio avistaron tierra, lo cual fue un estímulo enorme. Tres días después desembarcaron en ella. No era Siberia, sino solamente una masa de roca inhabitable como las islas Henrietta y Jeannette, pero la saludaron como

su salvación. De Long la llamó isla de Bennett, tomó posesión de ella en nombre de Estados Unidos y ordenó a Chipp que diera a la tripulación «toda la libertad que pueda en suelo estadounidense»<sup>[542]</sup>. Dio a un cabo que había al oeste el nombre de Emma, por su esposa, y puso en libertad a Collins, Danenhower, Newcomb y Starr. Aunque no llevaban grilletes, a todos los efectos habían estado prisioneros al negarse De Long a dejarles participar en ninguna actividad útil, castigo que hirió su orgullo más de lo normal debido a su aparente absurdidad. «Entro en servicio como los bichos, otra vez», escribió Newcomb, el naturalista. «¡Qué carrera más accidentada!»<sup>[543]</sup>.

Desde la isla de Bennett se dirigieron al sur por la banquisa. Los canales eran ahora más anchos, a la vez que los témpanos eran más pequeños, por lo que pudieron utilizar los pesados botes que hasta entonces habían arrastrado. Pronto pasaron más tiempo flotando que en el hielo y De Long decidió que había llegado el momento de abandonar los trineos. (A estas alturas ya habían matado y se habían comido todos los perros, menos uno que conservaron como mascota). Dividió a sus hombres en tres tripulaciones: un bote lo mandaría él mismo, Melville mandaría otro y del tercero se encargaría el teniente Chipp. De Long ordenó a sus hombres que se mantuvieran juntos en la medida de lo posible y que, si se separaban, estableciesen contacto al desembarcar; acto seguido, emprendieron la última etapa de su viaje. Su objetivo era el delta del Lena, del cual tenía un mapa sacado de uno de los numerosos atlas de Petermann. El mapa seguía el río unos trescientos veinte kilómetros tierra adentro e indicaba la existencia de varios asentamientos en la costa que parecían importantes. Sin duda, en alguno de ellos encontrarían ayuda.

Durante los últimos días de agosto y los primeros de septiembre batallaron con mar muy gruesa y témpanos corrompidos cuyo centro estaba lleno de agujeros que proyectaban chorros de agua de hasta seis o siete metros de altura. El 11 de septiembre se encontraban aproximadamente a noventa millas de tierra y les quedaban raciones para siete días completos. Si el tiempo no empeoraba, había una pequeña probabilidad de que pudieran regresar vivos de una de las experiencias más aterradoras de la historia del Ártico. Nadie había vuelto nunca de un naufragio más allá del estrecho de Bering. Nadie había hecho jamás una caminata tan larga a través de los vastos y solitarios campos de hielo del este. Aunque a veces se hubiera comportado como un tirano, De Long podía felicitarse por una triunfal demostración de liderazgo.

Fue el último trecho antes de llegar a Siberia el que acabó con ellos. Mientras avanzaban con grandes dificultades hacia el delta del Lena, cayó sobre ellos una tormenta feroz que dispersó los botes y los empujó en direcciones diferentes. «La noche», escribió Melville, «[fue] un íncubo de horrores»<sup>[544]</sup>. El bote de Chipp desapareció en medio de la furia de los elementos. Nunca se le volvió a ver y tampoco al piloto del hielo Dunbar ni al carpintero Sweetman —aquel a quien De Long había recomendado para una medalla— ni a los otros cinco hombres que

iban a bordo. De Long llegó exactamente al delta del Lena, lo cual fue un tributo a su habilidad de navegante, y vadeó las gélidas aguas con sus hombres hasta la playa. Pero Melville se vio empujado hacia el este y tocó tierra a docenas de kilómetros de distancia. Empezó entonces la parte más dura del viaje.

El Lena es un río inmenso. Su curso recorre más de cuatro mil ochocientos kilómetros desde que nace hasta su desembocadura, desagua 2.590 000 kilómetros cuadrados de llanura siberiana y su desembocadura tiene unos cuatrocientos dieciocho kilómetros de ancho. Muchos centenares de kilómetros antes de llegar a la costa, se divide en un laberinto de canales de aguas mansas, separados por islas bajas y pantanosas, que forma un delta que tiene aproximadamente la extensión de Irlanda. Con sus limitadas provisiones, De Long y Melville se internaron en ese laberinto y no tardaron en extraviarse por completo. El mapa de Petermann, que De Long había copiado meticulosamente para cada bote, no se parecía en nada a la realidad. Los asentamientos no existían o, en todo caso, estaban en otra parte. Los canales sedimentarios del delta sencillamente no concordaban con lo que Petermann había publicado. De Long y Melville trataron de descifrar el mapa. Ninguno de los dos sabía dónde estaba él ni dónde estaba el otro. Finalmente De Long se encaminó hacia el sur, su viejo recurso, y avanzó tierra adentro en bote y a pie. Melville, mientras tanto, siguió la mayor parte del Lena que pudo encontrar, soltando palabrotas cuando el río serpenteaba en una dirección imprevisible. «Maldijimos amargamente a Petermann y todas sus obras, que habían hecho que nos extraviáramos<sup>[545]</sup>».

Hacia finales de septiembre, después de muchas penalidades y por pura buena suerte, Melville y sus hombres llegaron a un pueblo en el que comieron, descansaron y establecieron contacto con uno de los mensajeros cosacos que, a raros intervalos, recorrían las lejanas soledades del zar. También tuvieron la buena suerte de conocer a un convicto que sabía leer y escribir y les prometió que llevaría su SOS al sur, con el cosaco. El destino final de estos dos hombres era Yakutsk, la ciudad más grande de la región. Desde Yakutsk correos especiales llevaban los mensajes al telégrafo de Irkutsk, la capital de Siberia. Para llegar a Yakutsk, sin embargo, primero tenían que llegar a la ciudad de Bulun, unos ciento sesenta kilómetros río arriba desde el delta. Melville también quería ir a Bulun para organizar la búsqueda de De Long, pero sus anfitriones le aconsejaron que no lo hiciese: un grupo tan numeroso y débil, sin duda moriría por el camino, especialmente en pleno cambio de estación. Si esperaba unos quince días hasta que el hielo se endureciera, con mucho gusto les llevarían en trineo a Bulun. Convencido de haber hecho todo lo posible y no deseando arriesgar las vidas de sus hombres, Melville accedió a aplazar la partida.

Mientras tanto De Long avanzaba poco a poco, kilómetro tras kilómetro, a través de la interminable filigrana del delta del Lena. Melville había sido excepcionalmente afortunado: había desembarcado en el ángulo sudoriental del delta, donde el río alcanzaba su mayor anchura y era menos intrincado. De Long, en cambio, había llegado a la punta septentrional, la más tortuosa. Su tripulación era la mejor: llevaba

al fiel Nindemann, al cirujano Ambler, y al cazador esquimal Alexey, aparte de Collins y otros nueve hombres. Si alguien tenía que haberlo conseguido, era De Long. Pero no sabía adónde iba. Durante semanas dio vueltas por el laberinto, comprobando que cada uno de los pueblos del mapa de Petermann era una quimera. Seguía ciegamente su brújula, ora cazando unos cuantos ciervos, ora dando rodeos por caminos que prometían mucho, pero no daban nada. Cruzaron río tras río, abandonaron y olvidaron material, mientras el mapa de Petermann no les conducía a ninguna parte. La caza se apresuraba a emigrar ante el invierno que se acercaba y, a pesar de los esfuerzos de Alexey, se les estaban terminando las provisiones. El 3 de octubre cocinaron a Snoozer, su último perro y mascota de la suerte. Sus cuerpos consumían rápidamente sus reservas de vitamina C, pero, gracias al aprovisionamiento del *Jeannette* que De Long había dirigido, estaban muy lejos de contraer escorbuto. El hambre era su mayor preocupación... y la congelación. Bajo el intenso frío siberiano —un frío seco que el viento incrementaba, el frío más feroz de cualquier masa continental del mundo, aparte de la Antártida— la congelación les atacó con fuerza.

La mecánica de la congelación es de una sencillez deprimente. Bajo un frío extremo, los vasos sanguíneos se contraen para conservar el calor. La falta de circulación permite que se formen cristales de hielo dentro y alrededor de las células acuosas del cuerpo humano. El hielo se expande y rompe las paredes. Cuando la sangre empieza a circular otra vez, ya sea por efecto del calor o del ejercicio, se coagula en las células dañadas y bloquea el flujo. La congelación leve, cuyo síntoma es la blancura acompañada de ampollas, es reversible. La congelación grave, cuando lo blanco se convierte en negro, indica gangrena. Hoy día los antibióticos pueden curar la gangrena y permiten que las partes infectadas se atrofien sin infectar el resto del cuerpo. En tiempos de De Long, sin embargo, no se conocían los antibióticos. Él y sus hombres vieron, sin poder evitarlo y llorando, cómo les salían ampollas en las piernas y los pies. El remedio tradicional consistía en darse masajes con nieve —truco que hacía que la sangre volviera gradualmente, sin obstaculizar la circulación—, pero a menudo no daba resultado. Los dedos de los pies se volvían negros y tenían que amputarse. El más afectado fue un marinero que se llamaba Erikson, cuyos talones literalmente se estaban desintegrando al caer trozos de carne que dejaban al descubierto huesos y tendones. Murió el 6 de octubre.

Al día siguiente se comieron lo que quedaba de Snoozer y, a partir de entonces, sobrevivieron con unos ochenta y cinco gramos de alcohol diarios. La vista de De Long, que nunca había sido muy buena, empezó a fallar. A pesar de ello, aún creía que tenían una probabilidad. El 8 de octubre, calculó que estaban en la isla de Tit-Ary. Según el mapa de Petermann, el pueblo de Kumakh-Surt se hallaba aproximadamente a cuarenta kilómetros y Bulun, a algo más de ochenta. El mapa, como sabía por experiencia propia, no era de fiar —el último asentamiento importante al que les había llevado consistía en realidad en un par de chozas vacías

—, pero era lo único que tenía. Sin embargo, le parecía dudoso que los miembros más débiles del grupo pudieran recorrer siquiera esa distancia, así que ordenó que los dos hombres más sanos, Nindemann y Noros, se adelantaran en busca de ayuda. Les dio un fusil, unos cincuenta y seis gramos de alcohol y una versión pequeña, copiada a mano, del mapa de Petermann, más instrucciones de que, si cazaban un ciervo antes de que transcurrieran dos o tres días, volviesen con él. Se pusieron en marcha el 9 de octubre, seguidos lentamente por los demás. «Estamos a punto de emprender nuestro viaje de cuarenta kilómetros», escribió De Long, «con unas cuantas hojitas de té viejas y unos dos litros de alcohol... confío en Dios<sup>[546]</sup>».

De Long tendría que recorrer mucho más de cuarenta kilómetros para llegar a un lugar seguro. Por una vez el mapa resultó razonablemente exacto. Fue De Long el que se equivocó al calcular su posición. Desconcertado por islas que se parecían unas a otras, por incontables riachuelos idénticos y por los constantes rodeos que tenían que dar, por no hablar de la confusa descripción de la parte septentrional del delta en el mapa de Petermann, De Long se hallaba mucho más al norte de lo que creía. Tit-Ary estaba a unos cincuenta y seis kilómetros; Kumakh-Surt, a unos ciento veintiocho. Desconociendo la verdad, De Long y sus hombres caminaban dificultosamente hacia el sur. Nindemann y Noros no regresaron, lo cual podía significar que habían sufrido un accidente o sencillamente que no habían cazado nada o, en el mejor de los casos, que volvían con ayuda. Esperando que se tratara de la última de estas tres posibilidades, continuaron avanzando esforzadamente. Sus zapatos estaban hechos un desastre y se envolvieron los pies con tiras de lona cortadas de su única tienda. Estos mocasines improvisados se gastaban en seguida y tenían que cortar más tiras de la tienda. Pronto les quedó sólo un pequeño trozo de lona con el que se cubrían de noche. El alcohol se terminó y aún no tenían noticias de Nindemann y Noros.

Abandonaron todo lo que podía abandonarse. Pero no pudieron persuadir a De Long a renunciar a sus mapas y diarios, que guardaba en un cofre pesado y hermético. En esto se mostró inflexible. Tal vez su expedición sería objeto de burlas, pero no quería rebajarla al nivel de la de Franklin; no permitiría que nadie recorriera Siberia en busca de restos, reliquias y documentos, y luego hiciera comentarios sobre lo que había o no había conseguido. Todo debía constar por escrito, para que futuros exploradores pudieran beneficiarse y su esposa pudiera sentirse orgullosa de él. Arrastrando la caja de libros de De Long y un rollo de mapas que medía un metro y medio de largo, se internaron más y más en la tundra siberiana.

El 17 de octubre, Alexey murió de hambre y agotamiento. Lo enterraron en el hielo, conscientes de haber perdido al único hombre que poseía las habilidades necesarias para la supervivencia del grupo. El 20 de octubre habían avanzado unos veinte kilómetros y Ambler escribió un mensaje para su hermano, que estaba en Virginia: «Tengo muy pocas esperanzas de sobrevivir... Cada vez estamos más débiles y llevamos más de una semana sin comer. Apenas encontramos leña



suficiente para calentarnos y dentro de uno o dos días todo habrá terminado. Quiera Dios en Su infinita misericordia que estas líneas lleguen a tus manos. Las he escrito con fe y confianza plenas en la ayuda de Nuestro Señor Jesucristo. Tu hermano, que te quiere, J. M. Ambler»<sup>[547]</sup>. Luego guardó la libreta debajo de la bufanda, metió la bufanda dentro de los pantalones para rellenar el cinturón, que quedaba flojo, y no escribió nada más.

De Long continuó la historia en su diario. Las anotaciones eran cortas y no contenían nada bueno:

*Viernes, 21 de octubre. Día 131*

Kaack [*sic*] encontrado muerto hacia la medianoche por el doctor y por mí mismo. Lee ha muerto alrededor del mediodía. Hemos leído plegarias para los enfermos, al ver que se moría.

*Sábado, 22 de octubre. Día 132*

Demasiado débiles para sacar los cadáveres de Lee y Kaack del hielo. El doctor Collins y yo los hemos llevado a la vuelta de la esquina para no verlos. Luego se me cerraron los ojos.

*Domingo, 23 de octubre. Día 133*

Todo el mundo muy débil. Dormimos o descansamos todo el día y luego conseguimos leña antes de que oscureciese. Hemos leído parte del Oficio Divino. Sufriendo de los pies. No tenemos calzado.

*Lunes 24 de octubre. Día 134*

Una noche dura.

*Martes, 25 de octubre. Día 135*

*Miércoles, 26 de octubre. Día 136*

*Jueves, 27 de octubre. Día 137*

Iveson ha enfermado.

*Viernes, 28 de octubre. Día 138*

Iveson ha muerto a primera hora de la mañana.

*Sábado, 29 de octubre. Día 139*

Dressler ha muerto durante la noche.

*Domingo, 30 de octubre. Día 140*

Boyd y Gorts han fallecido durante la noche. El señor Collins se está muriendo<sup>[548]</sup>.

El 2 de noviembre, Melville, acompañado por dos conductores de perros, entró en trineo en Bulun. Nindemann y Noros habían llegado allí antes, más muertos que vivos. Los cincuenta gramos y pico de alcohol que les diera De Long habían desaparecido rápidamente. Al no encontrar ciervos habían recogido sobras de pescado en las chozas de los nómadas. Cuando no hubo más chozas, se comieron los pantalones de Nindemann y luego las suelas de los zapatos. Durante diez días vivieron de esta dieta, siguiendo el mapa de Petermann bajo ventiscas y por terreno helado, hasta que dos cazadores nómadas los rescataron y llevaron a Bulun, pasando por Kumakh-Surt, que, una vez más, consistía en una serie de chozas vacías. Enviaron a Yakutsk un papel en el cual escribieron: «Vapor ártico *Jeannette* perdido el 11 de junio; desembarcamos en Siberia el 25 de septiembre, o por ahí; necesitamos ayuda para ir a buscar al capitán y al médico y a otros nueve hombres. Wm. C. F. Nindemann. Louis P. Noros. Dense prisa en contestar; necesitamos alimentos y ropa»<sup>[549]</sup>. A este mensaje Melville añadió ahora una crónica completa por triplicado del hundimiento del *Jeannette* y su situación actual, para que fuese enviada al ministro estadounidense en San Petersburgo, la oficina del *Herald* en Londres y el ministro de Marina de Estados Unidos en Washington. Pero había más de cuatro mil ochocientos kilómetros entre Bulun y la estación de telégrafos de Irkutsk y la noticia no fue transmitida al mundo hasta mediados de diciembre.

Melville no tenía tiempo para esperar una respuesta. Con dos trineos y un burdo mapa trazado por Nindemann y Noros —ambos estaban demasiado débiles para acompañarle— partió en busca del grupo de De Long o, como daba por seguro, sus cadáveres. Al acercarse al lugar del campamento de De Long, cazadores locales le trajeron notas que habían encontrado debajo de sus montones cónicos de piedras. Las notas seguían el avance de De Long a través del delta y revelaban, entre otras cosas, el paradero de sus diarios de navegación (no sus diarios personales), que había enterrado en la playa donde desembarcó. Melville se desvió inmediatamente hacia el norte para recuperar los preciosos diarios. Sólo entonces reanudó la búsqueda, «convencido de que, si daba con el rastro de De Long, lo encontraría a él y a su

grupo, sin duda muertos»<sup>[550]</sup>. Pero sus conductores se rebelaron. Nevaba copiosamente y andaban cortos de provisiones. Después de treinta y seis días en la región inexplorada, Melville volvió a Bulun con los diarios de navegación del *Jeannette*. «Ahora tenía la satisfacción de haber hecho todo lo que podía hacer en esa estación del año», escribió. «Los cadáveres... podría encontrarlos sin riesgo a comienzos de la primavera<sup>[551]</sup>».

Aquel invierno hubo una actividad insólita en la tundra. Correos cosacos galopaban entre Bulun e Irkutsk con órdenes del zar, mensajes de Washington y seis mil rublos de Bennett. Melville hizo numerosos viajes para gestionar el transporte de Danenhower y los demás tripulantes de su bote. Y uno de los corresponsales especiales del *Herald*, un «Stanley» llamado John Jackson, se trasladó rápidamente al este en tren y trineo desde San Petersburgo, con instrucciones de encontrar a De Long (si estaba vivo), pero, sobre todo, sus papeles. En Estados Unidos ya corrían rumores de que el *Jeannette* no era el barco apropiado para la tarea a la que lo habían destinado. La esposa de Melville publicó una carta en la que éste afirmaba que el *Jeannette* no era lo bastante sólido para el Ártico y daba a entender que la expedición se había llevado mal desde el principio. La carta levantó un vendaval de críticas contra los patrocinadores del *Jeannette*, y Bennett, el principal entre ellos, se inquietó.

Pidió a Jackson que le mandara todo el material y le ordenó explícitamente que «no sacara los trapos sucios al sol»<sup>[552]</sup>, aunque podía leer lo que encontrase. Si el diario de De Long contenía algo despectivo o noticiable, quería encargarse de ello personalmente. Dio la coincidencia de que el otro «Stanley» de Bennett, William Gilder, también se dirigía a Irkutsk para informar de la pérdida del *Rodgers*. Durante el viaje se cruzó con un correo que llevaba noticias del desastre del *Jeannette* y, dándose cuenta de que era una primicia, robó el mensaje y en su lugar puso uno propio en el que decía que iba camino del norte para rescatar a De Long y recuperar sus papeles. Al mismo tiempo, Melville se preparaba para penetrar por segunda vez en el delta del Lena. Nunca había habido tanto movimiento de estadounidenses en Siberia y, desde luego, no ha vuelto a haberlo desde entonces.

Bennett aseguró a Emma De Long que su esposo estaba vivo. En diciembre escribió que «el comandante De Long ha llegado sano y salvo a la desembocadura del Lena y está bien y cuida de los miembros enfermos de la expedición»<sup>[553]</sup>. Emma — un mechón de cuyos cabellos se encontraba entre los efectos de su esposo— continuó enviando cartas cariñosas. Una de ellas se refería al hombre que pensaba ir en globo al polo. «Me dijo que te buscaría de paso. No más empresas así para mi esposo o pediré el divorcio», se quejó.

«Es de noche. Estoy escribiendo esto en la biblioteca. La pequeña Sylvie ya se ha acostado y duerme profundamente, después de rezar sus plegarias por la salud y la seguridad de su padre. En la chimenea arde un buen fuego, los dos perros están

echados en la alfombra delante de ella. ¿Qué te parecería pasar una velada conmigo? ¿O el sitio donde estás es más agradable? Supongo que no debo tomarte el pelo<sup>[554]</sup>».

Pero, a pesar de las seguridades que le había dado Bennett, Emma De Long no podía pasar por alto la opinión que Melville tenía de la suerte de su esposo. «No puedo demostrarte mi amor, mi comprensión, mi pena por tus grandes sufrimientos. Rezo a Dios constantemente... ¡amado esposo, esfuérate, lucha, vive! ¡Vuelve a mí!»<sup>[555]</sup>.

Melville era el hombre que acabaría encontrando a De Long. Después de retrasos y muchas discusiones, condujo una tropa de cazadores locales en busca de su capitán y se llevó a Nindemann para que le mostrase el camino. Había caído nieve sobre el campamento y lo encontraron sólo porque los restos de una tienda —cuatro palos atados unos a otros— sobresalían de la superficie. Tras quitar la nieve pudieron reconstruir lo que había sucedido. De Long había encendido una hoguera cuyo humo sería visible desde muchos kilómetros a la redonda y luego se había puesto a esperar, muerto de hambre, el retorno de Nindemann y Noros. Boyd se había arrastrado hasta la hoguera y había muerto allí, tan cerca del calor que anhelaba, que las llamas le habían chamuscado la ropa. Tenía en las manos el libro de salmos de Iveson, en el que una inscripción decía: «Obsequio de la Sociedad Evangélica Californiana para Extranjeros». Gorts se había arrastrado hasta el cadáver de Iveson o lo habían colocado allí, a unos metros del de Boyd. Ah Sam, el cocinero chino, probablemente había sido el siguiente en morir. Yacía boca arriba como un faraón, las manos cruzadas sobre el pecho. Ambler tenía una pistola al lado y manaba sangre de su boca... en la cual tenía metidos los dedos. ¿De Long? ¿Quién podía saber cómo o cuándo había muerto? Tenía un brazo alzado (Melville estuvo a punto de tropezar con él y caerse) y su cuaderno estaba un poco más allá, como si lo hubiera arrojado por encima del hombro cuando agonizaba. La última anotación era del 30 de octubre. La última página había sido arrancada.

Antes de morir, De Long había amontonado los mapas y los diarios en una elevación cercana. Melville se hizo cargo de ellos y luego enterró los cadáveres. Eligió como cementerio la cima de una colina de alrededor de ciento veinte metros de altura, a unos veinticinco kilómetros de allí, hasta la cual sus hombres arrastraron los cadáveres. Construyeron un ataúd comunal con una barca plana de los nativos —obviamente el último medio de transporte de De Long— y acto seguido, en una fosa muy grande, de seis metros por dos aproximadamente, Melville enterró los despojos en suelo siberiano. Erigió una cruz de madera que llevaba grabados los nombres y las fechas de los difuntos y luego, con los mapas de De Long y todos los objetos que encontró encima de los cadáveres —con la única excepción de un crucifijo de bronce que Collins llevaba en el cuello—, emprendió el retorno a la civilización. Detrás de él la cruz era visible desde más de treinta kilómetros en todas las direcciones.

Estados Unidos nunca había sufrido un desastre tan grande en el Ártico. De los treinta y tres hombres que zarparon de San Francisco habían muerto veinte, incluido el capitán. Era la peor tragedia desde Franklin y creó igual revuelo. La primera y más apremiante pregunta era por qué no habían traído los cadáveres a casa. Bennett tenía la respuesta. Un enjambre de hombres del *Herald* fue a Siberia y, en enero de 1884, los cadáveres fueron embarcados en negros vagones de ferrocarril que proporcionó el zar, cada uno de ellos en un ataúd de acero hermético que donó la Metallic Burial Case Company de Nueva York. Soldados rusos dispararon salvas de honor, la Sociedad Geográfica de Siberia Oriental repartió ejemplares de un poema épico y, cada vez que el tren se detenía en una estación, los ciudadanos depositaban en él tantas coronas, que hubo que construir cajones especiales para dar cabida a todas ellas. Cuando los despojos llegaron a Nueva York el 20 de febrero, miles de personas salieron a la calle para expresar su dolor al paso del cortejo fúnebre. El entierro de De Long en el cementerio de Woodlawn, en el Bronx, habría atraído al mismo número de espectadores de no haber caído una nevada que, apropiadamente, barrió la ciudad entera. El *Herald* se benefició de todo ello e informó de las escenas empleando cenefas negras que atraían la mirada.

A estas alturas Bennett empezaba a estar muy nervioso. Desde su regreso, Danenhower (que había formado parte del grupo de Melville) estaba difundiendo historias sobre mala conducta e ineficiencia entre los demás oficiales y esas historias se hinchaban cada vez que se repetían, hasta que dio la impresión de que Danenhower había sido el único hombre sensato y capacitado que iba a bordo. Luego estaba la carta de Melville a su esposa, que supuestamente había dicho que el *Jeannette* no era apropiado para servir en el Ártico. Además, ¿por qué Melville no había actuado con mayor rapidez para rescatar a De Long, cuando aún había probabilidades de que siguiese vivo? Daba la sensación de que la expedición no había sido más que un truco publicitario mal llevado y oportunista, en el cual se había embarcado una mala tripulación en un mal barco para satisfacer el capricho egoísta de un magnate de la prensa. En Gran Bretaña, la *Saturday Review* habló en nombre de muchos cuando dijo:

«Estas exploraciones aventureras privadas, en circunstancias tan peligrosas... son un error, a menos que el aventurero participe personalmente en ellas. Cuando un particular, presuntamente interesado sólo en la oportunidad de que un gran descubrimiento quede unido a su nombre, equipa a unos exploradores para una aventura tan arriesgada... la posición del comandante es muy desagradable. Se siente obligado a dar a su propietario unos resultados a cambio de su inversión; es reacio a abandonar la búsqueda sin haber encontrado algo concreto»<sup>[556]</sup>.

Era un ataque razonable contra el estilo periodístico de Bennett, pero no acababa de corresponderse con los hechos de la expedición. De Long había deseado llegar al polo tanto como Bennett. Además, una vez en el hielo, De Long no había podido dar a Bennett nada a cambio de su inversión, tanto si quería hacerlo como si no. A pesar de todo, la Armada nombró un tribunal para que «investigase los hechos relacionados con la expedición y la supuesta conducta de oficiales indigna e inhumana»<sup>[557]</sup>.

Bennett, Melville y Emma De Long se unieron en una alianza inesperada: uno quería evitar que le echaran la culpa, el otro quería proteger su reputación y la tercera deseaba preservar el honor de su esposo. Formaban un trío temible. Bennett prometió usar su influencia para conseguir el dinero extra que tanto necesitaba la Armada para modernizar su flota; Melville encerró a su esposa en un manicomio bajo una falsa acusación de alcoholismo (la dejaron salir tan pronto como terminó la investigación); Emma De Long protestaba de forma furiosa y convincente cuando se decía algo contra su esposo. La investigación concluyó en enero de 1884. No se había encontrado nada concreto, nadie era culpable y todo el mundo se había comportado de manera extraordinaria. Eran todos libres de volver a casa.

«A casa» era algo que no significaba nada para Bennett. Apenas había estado «en casa» desde el duelo con el hermano de su prometida. No había visitado Nueva York ni una sola vez durante la investigación y había llevado todas las negociaciones por medio del telégrafo, desde el lugar donde casualmente estuviera su yate, y raras veces visitaría de nuevo la ciudad. Sus reporteros especiales continuaron recorriendo el globo, pero nunca volvieron a alcanzar la categoría de un Livingstone o un Stanley. Bennett había aprendido la lección. Desapareció en el horizonte con su yate, sus queridas de la buena sociedad, sus cigarros, sus tumbonas, su vaca y sus perros pequineses.

Mientras investigaba el caso del *Jeannette*, la Armada de Estados Unidos recibió la noticia de un desastre todavía mayor. A instancias de Carl Weyprecht, la comunidad internacional acordó un programa de observación del Polo Norte para el año 1882. Como parte de dicho programa, Adolphus Greely, teniente del Ejército estadounidense, se había instalado en la orilla occidental del canal de Robeson para tomar medidas, hacer observaciones y ejecutar los rituales de costumbre con

termómetros y péndulos. En las orillas de la bahía de *Lady Franklin*, no muy lejos al sur del fondeadero del *Discovery*, Greely construyó el campamento más grande que el Ártico había visto hasta entonces: un blocao de madera al que puso el nombre de Fort Conger [Fuerte Congrio]. Aquí, con todas las comodidades, Greely y sus colaboradores se dispusieron a cumplir sus obligaciones. Pero Greely, al igual que tantos de sus predecesores, albergaba sueños de exploración y descubrimiento. Esperaba, si no llegar al polo, al menos llegar más al norte que Markham en 1876. Y tres miembros de su grupo de «investigación» realmente así lo hicieron: el teniente James Booth Lockwood, el sargento David Bainard y un esquimal llamado Fred Christiansen viajaron al norte de Groenlandia y allí, en una isla que todavía lleva el nombre de Lockwood, superaron a Markham al alcanzar los 83° 24'. Sin embargo, Lockwood nunca regresó a Estados Unidos para recibir su premio. Debido a un desastre logístico, no recibieron provisiones; obligado a evacuar Fort Conger, Greely llevó a sus hombres al sur, donde la expedición se marchitó y murió. En un momento dado, Greely tuvo que matar a un hombre que pretendía amotinarse. Cuando tuvo lugar el rescate en junio de 1884, por parte de Melville (entre otros), 18 de los 25 hombres de Greely —incluido Lockwood— habían perecido de hambre y algunos de los supervivientes se habían vuelto caníbales y habían cortado tajadas de los cadáveres congelados que habían depositado fuera del campamento. Cuando le ayudaron a salir de su tienda, Greely no habló de sus observaciones ni de sus hombres, sino del polo. «Aquí estamos... muriéndonos... como hombres», dijo con voz ronca. «He hecho lo que vine a hacer... batir la marca<sup>[558]</sup>».

Entre el *Jeannette* y ahora Greely, Estados Unidos estaba harto del polo. El *Inquirer* de Filadelfia se lamentó de «la monstruosa y asesina locura de las llamadas expediciones árticas»<sup>[559]</sup>. El presidente mismo afirmó, y de forma sumamente eufemística, que «la información científica que se ha obtenido no puede compensar la pérdida de vidas humanas»<sup>[560]</sup>. En realidad, la información científica no era nada despreciable. El informe de Greely ocupaba mil trescientas páginas y ofrecía un sinfín de observaciones sobre toda clase de cosas: de la meteorología a la oceanografía, de la biología a la astronomía. No satisfizo al público. Como dijo el *New York Times*: «Hay que poner fin a esta locura»<sup>[561]</sup>. Greely y Melville, que más adelante desempeñarían cargos importantes en la Armada, opinaban igual. Así pues, durante casi cinco años Estados Unidos se mantuvo apartado de la carrera por llegar al polo y, junto con Gran Bretaña, se limitó a hacer de comentarista herido y amargado.

Aunque Estados Unidos estaba cansado del polo, otras naciones empezaban a coger el ritmo. La teoría sobre un mar Polar abierto estaba tan desacreditada (aunque no se hubiera probado realmente su inexistencia), que nadie creía que un barco de vela o vapor pudiera llegar al polo. Pero ¿qué era el polo sino un mar abierto? Algunas personas se aferraban a la teoría que John Cleve Symmes había formulado en el decenio de 1820 y aún creían que era un agujero. En 1878, Americus Symmes,

hijo de John Cleve Symmes, resucitó el apoyo a las teorías de su padre con un libro, *Demonstrating that the Earth is Hollow, Habitable Within, and Widely Open About the Poles* [Demostrando que la Tierra es hueca, habitable por dentro y muy abierta alrededor de los polos], Y en 1885, el reverendo William F. Warren publicó una obra titulada *Paradise Found* [El paraíso encontrado], en cuyas quinientas páginas aseguraba que el agujero del polo conducía al Jardín del Edén —la aurora boreal era una exhalación de pureza global interior— y que las personas se sentían atraídas de forma natural hacia allí, porque «el género humano siempre lo recordaría como una morada de esplendor no terrenal y preternatural, un hogar digno de que lo ocuparan dioses e inmortales santos<sup>[562]</sup>». William F. Warren era el rector de la Universidad de Boston.

Una teoría intrigante, y más verosímil, afirmaba que el polo podía ser una masa continental en la que había pistas sobre los orígenes de la humanidad. Era una idea atractiva que se postuló por primera vez en Estados Unidos; el 30 de marzo de 1886, el mayor Henry Feilden de la Real Artillería hizo cuanto pudo por explicarla a los miembros de la Sociedad de Naturalistas de Norfolk y Norwich. Por ser un geógrafo prominente y uno de los científicos de la expedición de Nares, Feilden tenía influencia. Y todo lo que decía parecía tener mucho sentido. La vida en la Tierra, según dijo, se encontraba en un equilibrio delicado entre extremos de calor y frío, siendo el lugar más cálido el ecuador y el más frío, los polos. En su infancia la Tierra había sido cálida en su totalidad, demasiado cálida para que la vida fuera posible en ella. Pero al enfriarse el planeta, la primera región en adquirir un clima templado habrían sido los polos. Lógicamente, por tanto, los polos habrían sido semilleros de vida. Luego, al seguir enfriándose la Tierra y helarse los polos, los animales (dei tipo primitivo que fueran) emigraron al sur en busca de zonas más cálidas. Por alguna razón inexplicable, la Tierra continuó enfriándose, empujando la vida hacia el ecuador, y luego el proceso se invirtió, los glaciares se retiraron permitiendo que plantas y animales volviesen a colonizar las regiones que habían abandonado. En la actualidad el globo estaba en equilibrio.

El argumento de Feilden era inteligente y atractivo. Se basaba en ideas que se habían formulado recientemente, en el decenio de 1840, cuando los científicos habían abandonado la Biblia y admitido finalmente la influencia que sucesivas glaciaciones habían ejercido en el paisaje. Imaginaba un periodo primordial y usaba (de forma tangencial) la reciente teoría darwiniana de la selección natural. Se inspiraba en los hallazgos de Nares y otros, cuyos fósiles demostraban que en otro tiempo Groenlandia había estado cubierta de vegetación tropical. Y, sobre todo, se inspiraba en investigaciones que habían demostrado que del suelo del Ártico estaban surgiendo masas continentales. El hielo, una vez formado, había empujado la tierra hacia abajo con su peso. Al retirarse, sin embargo, la tierra volvía a su posición de antes. El fenómeno se había observado en Spitsbergen, donde los científicos encontraron restos de antiguas estaciones balleneras varios centímetros por encima de sus posiciones



originales a nivel del mar. La expedición del *Tegetthoff* había descubierto indicios parecidos en Nueva Zembla. (Incluso hoy día Escandinavia sube unos cuantos centímetros cada año). ¿Era imposible que el Polo Norte estuviese subiendo ahora a la superficie, llevando muestras de los orígenes del género humano? No se sabe el efecto que las palabras de Feilden surtieron en sus oyentes de provincias. No parece que la teoría influyera en círculos políticos y científicos. Sin embargo, dio nuevo ímpetu a los que insistían en la importancia de llegar al Polo Norte.

A falta de intervención gubernamental, un espíritu de libre empresa se adueñó de Europa y Estados Unidos. Sin apoyo económico de sus naciones, pero con el respaldo entusiasmado del pueblo, algunos individuos empezaron a preparar expediciones a sitios como Spitsbergen, Groenlandia y Nueva Zembla. Sus ambiciones eran modestas, ya que se veían limitadas por la falta de fondos, la distancia que podía recorrer un pequeño yate de vapor y la capacidad de resistencia de los hombres que participaban en ellas, que a menudo eran diletantes. A pesar de todo, perpetuaron el sueño polar y, lo que es importante, esquivaron las trabas burocráticas que habían obstaculizado tantos intentos anteriores. Eran libres de experimentar, podían organizar las cosas a su gusto y no tenían que responder ante nadie, salvo ante ellos mismos. Preservaban un concepto del descubrimiento que se había visto por última vez en tiempos de *Sir Joseph Banks*, aquel autócrata de la exploración *amateur* en el siglo XVIII, y lo imbuyeron de toda la riqueza, el brío y la habilidad tecnológica de la era victoriana. Por supuesto, el nacionalismo era omnipresente. Cada hombre albergaba la esperanza de poner su bandera más lejos que la de su competidor extranjero. Pero a esto se sumaba un sentido de lucha personal contra los elementos —y a veces contra los otros exploradores— del tipo que Hegemann había sido el primero en describir, a raíz de la destrucción del *Hansa*. Estaba empezando una nueva era, una era que los historiadores llamarían la «Edad de los Héroes».

Escandinavia (más específicamente Noruega y Suecia) había hecho tanteos esporádicos en el polo durante treinta años, y sus barcos habían explorado los alrededores de Spitsbergen y Nueva Zembla. Olvidadas en gran parte hoy y no reconocidas en su tiempo —incluso despreciadas, si hay que creer lo que dice Weyprecht—, estas expediciones habían dado valiosos resultados científicos y geográficos, relacionados con cuestiones tales como el movimiento de la banquisa polar, la subida de las masas continentales del Ártico y, en un nivel sorprendentemente básico, habían trazado mapas de las costas de Spitsbergen y Nueva Zembla. Estos resultados se recibieron cortésmente en Gran Bretaña y apenas se les prestó atención en Estados Unidos, toda vez que carecían de un ímpetu visible hacia el norte. Ningún sueco o noruego había enviado jamás una expedición seria al polo. En el decenio de 1890, sin embargo, Escandinavia demostró lo que era capaz de hacer.

Los escandinavos, que ocupaban el territorio habitado más septentrional de Europa, vivían en las zonas árticas en lugar de visitarlas. Sabían esquiar —habían inventado (y mejor dicho, lo habían inventado los lapones) el arte de esquiar en tiempos prehistóricos—, estaban acostumbrados a los largos periodos de oscuridad invernal y sabían hacer frente a la nieve y el hielo mejor que los demás europeos o los estadounidenses. Toda su mitología giraba alrededor del frío y un infierno helado ocupaba el lugar del infierno de fuego de los climas más meridionales. A resultas de todo ello, afrontaron el problema del polo con confianza pragmática. Nordenskiöld ya había recibido elogios por su competente conquista, casi despreocupada, del paso del Nordeste. Ahora le tocó a un joven noruego llamado Fridtjof Nansen el turno de demostrar al mundo lo que se podía hacer con un poquito de sentido común y la preparación apropiada.

Escandinavia en su conjunto se hallaba en un estado de declive optimista. Su declive nacía del hecho de que era tanto atrasada como fragmentada en el plano político. Rusia gobernaba Finlandia; Noruega estaba vinculada de forma precaria a Suecia como parte de una monarquía dual, y ninguno de los tres países había subido muchos peldaños de la escalera industrial. Finlandia era un páramo feudal, Noruega era una de las regiones más pobres de Europa, y Suecia, en otro tiempo una gran potencia, iba deslizándose hacia la oscuridad. Su optimismo, no obstante, era impulsado por una promesa incesante de industrialización, la perspectiva de «mejora» agrícola (como se decía en el siglo XVIII) y, en el caso de Noruega, el ideal romántico de convertirse en un estado independiente. Noruega quería demostrar que era digna de elogio internacional. Fridtjof Nansen pasó a ser un icono tanto de la independencia de Noruega como de la valía de Escandinavia.

Nacido en 1861, Nansen era un escandinavo casi arquetípico: era un esquiador experto, alto, de cabellos rubios, ojos azules y carácter apasionado. Era también un neurocientífico respetado —ciertos nervios de la columna vertebral todavía llevan su nombre— que había obtenido su título en la Universidad de Christiania (actual Oslo) y al que esperaba una carrera próspera dedicada al estudio de los nervios. Pero en 1888 abandonó sus estudios por la exploración y se puso al frente de un pequeño grupo de esquiadores con el fin de investigar el interior de Groenlandia. Nordenskiöld, a quien Nansen admiraba, opinaba que tal vez Groenlandia no estaba totalmente cubierta de glaciares, sino que existía en el interior un núcleo de tierra habitable. En 1883, Nordenskiöld había partido en trineo desde el oeste para comprobar si su teoría era cierta, pero se había visto obligado a retirarse después de recorrer varios centenares de kilómetros y descubrir sólo una llanura de hielo. Nansen discrepaba de la teoría de Nordenskiöld: era imposible que el interior estuviese habitado. Tampoco estaba de acuerdo con los métodos de Nordenskiöld: una travesía desde el oeste sería forzosamente peligrosa porque su destino era la costa deshabitada del este, donde una expedición tendría pocas probabilidades de sobrevivir, a menos que un barco la recogiera en un punto exacto fijado de antemano; un grupo que

partiera del este, en cambio, se dirigiría a un territorio relativamente transitado y habitado y podría llegar sin novedad más o menos al lugar deseado. El plan de Nansen tenía un defecto, porque, si se veía obligado a retroceder, se encontraría varado en la costa oriental en la misma situación que un grupo procedente del oeste. Pero optó por no tener esto en cuenta. Desembarcó en la costa oriental de Groenlandia el 10 de agosto y, con cuatro noruegos y dos lapones, esquió, viajó en trineo y de vez en cuando fue empujado por el viento a través del casquete, al grito de «¡La muerte o la costa occidental de Groenlandia!»<sup>[563]</sup>.

Llegaron al otro lado el 3 de octubre y, por pura buena suerte, encontraron en Godthaab a un inspector danés que estaba haciendo sus rondas. Existía entre Dinamarca y Noruega cierta animadversión a causa de Groenlandia. Vikingos procedentes de Noruega habían descubierto Groenlandia en el siglo x. Más adelante vikingos procedentes de Dinamarca habían ocupado Noruega. Cuando Dinamarca cedió Noruega a Suecia, en 1814, los noruegos vieron con malos ojos que Groenlandia siguiera estando en poder de Dinamarca. Los daneses eran conscientes de esto. Cuando Nansen se dio a conocer, el gobernador danés se esforzó por dar con una respuesta diplomática. Según Nansen, la conversación fue así: «¿Son ustedes ingleses?». A lo cual pude contestar sin problema y en correcto noruego: “No, somos noruegos”. “¿Puedo preguntar cómo se llama?”. “Me llamo Nansen y acabo de llegar del interior”. “Oh, permítame que le felicite por haber obtenido su doctorado”<sup>[564]</sup>.

Daneses agrios aparte, la travesía de Groenlandia de Nansen fue una bravuconada. Al volver a Escandinavia, Nansen fue idolatrado. En Christiania (la actual Oslo), donde dos tercios de la población, que no era muy numerosa, salieron a darle la bienvenida, la fiebre Nansen arraigó y desde allí se propagó por todo el país. «Nansen aquí y Nansen allá», escribió un amigo. «Nansen, Nansen, nada más que Nansen. Gorras Nansen, pasteles Nansen, cigarros Nansen, plumas Nansen, una Marcha de Nansen y así *ad infinitum*: lo único que no he visto son pañuelos Nansen<sup>[565]</sup>». Poco después salió al mercado un botón con ese nombre.

En lo que se refiere al terreno recorrido, la expedición de Nansen no afectó la búsqueda del Polo Norte: a decir verdad, muchos vieron en ella un triunfo para el deporte del esquí más que para el descubrimiento. A pesar de ello, Nansen había introducido un nuevo método de exploración del Ártico. Era «el método del deportista», como dijo un noruego que explicó que «el principio en que se basa el nuevo método consiste en limitar el número de participantes y seleccionar... un grupo reducido y bien preparado en el cual todos vayan al mismo paso»<sup>[566]</sup>. En su rechazo del engorroso aparato de barcos, pertrechos y apoyo a favor de la habilidad en pequeña escala y la perseverancia, el nuevo método era ideal para la época heroica. Además, su sencillez y su éxito representaban un cambio reconfortante después de las calamidades orquestadas de años recientes. «A diferencia de algunas otras expediciones, la del doctor Nansen sólo dejó recuerdos agradables»<sup>[567]</sup>, dijo *The Times*. «Se nos ahorra el interés doloroso que acompaña a numerosas narraciones

sobre el Ártico», dijo el *Spectator*, haciéndose eco, «los detalles horribles de una operación de rescate que llega a tiempo o demasiado tarde<sup>[568]</sup>».

En Londres, Sir Erasmus Ommaney de la Real Sociedad Geográfica sugirió que Nansen llevara su nuevo método al sur y atacase la Antártida. Fue una afirmación profética, porque sería el método que emplearía Roald Amundsen para arrebatarse el Polo Sur a Scott en 1911. Hasta Australia invitó a Nansen a dirigir una expedición a la Antártida. Nansen se negó. Si bien no tenía ninguna duda sobre su capacidad de conquistar el Polo Sur, pensaba que el Polo Norte era un objetivo más provechoso para Noruega. «Sería mejor si primero fuese allí»<sup>[569]</sup>, señaló.

En virtud de su expedición a Groenlandia, Nansen el neurocientífico se había convertido en Nansen el explorador. «Son más bien circunstancias accidentales las que me han empujado a esta profesión», escribió en 1892, respondiendo a la pregunta de un periodista.

«Desde entonces numerosos planes e ideas sobre cómo explorar las regiones desconocidas del Ártico se me han metido en el cerebro casi sin mi ayuda ni mi voluntad, y ahora pienso que es mi deber comprobar si no son acertadas (ya que estoy convencido de que lo son), aunque es casi con dolor que pienso en mi microscopio y mi labor histológica<sup>[570]</sup>».

En 1889, un año después de su retorno de Groenlandia, se le ocurrió una idea radical para llegar al polo, una idea cuyos orígenes, irónicamente, estaban en la desastrosa expedición de De Long. En 1884, el mar había arrojado restos del *Jeannette* a la playa en Julianehaab, en la costa sudoccidental de Groenlandia. Los restos no eran gran cosa —unas cuantas prendas de vestir y algunos papeles—, pero demostraron que había una corriente que iba del este al oeste a través del océano helado y, si la corriente podía llevar prendas de vestir, entonces también podría llevar un barco, si era posible construir uno que fuese capaz de mantenerse a flote. «Pensé inmediatamente», escribió Nansen «que era el camino que había que seguir<sup>[571]</sup>» En febrero de 1890 presentó su plan a la Sociedad Geográfica Noruega con la esperanza de obtener una subvención. «Mucha gente cree... que la investigación de lugares tan inaccesibles como las regiones polares debería aplazarse hasta que se inventen nuevos medios de transporte», dijo. «Incluso he oído decir que un buen día llegaremos al polo en globo y hasta [entonces] sería malgastar esfuerzos tratar de alcanzar el objetivo. [Pero] entre las naciones, en estos momentos, hay una noble rivalidad por alcanzar esa meta... ¡Que los noruegos muestren el camino! ¡Que la bandera noruega sea la primera en ondear sobre nuestro polo!»<sup>[572]</sup>. Semejante llamamiento al espíritu nacional no podía fallar. A su debido tiempo se le concedió la subvención y Nansen empezó a buscar un hombre que pudiera construirle el barco imposible.

Ese hombre era Colin Archer, arquitecto naval de origen escocés cuya especialidad eran los barcos para la caza de focas. Reconoció que era una tarea difícil, porque suponía rechazar todas las reglas y regulaciones establecidas. Pero se sentía capaz de acometerla y en octubre de 1892, ya había producido un barco de aspecto extraordinario, el *Fram*, palabra noruega que significa «adelante». Con una capacidad de cuatrocientas toneladas, el *Fram* era un barco de extremos iguales, es decir, tan puntiagudo en la proa como en la popa; su casco era redondo y todo él era curvo como una concha de berberecho. Tal vez su aspecto no era convencional, pero Archer aseguró a Nansen que era un barco perfectamente marino y, lo más importante de todo, serviría para el casquete polar. Con todas sus curvas no había nada a lo que el hielo pudiera aferrarse y, cuando se viera estrujado, el *Fram* sencillamente se movería hacia arriba o, como dijo Nansen, el barco «se escurriría como una anguila de los abrazos del hielo»<sup>[573]</sup>. En efecto, no flotaría en la banquisa, sino sobre ella.

La forma no era lo único insólito del *Fram*. El casco estaba revestido de ocote y reforzado por dentro con baos transversales que le darían a la vez resistencia y elasticidad. El hueco entre el forro interior y el forro exterior se rellenó con una mezcla de brea, pez y serrín, para impedir que la madera se pudriese. Y las paredes de los alojamientos se aislaron por partida triple con corcho, pelo de reno y fieltro. Las puertas también se aislaron y el umbral se situó a unos treinta y ocho centímetros sobre el nivel del suelo, para evitar que el aire frío se colara por debajo. En conjunto el barco se proyectó no sólo para que no pudiera hundirse (en teoría), sino también para que Nansen y su tripulación estuviesen cómodos durante un viaje que, según sus cálculos, podía durar hasta cinco años. Clements Markham quedó impresionadísimo al visitar el *Fram* durante su construcción. También le impresionaron Nansen y su osado proyecto, que de forma tan radical daba la vuelta a todas las ideas convencionales en materia de construcción naval. Al volver a Londres, persuadió a la Real Sociedad Geográfica a donar 300 libras para la causa.

Una de las razones por las cuales Markham dio su apoyo fue avergonzar a Gran Bretaña, para que reanudase sus propios esfuerzos en el polo. En esto encontró oposición. La vieja guardia miraba con suspicacia a los nuevos héroes, como pudo comprobar Nansen cuando dio una conferencia en la Real Sociedad Geográfica en noviembre de 1892. «Vinieron aquellos viejos veteranos, uno tras otro, e hicieron todo lo posible para... echarme un jarro de agua fría encima»<sup>[574]</sup>, escribió a su esposa. Nares, que aún tenía fresca en la memoria su horrible experiencia en el Ártico, se mostró escéptico y, «con espíritu amistoso» (que molestó mucho a Nansen), dio a entender que el proyecto era inútil. Otro veterano opinó que fracasaría, porque se encontraría el camino cortado por tierra firme. Un tercero dijo que «nunca había sido partidario de las expediciones náuticas de *amateurs*»<sup>[575]</sup>. Y un cuarto, si bien admiró la idea en general, aconsejó a Nansen que «emplease su encomiable valentía, sus habilidades y sus recursos en algún intento menos peligroso que resolver

el misterio de la región ártica»<sup>[576]</sup>. Tampoco en la otra orilla del Atlántico fueron muy apreciadas las ideas de Nansen. «Es dudoso», dijo Greely (otro hombre con motivos para lamentarse del hielo), «que un hidrógrafo se tomara en serio su teoría de las corrientes polares, o que los viajeros del Ártico sancionaran todo el proyecto... A la exploración del Ártico ya se le atribuyen temeridades y peligros suficientes en sus métodos legítimos y sancionados, para que encima tenga que cargar con el ilógico plan de autodestrucción del doctor Nansen<sup>[577]</sup>».

Pero Nansen no se desanimó. Tenía el apoyo de un envejecido *Sir* Leopold McClintock, que declaró que la expedición era «el programa más audaz que haya llegado a conocimiento de la Real Sociedad Geográfica»<sup>[578]</sup>. También tenía el apoyo de la población. Muchísimas personas querían alistarse para su viaje. Un joven Roald Amundsen, futuro conquistador del Polo Sur, estaba entre ellas (su madre le prohibió que fuera). Otra era una mujer francesa de Argelia cuyos méritos eran unos ánimos excepcionales y la negativa a reconocer el miedo. Un explorador independiente británico llamado Frederick Jackson fue rechazado sólo porque no era noruego. Nansen visitó Londres en 1893 y pasó por la ciudad como el Señor de las Tinieblas. «Vestía», escribió Jackson, «de oscuro, chaqueta negra y un sombrero flexible negro, lo que hacía pensar en el malo de una obra de teatro<sup>[579]</sup>». El «amistoso rechazo» de Nansen hizo que Jackson concibiera sus propias ideas. Habló con Alfred Harmsworth, propietario del *Daily Mail* y más adelante uno de los principales magnates de la prensa británica, y obtuvo fondos para una expedición a la Tierra de Francisco José, con lo cual entró por derecho propio en el catálogo de héroes.

Nansen descartó tanto a su nuevo rival como a sus críticos. Tenía la certeza absoluta de que lograría su propósito y esa certeza le hizo invitar a su esposa a acompañarle en el viaje, invitación que ella rechazó, sólo porque estaba embarazada. A la inversa, pensaba con entusiasmo en la perspectiva de peligro y reconocía que la batalla con el hielo no sería rápida ni fácil. Esto era propio de su carácter. Sus estados de ánimo cambiaban marcadamente y ora se mostraba deseoso de charlar, lleno de planes optimistas para el futuro, ora se replegaba en el silencio, mientras reflexionaba sobre la oscuridad y los sufrimientos que le esperaban. Era consciente de este conflicto y lo explicaba diciendo que nacía de su deseo de actuar. «Soy joven», escribió a un amigo, «y, como tú dijiste una vez, posiblemente llevo sangre de vikingo luchador en las venas: una vida demasiado tranquila no me atrae en absoluto<sup>[580]</sup>». Lo que le gustaba era la actividad y si la actividad no salía bien, entonces aceptaba el resultado de manera fatalista.

El *Fram* zarpó de Christiania en un día nebuloso y gris, el 24 de junio de 1893. Llevaba una tripulación cuidadosamente seleccionada de doce hombres y provisiones enlatadas tan frescas y tan variadas, que les garantizaban la inmunidad al escorbuto durante los cinco años que calculaban que duraría el viaje. Nansen dio con su dieta antiescorbútica por pura casualidad. Los científicos aún no habían determinado las causas del escorbuto: sabían que era una enfermedad carencial; sabían que las

verduras y la carne frescas la curaban; sabían que había sido desterrada de los barcos británicos a finales del siglo XVIII con la introducción del zumo de lima, y sabían que los exploradores vikingos la tenían a raya cargando fruto de camemoro del Ártico en sus barcos. Pero no comprendían el papel que desempeñaba la vitamina C ni lo comprenderían hasta el segundo decenio del siglo XX. El éxito de Nansen en la lucha contra el escorbuto se debió a una moda dietética de su tiempo, según la cual la variedad era importante para gozar de una salud excelente. Así pues, sin saberlo, cargó en su barco los ingredientes necesarios para que sus hombres se mantuvieran en forma. No era que le importase. «Si, después de todo, vamos por mal camino, entonces ¿qué?», escribió durante uno de sus momentos bajos. «Sólo esperanzas humanas defraudadas, nada más. E incluso si perecemos, ¿qué importancia tendrá en los ciclos infinitos de la eternidad?»<sup>[581]</sup>.

También embarcaron varios termómetros de aluminio de bolsillo, como recomendaba Edward Whymper, conquistador del Matterhorn y, asimismo, veterano de la exploración de Groenlandia, y frutos secos de los más recientes de Alemania y Suiza. Además, llevaban una marca nueva de cocina portátil, el hornillo Primus. Inventado en Estocolmo, el Primus convertía la parafina en gas, con lo que usaba la cantidad más pequeña de combustible para producir la mayor cantidad de calor. Requería bombear y producía un ruido molesto, pero era tan seguro que en Escandinavia las vendedoras de los mercados se metían uno debajo de las faldas para combatir el frío. «¡ARDE SIN MECCHA!»<sup>[582]</sup>, afirmaban los anuncios, en términos de sorpresa moderada. Más importante que la mecha eran la compactibilidad, la ligereza y la economía del invento. El Primus era aproximadamente un seiscientos por cien más eficaz que los habituales hornillos de petróleo o carbón. Era perfecto para el nuevo «método deportivo» de los viajes polares, y parecía hecho ex profeso para las inmensidades polares sin grasa y sin esquimales, hacia las que se dirigía la expedición de Nansen.

Al principio, Nansen había pensado seguir la ruta de De Long a través del estrecho de Bering y coger allí la corriente transpolar. Al final, sin embargo, pasó por la parte superior de Noruega y siguió el paso del Nordeste que descubriera Nordenskiöld hasta Siberia. Desde allí, después de recoger un tiro de 34 perros, se internó en el hielo a la altura de las islas de Nueva Siberia el 25 de septiembre.

El resultado le causó una gran decepción. En lugar de dirigirse directamente al norte llevado por la corriente, el *Fram* siguió el mismo círculo irritante que el *Jeannette* y el *Tegetthoff*. Ora al norte, ora al sur, navegaba lentamente, de manera triangular, hacia su meta. Los tripulantes estaban bien, sanos y razonablemente contentos, aunque un poco inquietos debido a los estados de ánimo de su comandante, al que llamaban, con temor y resentimiento, «él mismo». No sufrieron ni un asomo de la acostumbrada depresión invernal, gracias a la provisión de luz eléctrica. Hacía ya mucho tiempo que se habían resuelto los problemas que De Long había experimentado y el *Fram* disponía de un generador que funcionaba con vapor,

viento o fuerza manual. Con bombillas en el aparejo, el barco relucía como un parque de atracciones de la costa. Nansen trató de organizar un periódico de a bordo, pero sólo se publicaron ocho números. Sencillamente no interesó a nadie. Los tripulantes se daban por satisfechos con recostarse y —aparte de alguna pelea— disfrutar de la paz. Después de todo, no era frecuente que tuviesen la oportunidad de estar bien alimentados, bien iluminados (por la electricidad) y bien pagados, a cambio de no hacer nada. Si necesitaban estímulos intelectuales, el barco llevaba una biblioteca de seiscientos volúmenes, que contenía obras de todos los escritores escandinavos más recientes, así como la novela de Julio Verne *El capitán Hatteras*, en la cual un osado capitán y su tripulación navegaban, como ellos hacían ahora, rumbo a los misterios del polo. Y si querían ejercicio físico, había numerosas tareas pequeñas que requerían atención. Los esquís, por ejemplo, muchos de los cuales no estaban acabados y eran experimentales, debían ponerse en orden, clasificarse para distintos tipos de nieve y luego encerarse, proceso que llevaba tiempo y suponía repetidas aplicaciones de pez de Estocolmo.

Nansen, en cambio, se sentía frustrado. «¡Oh! A veces esta inactividad te aplasta el alma», escribió, «la vida parece tan oscura como la noche invernal en el exterior: la luz del sol no cae sobre ninguna parte, salvo el pasado y el futuro lejano, muy lejano. Siento que debo salir de esta falta de vida, esta inercia, y encontrar algún modo de emplear mis energías<sup>[583]</sup>». Pero no había nada que hacer excepto esperar. El *Fram* se comportaba como estaba previsto y subía cada vez que el hielo lo estrujaba, y luego, al cesar la presión, se estabilizaba.

La misma falta de dramatismo sentían los ciudadanos en Noruega. En Christiania los niños se entretenían con el *Juego del Polo Norte*, un juego de mesa que reducía la bien planeada expedición de Nansen a unas cuantas tiradas de dados. En Londres, la revista *Punch* añadió su propio comentario alegre: «¡Así que el doctor Fridtjof se ha ido! Los cínicos se reirán y los pesimistas se mofarán<sup>[584]</sup>. Nansen «el fideo», un «tipo de Noruega», se iba al polo a completar el mapa.

«¿No puede suceder algo?»<sup>[585]</sup>, preguntó Nansen con rabia, mientras el *Fram* seguía navegando monótonamente en círculo. «¿No podría venir un huracán y levantar este hielo y crear con él grandes olas como el mar abierto?». No pasó nada. Una indicación del tedio que reinaba a bordo fue que el doctor Henrik Blessing empezó a experimentar con morfina y poco a poco se convirtió en un adicto. La tripulación, que no necesitaba sus servicios, continuó sentada y engordó. Pasaron los meses y, en octubre de 1894, al empezar su segundo invierno, Nansen recorría, trémulo, el espectro de sus estados anímicos. A veces descendía a las profundidades de la introspección: «Heme aquí sentado entre los témpanos de hielo que flotan a la deriva bajo el gran silencio y alzo la mirada hacia los cursos eternos de las estrellas, y a lo lejos veo el hilo de la vida enmarañándose en una compleja red que se extiende, sin romperse, desde el dulce amanecer de la vida hasta el silencio perpetuo del hielo. Veo la carrera febril, pompas de jabón se forman y revientan. Un pensamiento sigue a



otro, todo se rompe en pedazos y se vuelve lamentablemente pequeño y despreciable»<sup>[586]</sup>. El análisis poético iba seguido de exhortaciones dirigidas a sí mismo: «Me río del escorbuto», escribió. «Me río del hielo... me río del frío; no es nada»<sup>[587]</sup>. Luego volvía a sumirse en la autocompasión: «Nunca he carecido de grandes pensamientos sobre mi valía intelectual. ¿Por qué me fueron dados anhelos de Titán y luego se me formó como una vulgar hormiga obrera?»<sup>[588]</sup>. La tripulación empezó a recelar de él y pronto le odió con ganas.

La única sorpresa la dieron los sondeos. Todas las autoridades estaban de acuerdo en que la cuenca Polar era probablemente poco profunda, pero a medida que el *Fram* iba acercándose al norte, más profunda era el agua. La sondaleza no daba más de sí y hubo que alargarla con cable de hierro. El 22 de diciembre marcó mil brazas y siguió sin tocar fondo. Esa profundidad aumentaría hasta alcanzar mil quinientas brazas y luego dos mil, todavía sin llegar al lecho del mar. Nansen se puso nervioso y empezó a preguntarse si la Tierra tendría un eje sin fondo. ¿Se dirigían al agujero de Symmes?

El 3 de enero de 1894, tal como deseaba Nansen, ocurrió algo. Un trozo de hielo se alzó, empujado por las misteriosas presiones de la banquisa, y avanzó hacia el *Fram*. Lo vieron venir, pero no hicieron caso hasta el momento en que subió a la cubierta y amenazó con tapar la escotilla y encerrar a todos los que estaban a bordo. Nansen ordenó evacuar a los hombres y los pertrechos. Esta vez daba la impresión de que el *Fram* había encontrado la horma de su zapato. Pero una vez más el barco salió del apuro. Nadie podía creerlo, en particular un marinero llamado Hendrikson, que había atacado el hielo con una pala. «Era un tipo sensacional», escribió uno de sus compañeros. «Después dijo “¡Coño! [el hielo] por poco acaba conmigo y con la pala, ¡ja, ja!...” con el mismo tono de voz con que dice a cuántos rusos mataron los noruegos en tal o cual ocasión en Spitsbergen<sup>[589]</sup>».

Nansen vio en ello una señal. Ya se había equipado con perros y esquís para viajar por tierra. El incidente del trozo de hielo que había estado a punto de aplastar el *Fram*, junto con el hecho evidente de que no avanzaban, hizo que se decidiese. Esperaría un año para ver si la plácida navegación del barco le llevaba más cerca del polo —a estas alturas ya estaba casi seguro de que el *Fram* nunca lo cruzaría— y entonces, en la primavera de 1895, intentaría llegar por tierra a la cima del mundo. Llevaría consigo a un solo hombre, los perros que fueran necesarios para arrastrar los pertrechos, varios pares de esquís, dos trineos y un par de canoas de esquimal. Su plan era esquiar hacia el norte con los perros tirando de los trineos cargados con los pertrechos; luego, después de llegar tan al norte como pudieran, dirigirse hacia el sur, haciendo que los perros se alimentasen unos de otros, hasta llegar a la Tierra de Francisco José, subiría a un barco si había alguno. De no haberlo, utilizaría una canoa de esquimal para hacer la última etapa del viaje hasta Spitsbergen. La convicción de que este plan audaz daría resultado era fruto de su experiencia en Groenlandia, donde había tenido ocasión de ver lo que podía hacerse esquiano y donde le había

impresionado la aparente invencibilidad de las canoas de los esquimales. También estaba seguro de que el hielo no le causaría ningún problema. El 15 de enero de 1894, al caminar por el hielo, vio el paisaje helado más liso posible extendiéndose hasta donde llegaba la vista. Se deslizó con la imaginación más allá del horizonte y decidió que tenía el polo a su alcance. «Casi podría decirse que es una expedición fácil para dos hombres<sup>[590]</sup>».

La valoración que hizo Nansen de sus posibilidades fue una de las más insensatas de la historia de la exploración del polo. La experiencia de viajar por el hielo la había adquirido en Groenlandia, cuyo casquete era más bien llano e incomparablemente más fácil que la banquisa polar, donde montículos, crestas formadas por la presión y extensiones de aguas abiertas —a veces cubiertas por la nieve— creaban un laberinto cuya salida cambiaba constantemente. La admiración por las canoas de los esquimales era fruto de haberlas visto navegar en aguas costeras, donde, forzoso es reconocerlo, aquellas embarcaciones impermeables de piel y huesos daban magníficos resultados. Pero ni siquiera los esquimales las usaban para navegar en el océano abierto, y la mayoría de los que lo habían intentado habían perecido. En cuanto a encontrar un barco en la Tierra de Francisco José, Nansen pasó por alto la realidad de que sólo unos pocos hombres intrépidos habían visitado aquel lugar desde su descubrimiento y que las probabilidades de que allí hubiera algún barco eran insignificantes. Tampoco tuvo en cuenta Nansen la deriva polar que había desconcertado a tantos exploradores anteriores y que ahora estaba obstaculizando la navegación del *Fram* como haría con él. Su confianza era tan grande, no obstante, que temía más por los que se quedarían que por él mismo. «¡Imaginen si yo volviera a casa y ellos no!», escribió. «Pero fue para explorar las regiones desconocidas del polo que vine aquí; fue para eso que el pueblo noruego dio su dinero y, sin duda, mi principal deber es hacerlo si puedo<sup>[591]</sup>».

Los preparativos continuaron durante 1894 y enero de 1895. Se probaron y seleccionaron esquíes. Se construyeron trineos de acuerdo con las instrucciones del propio Nansen: eran de un tipo nuevo y elástico, con sus anchos patines revestidos de metal para poder viajar velozmente, y sus ligaduras de cuero, lo bastante flexibles para viajar por terreno abrupto. Se construyeron canoas con bambú y tela impermeable, que sólo se diferenciaban del modelo esquimal en que tenían una bodega a la que se accedía por una escotilla situada en la proa. Nansen pasó revista a la tripulación y escogió a un fogonero llamado Hjalmar Johanssen para que le acompañase. Trotamundos que había ejercido muchos oficios, entre ellos el de carcelero, Johanssen era un atleta completo que sabía esquiar y había representado a Noruega en los campeonatos de gimnasia celebrados en París en 1889.

Finalmente, el 14 de marzo de 1895, después de dos salidas en falso y con el *Fram* parado justo al norte del paralelo 84 —toda una marca para un barco—, Nansen y Johanssen emprendieron su temerario intento con provisiones para cien días. Casi tan pronto como se hubieron ido, una atmósfera de tranquilidad descendió sobre el

barco. Otto Sverdrup, el capitán, que había pasado dos años desagradables como segundo oficial de Nansen, asumió el mando y empezó a organizar las cosas a la marinera. Eliminaron a hachazos una cresta amenazadora y aprestaron el barco para zarpar en cuanto se formara un canal. Contentos de haberse librado de Nansen y sus estados de ánimo, se acomodaron para el resto del viaje.

Nansen y Johanssen, mientras tanto, avanzaban hacia el norte a un ritmo sin precedentes. El hielo era *bueno*. En la primera semana ellos y sus perros hicieron unos treinta y dos kilómetros diarios y el 29 de marzo ya habían llegado a los 85° 09' norte, una nueva marca. Sólo faltaban cuatrocientos ochenta y dos kilómetros, aproximadamente. Con todo, su viaje no dejó de encontrar dificultades. Los hombres, los perros y los trineos caían en las grietas del hielo y salían de ellas empapados y azotados por el viento. Su tienda era un modelo eficiente proyectado por Nansen — una pirámide en lugar de la tradicional tienda horizontal con sus engorrosas cuerdas tensoras—, pero ofrecía poco calor para descongelar las extremidades, a pesar del hornillo Primus. El 1 de abril, el cronómetro de Johanssen se paró, lo cual no fue un desastre en sí mismo, pero sí un contratiempo, porque, aunque el cronómetro de Nansen seguía funcionando, ahora no tenían ningún medio de comprobar su exactitud.

El 3 de abril su suerte cambió. El hielo se hizo más y más escabroso, cruzado por canales de agua cada vez más anchos. «Estas crestas son para desesperar», escribió Nansen, «y parece que no hay ninguna perspectiva de que las cosas mejoren<sup>[592]</sup>». También fue el día en que mataron su primer perro para alimentar a los otros. Fue una tarea que entristeció a ambos hombres, porque, por díscolos y feroces que fuesen los perros, eran sus únicos aliados en un entorno hostil. Lo más deprimente, sin embargo, fue darse cuenta de que (si el cronómetro de Nansen indicaba la hora correcta) ahora estaban batallando con la deriva hacia el sur. Al mediodía se encontraban en los 85° 59', sólo unos ochenta kilómetros más al norte que cinco días antes. «Es asombroso que no hayamos llegado más lejos», escribió Nansen en su diario, «parece que nos esforzamos todo lo que podemos, pero sin hacer muchos progresos. Empiezo a dudar seriamente de que sea aconsejable continuar hacia el norte durante mucho más tiempo.»<sup>[593]</sup>

Habían recorrido unos ciento ochenta y cinco kilómetros desde que se pusieron en marcha. El polo estaba a unos trescientos ochenta y seis kilómetros y la parte más septentrional de la Tierra de Francisco José quedaba unos quinientos noventa y cinco kilómetros al sudoeste, aunque se trataba de una conjetura, porque el archipiélago aún no se había explorado totalmente. Incluso viajando a la máxima velocidad, era sumamente dudoso que pudiesen llegar al polo y además volver a la Tierra de Francisco José, antes de que se les terminaran las provisiones. Al paso que iban ahora, luchando tanto con el hielo escabroso como con la deriva hacia el sur, nunca lo conseguirían. La única probabilidad sería que el hielo se alisara y la deriva se detuviera; entonces, posiblemente, podrían llegar al polo.

«No, el hielo fue de mal en peor y no avanzamos nada», escribió Nansen el 8 de abril. «Me puse unas raquetas para andar sobre la nieve y me adelanté un buen trecho, pero no vi ninguna perspectiva razonable de avanzar... Era un verdadero caos de bloques de hielo que se extendía hasta el horizonte<sup>[594]</sup>» Continuar no servía de nada. Si el hielo era igual de malo al volver a la Tierra de Francisco José, necesitarían todos los días de los que pudieran disponer. Así pues, decidió cambiar de rumbo y dirigirse al sur. «En este campamento, el más septentrional de todos, nos permitimos un banquete que consistió en olla de marinero, pan con mantequilla, chocolate seco, estofado de *tytlebaer* —arándanos rojos— y nuestra bebida de suero de leche caliente, y luego, con una deliciosa y desconocida sensación de saciedad, nos metimos en el querido saco.»<sup>[595]</sup> Habían llegado a los 86° 13' 06" norte, una nueva marca por casi tres grados.

Ambos hombres se llevaron una sorpresa cuando su regreso empezó con unos días de condiciones perfectas para viajar. «Pasamos rápidamente por una llanura tras otra», escribió Nansen en su diario. «Si continúa así, el viaje de vuelta será más corto de lo que pensé<sup>[596]</sup>». Pero el 13 de abril el cronómetro de Johanssen, que éste había reajustado para que concordase con el de Nansen, se paró por segunda vez. Al ir a reajustarlo, descubrieron que el de Nansen también se había parado. En cualquier otra parte un reloj parado no habría ocasionado más que una breve irritación. En la banquisa de hielo polar, las consecuencias eran aterradoras. Para llegar a la Tierra de Francisco José necesitaban saber la longitud exacta. Para medir la longitud necesitaban saber la hora y ya no podían.

Durante el viaje hacia el polo se habían olvidado de la longitud. Las importantísimas mediciones de la latitud norte-sur, que podían hacerse basándose en el cielo, les habían indicado cuánto habían avanzado cada día. Ahora sus vidas dependían de los cálculos de la longitud este-oeste, porque si se equivocaban, no encontrarían la Tierra de Francisco José. Nansen supuso que sus cronómetros llevaban parados media hora, pero sin estar seguro de ello los reajustó para los 86° este, una leve exageración hacia el este que esperaba que garantizase que, si no encontraban tierra inmediatamente, sólo tuvieran que andar hacia el oeste siguiendo una latitud calculable hasta encontrarla. Fue una decisión angustiada. Si estaban mucho más al oeste de lo que pensaba, pasarían por el otro lado de la Tierra de Francisco José y, en vez de andar hacia ella, se dirigirían al Atlántico. ¿Y quién sabía adónde les había llevado el hielo entre que se pararon los cronómetros y los pusieron de nuevo en marcha? Porque la banquisa había reanudado su enloquecedora deriva circular y esta vez les llevaba hacia el *norte*. Según las observaciones que Nansen había hecho el día 13, se hallaban en los 86° 5'. Después de días de viajar con rapidez y sin encontrar obstáculos habían avanzado sólo unos ocho kilómetros hacia el sur. ¿Con qué rapidez los había llevado el hielo hacia el este o el oeste?

Para colmo de un día terrible, Nansen había olvidado la brújula en el último lugar donde se habían detenido. Dejó a Johanssen con los perros y volvió sobre sus pasos

para buscarla. «Nunca he experimentado tanta quietud», escribió Johanssen después de que Nansen se fuera. «Ni el menor ruido de ninguna clase turbaba el silencio cerca o lejos; los perros yacían como muertos con la cabeza sobre las patas en la nieve blanca, que relucía bajo el sol brillante. La quietud era tan aterradora, que tuve que quedarme sentado donde estaba, sin atreverme a hacer el menor movimiento; apenas me atrevía a respirar<sup>[597]</sup>». Sintió un alivio inmenso cuando, al cabo de varias horas, oyó el ruido de esquís sobre la nieve y, al alzar los ojos, vio que Nansen volvía con la brújula.

La soledad que experimentaba Johanssen se vio exacerbada durante las semanas siguientes por la matanza regular de sus perros. El 26 de abril, cuando ya habían llegado a los 84° 46' norte, casi lloró cuando mataron un perro que había nacido a bordo del *Fram*. Había nacido en el hielo y ahora moría en el hielo sin haber visto tierra firme ni una sola vez. Tampoco encontró consuelo en Nansen. «Es demasiado egocéntrico para ser amigo de alguien, y pone muy a prueba tu paciencia. En la tienda reina el silencio; ninguna diversión, jamás un chiste. El tipo es insociable y torpe en las cosas más pequeñas; egoísta en grado sumo<sup>[598]</sup>».

El 4 de junio alcanzaron los 82° 17' norte y, según calculó Nansen, la Tierra de Francisco José estaba unos cuarenta kilómetros. Pero no podían estar seguros de ello. «Esto está cada vez peor», escribió Nansen el 12 de junio. «Ayer no hicimos nada; apenas avanzamos más de un kilómetro y medio aproximadamente. La maldita nieve, el hielo desigual, los canales y un tiempo espantoso nos detuvieron<sup>[599]</sup>» La nieve se había derretido tanto, que hasta los esquís se hundían en ella, al tiempo que se abrían canales por todas partes. La ventaja de su posición era que ahora podían cazar focas y osos polares, pero procuraban ahorrar municiones, ya que sólo les quedaban 350 balas y se dieron cuenta de que quizá tendrían que durarles para un segundo invierno. «Henos aquí, pues», escribió Nansen dentro de la tienda, «sin saber apenas lo que debemos hacer a continuación. Aún no sé cómo están las cosas fuera, pero probablemente no mucho mejor que ayer, y no acabo de decidir si deberíamos ir tirando con lo poco que tenemos o salir y tratar de cazar una foca.»<sup>[600]</sup>

Optaron por cazar focas e hicieron buen acopio para el futuro. Así, esquiando un poquito aquí, cazando un poquito allá, y viajando más que un poquito en canoa (las canoas habían sufrido desperfectos durante el viaje y tuvieron que usar cera de bujía para impedir que hicieran agua), el 24 de julio llegaron a un punto desde el cual divisaron tierra. Hacía 132 días que habían dejado el *Fram* y Nansen se alegró mucho:

«¡Por fin hemos visto tierra! ¡Tierra! ¡Maravillosa palabra! Después de casi dos años, una vez más podemos ver algo que se alza por encima de esa eterna línea blanca del horizonte. Y esta línea blanca, que se ha extendido sobre este mar durante miles y miles de años, y que durante miles de años continuará extendiéndose de la misma manera... ahora la abandonaremos y lo único que ha

pasado es la memez de que se ha trazado el estrecho rastro de una pequeña caravana sobre la superficie blanca de la nieve; un rastro que hace ya tiempo que desapareció. Ahora empieza una nueva vida para nosotros, porque el hielo es y siempre será el mismo»<sup>[601]</sup>.

Pero se llevaron una decepción, porque la nueva vida no empezó inmediatamente. Con la excepción de que Johanssen se cambió de ropa interior por primera vez en cuatro meses, su existencia era prácticamente como antes. En lugar de formar un borde pulcro, la banquisa era una revoltijo traicionero de oleaje helado que se movía bajo los pies. Durante una semana avanzaron tropezando y vadeando a través del hielo que se desintegraba, saltando de bloque en bloque, arrastrando los trineos. Y en todo momento el hielo continuó moviéndose hacia el norte y el oeste, amenazando con llevárselos lejos de la Tierra de Francisco José en el último momento. El 6 de agosto, sin embargo, llegaron finalmente a una ensenada de aguas abiertas. Mataron los dos últimos perros, comieron un poco de chocolate para celebrar su buena suerte, luego ataron los trineos a las canoas para formar un catamarán y abandonaron la banquisa para siempre. Ante ellos vieron, a través de una leve neblina, una serie de témpanos que se mecían en las olas mansas y grises y, más allá, un glaciar reluciente que bajaba de las montañas de la Tierra de Francisco José. «Una sensación de felicidad inundó mi alma al ver aquel espectáculo, una felicidad que era imposible expresar con palabras», escribió Nansen. «Detrás de nosotros quedaban todos nuestros apuros y ante nosotros se abría el camino acuoso que nos llevaría a casa y la luz y la felicidad<sup>[602]</sup>».

Pero ¿era la Tierra de Francisco José? Tenían sólo un mapa esquemático de Payer y otro ligeramente mejorado de un explorador británico, Benjamin Leigh-Smith, que había hecho dos expediciones a la región a comienzos del decenio de 1880. En ninguno de los dos se parecía el cabo más septentrional, el cabo Fligely, al contorno que veían en el horizonte. Sin poder calcular su longitud, tampoco podían saber si habían alcanzado su meta o si habían llegado a otra isla. En este último caso ¿dónde se hallaba esa tierra nueva en relación con la Tierra de Francisco José? Si quedaba al este, todo iba bien. Si quedaba al oeste, en cambio, estaban perdidos. De momento, con todo, eso no importaba. Después de ciento cuarenta y seis días viajando más de novecientos sesenta kilómetros por el hielo, remarón —agradecidos— hacia la orilla.

## Milagro en el cabo Flora

En ausencia del líder de su expedición, al capitán Sverdrup le iba muy bien a bordo del *Fram*. El 15 de noviembre de 1895 llegaron al punto más septentrional, en los 85° 55' 5", diecinueve millas al sur del que alcanzara Nansen —¡cómo hubiera rabiado de haberlo sabido!— y desde allí emprendieron el regreso, empujados por una deriva hacia el sur. La tripulación se había anquilosado por culpa de la inactividad y se había dado a la bebida. Se produjeron riñas por nimiedades mientras hacían los preparativos para un tercer invierno en la mayor latitud que el género humano conocía. «No te puedes imaginar lo hartos que estamos», escribió un hombre. «Hemos llegado al extremo de que apenas podemos soportamos los unos a los otros<sup>[603]</sup>» Pero les unía el gozo de no estar ya sometidos a los caprichos de Nansen. «Hubo un tiempo en que odiaba tanto a Nansen, que casi no me atrevía a pensar en ello», escribió el mismo hombre, «pero ahora este sentimiento se ha desvanecido y no es más que un recuerdo, vago como la niebla, de un periodo sombrío, y ha dado paso a una simpatía normal y cortés que hace que me concentre en los aspectos buenos.»<sup>[604]</sup>

A mediados de marzo de 1895, el *Fram* había alcanzado los 84° norte, 25' este, y crecía el temor de que «tendremos que celebrar un cuarto invierno aquí arriba»<sup>[605]</sup>. Sverdrup calmó a sus hombres con bravuconería vikinga: si ocurría lo peor, podían contar con compartir un cuerno de aguamiel fermentada en el Valhala. Pero el Valhala no les llamó. El 12 de agosto, el hielo se volvió débil y quebradizo. A las tres de la madrugada del 13 de agosto avistaron una extensión de aguas oscuras al sudeste. Y a las cuatro menos cuarto, el *Fram* pasó entre los últimos témpanos y entró en mar abierto. «¡Somos libres!», escribió Sverdrup en su diario. «Rendimos los últimos honores a nuestro adversario vencido disparando una salva atronadora como despedida. Una mirada más a los últimos contornos borrosos de montículos y témpanos y la neblina los ocultó a nuestros ojos<sup>[606]</sup>».

Aquella tarde avistaron un barco noruego, el *Sostrene*, y lo saludaron con más salvas. El capitán del *Sostrene* subió a bordo para pasar la noche y celebrarlo y les puso al corriente de todo lo que había sucedido durante su ausencia. A Sverdrup sólo le interesaba una noticia: ¿Nansen había regresado a casa? La respuesta fue que no. Pero, mientras se instalaba cómodamente en el *Fram* con un lecho de campaña,

cincuenta botellas de cerveza y una botella de whisky, el capitán dijo a Sverdrup y sus hombres algo que pensó que podía interesarles: un sueco llamado Andrée iba a volar en globo hasta el polo.

Salomon August Andrée era alto, gordo y ancho de hombros y lucía un bigote de morsa. Se ha dicho de él que parecía un personaje sacado de una novela de Julio Verne y tal vez había algo propio de Verne en su manera de afrontar los misterios de la Tierra. Nacido en 1854, era un hombre lúgubre al que fascinaban las posibilidades de la ciencia. A los diez años de edad, había construido un modelo de globo impulsado por una cápsula fulminante, que había funcionado perfectamente hasta que descendió sobre la casa de un vecino y la incendió. Más adelante hizo experimentos con la luz y la oscuridad, deseoso de descubrir por qué los exploradores del polo se volvían tan pálidos. ¿Sus rostros cetrinos eran el resultado de la larga noche ártica o les engañaba la súbita reaparición del sol? Se pasó un mes encerrado en una habitación oscura para comprobarlo y salió de ella con el cutis satisfactoriamente amarillo. También abordó el problema de cuántos huevos duros podían comerse de una sentada. Reservó mesa en un restaurante, entró y pidió cuarenta huevos duros, con pan y mantequilla y leche. La camarera, sin inmutarse, le preguntó si deseaba algo más.

A diferencia de Nansen, que era un científico de verdad, Andrée era un aficionado con talento, un hombre que aborrecía los misterios y que intentaba, por medio de experimentos, reducir el mundo a sus componentes racionales. Era apasionado, pero con un apasionamiento monomaniaco. Siempre que pensaba que corría peligro de enamorarse, reprimía su emoción: «Sé que si alguna vez dejara que semejante sentimiento viviera, se volvería tan fuerte que no me atrevo a ceder ante él»<sup>[607]</sup>, dijo. Todo lo que hacía estaba al servicio de la tecnología, en la que creía con una devoción rayana en el fanatismo, y en 1885 se encontró instalado en la Oficina de Patentes de Suecia, donde podía admirar y juzgar la tecnología en todas sus formas. Era enérgico y aplicado, pero carecía de carisma y de ingenio práctico. Era un hombre de lo más soso y costaba imaginarle como líder de una expedición al polo.

Los métodos tradicionales habían fracasado de forma tan manifiesta, que quizá ya había llegado el momento de dejar que las frías manos de la tecnología se hicieran cargo. Eso mismo dijo Andrée en una sesión de la Academia Sueca en 1895, en la que expuso sus planes de ir al polo en un globo lleno de hidrógeno en el cual viajarían él mismo y otros dos aeronautas. Su discurso tuvo atractivo patriótico: «¿Quién, pregunto yo, está mejor preparado para hacer semejante intento que nosotros, los suecos?... Debemos mantener las mejores tradiciones en el campo de las ciencias naturales en general y, no en menor medida, en el de la navegación polar en particular»<sup>[608]</sup>. El patriotismo atrajo a los suecos tanto como antes hiciera en el caso de los noruegos al hacer Nansen un llamamiento parecido, y dio dividendos



comparables. Andrée recibió apoyo económico del rey Óscar II de Suecia y de Alfred Nobel, el millonario inventor de la dinamita. Nordenskiöld también le apoyó en público.

El 29 de julio de 1895, Andrée desplegó su proyecto ante el Sexto Congreso Geográfico Internacional en el Gran Salón del Real Instituto Colonial de Londres. Esta vez había, entre sus oyentes, escépticos de mucho peso. Albert Markham preguntó cómo sabría Andrée que había llegado al polo. (De la misma manera que cualquier otro). ¿Y qué pasaría si se estrellaba contra el hielo? (En tal caso se encontraría en la misma situación que los exploradores de superficie). Sí, dijo un científico francés, pero ¿qué sucedería si caía al mar sin haber preparado el bote que llevaría para tal eventualidad? («Me ahogaría», contestó Andrée). Adolphus Greely, cuya supervivencia de su desastrosa expedición le había convertido en la voz de Estados Unidos en asuntos relacionados con el Ártico, se levantó entonces, le dijo que olvidase la idea y señaló que el globo perdería la mayor parte del hidrógeno, debido a las fugas naturales, antes de que llegase a la mitad del viaje; más cadáveres adornarían el polo. Sea como fuere, todo era hipotético, porque Andrée no disponía de los fondos necesarios y le resultaría imposible recaudarlos para un proyecto tan disparatado, por más que él, Greely, deseara a su «amigo del globo ártico<sup>[609]</sup>» mucha suerte en su empresa. Otra persona dijo entonces que consideraba que «el proyecto de Herr Andrée era insensato y que no debía hablarse seriamente de él en una reunión de este carácter<sup>[610]</sup>».

Para todas aquellas personas, algunas de las cuales habían intentado arrancar el polo de su pedestal recurriendo para ello a la pura audacia varonil, Andrée tenía una respuesta muy directa: «Cada minuto de latitud que se cubra empleando los mismos medios [de antes] costará sin duda centenares de miles en dinero, y llevará aparejado un gran sacrificio de vidas humanas»<sup>[611]</sup>. Su expedición era más barata que cualquier otra, afectaría sólo a tres vidas y no dependía de «trineos arrastrados por perros, o de un barco que viaje como una roca transformada en hielo». Además, añadió, «¿puede alguien negar que sería posible, mediante un solo viaje exitoso en globo, adquirir en unos pocos días más conocimientos sobre el aspecto geográfico de las regiones árticas del que se obtendría de otro modo durante siglos?»<sup>[612]</sup>. No hubo respuesta. Entonces se volvió hacia Greely, que de forma muy perceptible había perdido más vidas que cualquier otro en la historia reciente y que se había mofado públicamente de las probabilidades de Andrée de encontrar dinero para su absurdo proyecto. «Tengo el dinero», dijo Andrée, «y el intento se hará<sup>[613]</sup>».

Viajar en globo no era ninguna habilidad nueva y tampoco era especialmente novedosa su aplicación al polo. Durante más de un decenio, muchas personas —entre ellas De Long, Nares y Bennett— se habían preguntado si podía ser la manera de avanzar. Pero, a pesar de todas sus maravillas, los globos tenían sus inconvenientes. Permitían que el género humano volase, pero sólo siguiendo los caprichos del viento. Sin un mecanismo de gobierno no eran dignos de confianza, eran sólo una diversión

para ricos a los que gustaba elevarse en el aire con botellas de champán y brindar por la vista que se divisaba desde arriba. En los Vauxhall Gardens de Londres hacía ya mucho tiempo que un globo cautivo servía de entretenimiento para las clases medias. No obstante, Andrée creía haber resuelto el problema de gobernar el globo: las cuerdas de arrastre. Echando un cabo de la barquilla hacia tierra era posible influir en los movimientos del globo. Si echabas un cabo a la izquierda, el globo era arrastrado en esa dirección; si lo echabas a la derecha, se movía en la otra. Sabía que funcionaba porque lo había probado en el este de Europa y en Escandinavia. En un experimento en el que recorrió centenares de kilómetros sobre el mar Báltico y Suecia logró gobernar su globo más o menos en la dirección que deseaba. (No queda constancia de lo que sentía la gente de tierra cuando los cabos se deslizaban por encima de sus cabezas). Entre 1893 y 1896 hizo nueve ascensiones en las cuales voló a cerca de cinco kilómetros de altura y recorrió más de trescientos ochenta y seis kilómetros seguidos. Había podido gobernar el globo en los 27° y a veces 40° contra el viento. En todos esos viajes hizo múltiples observaciones, sin encontrar nada que pudiera ser un obstáculo para su ambición de alcanzar la cima del mundo. Calculaba que, con viento favorable, podía ir de Spitsbergen a Alaska, una distancia de más de tres mil quinientos kilómetros, en menos de seis días. El polo propiamente dicho podía alcanzarse entre un mínimo de diez horas y un máximo de cuarenta y tres.

En unas declaraciones al *New York Times*, Andrée dijo: «No veo que vaya a haber ningún peligro en absoluto. Tengo plena confianza en el éxito de mi empresa y estoy seguro de que, antes de que transcurra mucho tiempo, me saldrán numerosos imitadores. Me importa un comino lo que digan mis críticos... nada puede impedirme empezar». Su actitud optimista le hizo ganar amigos en la buena sociedad londinense. «Con sus atractivos modales y su proyecto, a la vez valeroso y original, es la celebridad del final de la temporada y recibe tantas invitaciones que no sabe qué hacer con ellas»<sup>[614]</sup>, escribió la *Westminster Gazette*.

Clements Markham estaba nerviosísimo. Envío ordenes a todas las avanzadas circumpolares —el experimento de Weyprecht continuaba— en el sentido de que «se pedirá a los comandantes de estas estaciones que hagan saber a los nativos que el globo no es una cosa diabólica ni peligrosa, sino que en él van personas científicas»<sup>[615]</sup>. Un periódico austriaco, en cambio, dijo que, si Andrée albergaba la esperanza de llegar al polo en globo, era «sencillamente un necio o un estafador»<sup>[616]</sup>.

En junio de 1896, en la isla de Danes, una de las masas de tierra más septentrionales del archipiélago de Spitsbergen, Andrée hinchó el *Eagle*. Se necesitaron cuatro días para llenar el globo, que, cuando quedo totalmente erguido, se alzó casi sesenta metros sobre los hombres que estaban en tierra; era el mayor globo que jamás se había visto en el mundo. Por desgracia, el viento era desfavorable y durante varias semanas el *Eagle* estuvo moviéndose en sus amarras, mientras Andrée y sus dos compañeros esperaban con impaciencia. El tiempo no había cambiado cuando, el 14 de agosto, apareció el *Fram*. Nils Strindberg, uno de los dos aeronautas

que acompañarían a Andrée, tomó nota de su llegada: «Fue como un sueño ver a aquellos hombres, que han pasado tres largos años en este barco... Es extraño, conmovedor, magnífico. [El] barco parece casi sagrado...»<sup>[617]</sup>. Los llevó a ver el globo, pero la tripulación de Sverdrup no mostró ningún interés en él. Lo único que pudieron hacer fue jugar con las piedras de la playa, alegres como niños por encontrarse en tierra de nuevo.

Un científico francés, Henri Lachambre, que había acompañado a Andrée, visitó el *Fram*. Entró en el salón principal y contempló detenidamente la decoración. El salón era hexagonal, con un revestimiento pintado de rojo, blanco y verde brillantes que llegaba hasta la mitad de las paredes. Más arriba, las paredes aparecían cubiertas de cuadros con héroes de la mitología escandinava y un burdo retrato de Nansen y su esposa lo dominaba todo. La iluminación era tenue y procedía de una claraboya y un solo quinqué. Varias puertas comunicaban el hexágono con los dormitorios. Eran oscuros, no tenían ventanas y había una sola lámpara en cada uno de ellos, y la única luz natural era la que se filtraba desde el salón. Lachambre tuvo la sensación de estar en una capilla.

En el centro del salón había una mesa en la cual los hombres habían hecho sus comidas. En un rincón había un sofá; en otro, un armonio. Cuando lo invitaron a tocar, Otto Sverdrup improvisó maravillosamente. A Lachambre le hubiera gustado bailar, pero le pareció un acto profano. En vez de ello, escuchó durante un rato y luego cerró la puerta sin hacer ruido y volvió a cubierta.

La llegada del *Fram* desanimó a Andrée. En la isla de Danes había preparado una demostración maravillosa de su habilidad para viajar en globo. Había construido un cobertizo para el globo, había arrastrado hasta la orilla el aparato que se usaba para producir gas, un generador, y madera para construir una casa para sus hombres. Había mezclado litros de ácido sulfúrico y kilos de limaduras de hierro para crear el hidrógeno que hincharía el *Eagle* hasta darle la firmeza deseada. El mar estaba tan enrojecido por los vertidos, que en varias millas a la redonda los visitantes creían ver el color real del lecho marino. Y no faltaban visitantes: llegaban barcos llenos de turistas que querían ver lo que tramaba el osado sueco. Pero el viento del norte que había empujado al *Fram* hasta el puerto no tenía ninguna utilidad para Andrée. Necesitaba una fuerte brisa del sur. Como no llegó, el 17 de agosto de 1896 desinfló el *Eagle* y volvió al Departamento de Patentes. Esperaría hasta el año siguiente.

Nansen y Johanssen habían desembarcado en lo que esperaban que formase parte de la Tierra de Francisco José a comienzos de agosto de 1895. Se trataba de una isla árida e inexplorada que sin duda alguna no era el cabo Fligely. Pero había otras islas al sur y se dirigieron a ellas, cada vez más animados. «El cielo estaba encapotado — escribió Nansen a medianoche del 17 de agosto—, pero al norte, a lo largo de todo el horizonte, podía verse el más maravilloso carmesí, con nubes teñidas de oro, como un

crepúsculo... Una noche maravillosa... las aguas lisas como un espejo, sin un trozo de hielo a la vista... Era como un paseo en góndola<sup>[618]</sup>». Acamparon en unos témpanos, al levantarse una tormenta y embravecerse el mar. El 26 de agosto vararon sus canoas en una desolada lengua de tierra que no se parecía a nada de lo que mostraban sus mapas y se resignaron a pasar otro invierno en el hielo.

Cavaron un agujero de menos de un metro de profundidad, construyeron un parapeto de piedras alrededor de él, hicieron una parhilara con un trozo de madera que flotaba en el mar y luego la cubrieron con pieles de morsa a modo de techo. En este rudimentario refugio —lo llamaron «el agujero»— se dispusieron a aguantar «la tercera y peor noche polar»<sup>[619]</sup>. La situación no representaba ninguna amenaza para sus vidas. Cazaban suficientes osos, focas y morsas para alimentarse hasta la primavera, así que no había ningún peligro de inanición o escorbuto. Fue el aburrimiento lo que les afectó; el aburrimiento y la incertidumbre sobre su posición. Si no se equivocaban, la punta más meridional de la Tierra de Francisco José, donde más probable era que encontrasen ayuda, distaba unos ciento sesenta kilómetros. Pero era sólo una conjetura y tendrían que vivir inmersos en la duda durante los seis meses siguientes como mínimo. ¿Cómo pasarían sus días durante ese tiempo?

Hicieron varias cosas sin sentido. Leían las tablas de navegación y el almanaque de Nansen hasta quedar hartos de ellos... y luego volvían a leerlos, porque «ver las letras impresas te daba la sensación de que quedaba, después de todo, un poquito del hombre civilizado»<sup>[620]</sup>. Hicieron una lámpara de estilo esquimal que se alimentaba con grasa y descongelaban su ropa interior sobre ella, rascando luego la grasa y añadiéndola a la de la lámpara. Rememoraban la vida en el hogar y trazaban planes de lo que harían al invierno siguiente en Christiania. En un momento dado, Johanssen observó con asombro que Nansen le tuteaba por primera vez en todo el viaje. A veces Nansen salía de la tienda y se maravillaba ante la aurora e invocaba a los héroes mitológicos escandinavos. Escribió:

«He aquí el reino de los gigantes, aquí Surtur [el Titán del fuego] gobernaba los cielos y los gigantes de los hielos gobiernan la Tierra. Pero algún día marcharán hacia el sur, cuando las hordas de Surtur, rodeadas por las llamas de la aurora, murmurarán en el aire y en tremendas tempestades invernales los gigantes de los hielos devastarán todos los países... será el crepúsculo de los Dioses, el fin de todas las cosas»<sup>[621]</sup>.

Luego volvía al «agujero» y a la introspección: «La Navidad está en camino, la estación de la alegría. El caldero de la carne burbujea alegremente en el fogón. Estoy aquí sentado y miro fijamente las llamas que parpadean... ¿Qué extraño poder tienen el fuego y la luz que hace que toda creación los busque?»<sup>[622]</sup>. La mayor parte del tiempo, no obstante, la pasaban sencillamente durmiendo.

El 19 de mayo de 1896, el hielo se abrió y pudieron reanudar el viaje. Pero el alivio que sentían por estar a flote les hizo cometer imprudencias. El 12 de junio, al escalar un iceberg para orientarse, no amarraron bien las canoas y, al volverse, vieron que se alejaban a la deriva. Era el peor desastre imaginable porque, aparte de ser su único medio de transporte, contenían todas sus provisiones, ropa y munición. Sin ellas, eran hombres muertos. Haciendo una pausa sólo para entregar a Johanssen su reloj y quitarse el abrigo, Nansen se zambulló en el mar. Algunas personas habían caído al océano Ártico antes, pero era la primera vez que alguien nadaba en él por voluntad propia. Johanssen se quedó en el borde del iceberg, resbalando y sin poder hacer nada. Sabía que era sólo cuestión de minutos que el frío provocara calambres en las extremidades de Nansen. También Nansen lo sabía, pero, como anotó más adelante, «a la deriva flotaba toda nuestra esperanza, y tanto si me ponía rígido y me hundía aquí, como si volvía sin la canoa, el resultado vendría a ser el mismo»<sup>[623]</sup>. Obstaculizado por la ropa y por la frialdad glacial del mar, luchó para mantenerse a flote mientras las canoas parecían estar cada vez más lejos. Al cabo de un rato le dio la impresión de que iba acercándose a ellas.

«Me sentí más animado y continué nadando con renovadas fuerzas. Poco a poco, sin embargo, noté que mis extremidades se agarrotaban y perdían sensibilidad. Comprendí que no podría aguantar mucho más, pero ahora las canoas no estaban nada lejos y si lograba darles alcance, estaríamos salvados. Así que hice un esfuerzo y seguí avanzando. Las extremidades iban debilitándose a medida que se acortaba la distancia<sup>[624]</sup>».

Se le helaron los brazos, de modo que se volvió cara arriba y empezó a patalear. Sabía que de un momento a otro también se le helarían las piernas. Lo consiguió por un margen escasísimo. Un brazo chocó con una de las canoas y Nansen lo apoyó rígidamente en la lona. Entonces vino el momento de subir a bordo. «Traté de subir, pero tenía todo el cuerpo tan rígido a causa del frío que fue imposible.»<sup>[625]</sup> Finalmente, haciendo un esfuerzo supremo, enganchó una pierna en el frágil catamarán y subió a bordo.

Volver remando con las canoas resultó casi tan difícil como nadar para rescatarlas. Mordido por el viento, con la ropa helándose, Nansen obligó a sus brazos a moverse. La sangre empezó a fluir y antes de llegar a la orilla logró cazar dos araos de una sola descarga (y, además, recogerlos). Pero al desembarcar su estado era muy malo: estaba pálido, tenía los largos cabellos y la barba helados, echaba espuma por la boca, temblaba sin parar y apenas podía hablar. Johanssen lo desnudó, lo acostó y, cuando despertó al cabo de unas horas, le dio de comer los dos araos que había cazado. Nansen tomó seguidamente un cuenco de sopa y declaró que era capaz de cualquier cosa. Y, asombrosamente, así era.

Tres días después, sin embargo, encontraron un grupo de morsas. En tierra las morsas son animales aletargados y vulnerables y los dos noruegos habían cazado docenas de ellas, algunas desde menos de dos metros de distancia. Pero en el mar pueden ser feroces y agresivas. El 13 de junio, las morsas persiguieron el catamarán y, antes de que Nansen y Johanssen pudieran matarlas a tiros, clavaron los colmillos en las canoas y provocaron graves desperfectos en ellas. Por suerte se encontraban cerca de la orilla —otra extensión de costa irreconocible— y pudieron arrastrar la canoas hasta la playa para repararlas. Tardaron cuatro días en remendar las embarcaciones usando todos los recursos de que disponían, que eran pocos. La mañana del 17 de junio estaban preparando una última comida, cuando a Nansen le pareció oír ladridos de perros. Johanssen no pudo oír nada, salvo unos pájaros que se hallaban en un acantilado cercano. Pero Nansen insistió y se fue esquiando a investigar. Unas cuantas horas más tarde oyó voces. Parecían hablar en inglés. Al rodear un montículo, vio primero un perro y luego a un ser humano. Era Frederick Jackson.

La expedición Jackson-Harmsworth había salido del Támesis en 1894 y había acampado cerca del extremo sudoccidental de la Tierra de Francisco José, en un punto llamado cabo Flora. Desde entonces, de una manera eficiente —pero hoy olvidada en gran parte— había estado haciendo una minuciosa exploración del archipiélago, abastecida a intervalos regulares por el *Windward*, un vaporcito que llevaba provisiones, material y cartas de la civilización. Integraba la expedición un total de ocho hombres, que vivían en siete cabañas de madera en la orilla del cabo Flora. Uno de los hombres de Jackson había visto a Nansen desde lejos y había alertado a su comandante de la presencia de otro ser humano en aquellas soledades. «Bah, tonterías», contestó Jackson, «seguramente es una morsa<sup>[626]</sup>».

«Se presentó un hombre alto, con un sombrero flexible de fieltro, ropa holgada y voluminosa, cabellos largos y descuidados y barba, todo ello apestando a grasa negra», anotó Jackson. «Su cutis era el de un nativo del África central, exceptuando una o dos manchas blancas cerca de los ojos y la boca... Hacía pensar en la fisonomía de una celebridad del teatro de variedades de hace mucho tiempo, “el cafre tuerto”<sup>[627]</sup>». Al principio pensó que se trataba de un naufrago de algún barco británico; luego, al fijarse en los esquíes, le pareció más probable que fuera un cazador de morsas escandinavo que había perdido su barco. Al hablar con él, sin embargo, Jackson se dio cuenta de quién era el hombre. Resultaba difícil relacionar aquel espantapájaros con la figura de Fausto que le había desairado en la Real Sociedad Geográfica. Pero no podía haber ningún error. «¿No es usted Nansen?»<sup>[628]</sup>, preguntó.

Como escribió el propio Jackson, «nunca se ha oído hablar de un encuentro más extraño que el nuestro»<sup>[629]</sup>. Fue en verdad un golpe de suerte extraordinario que los dos exploradores se encontrasen por casualidad, en los centenares de miles de kilómetros cuadrados de hielo polar deshabitado. De no haber sido por el ataque de

las morsas, ninguno de los dos hombres se habría enterado de la presencia del otro: Jackson habría continuado explorando y Johanssen, remando hacia una muerte cierta. El carácter inesperado de su encuentro se vio reforzado por la posterior revelación de Jackson de que había trazado los mapas de la isla en la que habían pasado el invierno sin fijarse siquiera en «el agujero». Fue un encuentro tan dramático como el de Stanley y Livingstone y, de modo inconsciente o no, Jackson recibió a Nansen con las mismas palabras torpes que usara Stanley: «Le felicito de todo corazón; ha hecho usted un viaje superbuono y me alegro muchísimo de ser la primera persona en felicitarle»<sup>[630]</sup>.

Llevaron a Nansen al cabo Flora, mientras un grupo salía a rescatar a Johanssen y las canoas. Jackson insistió en que ambos hombres posaran con su ropa sucia para tomarles unas fotografías y sus hombres profirieron tres hurras: «Esto pareció complacer mucho a Nansen, que cada dos por tres exclamaba “¡Esto es espléndido!”»<sup>[631]</sup>, anotó Jackson; luego les permitió bañarse, afeitarse y cortarse el pelo. Cuando vio a Nansen desnudo se llevó una fuerte impresión. Esperando ver un esqueleto, observó que estaba «pálido, gordo y muy anémico»<sup>[632]</sup>. Al ponerle en la balanza, Nansen dio un peso de noventa y dos kilos, casi diez kilos por encima de su peso normal. Descontando el estreñimiento y las hemorroides, que eran el resultado inevitable de una dieta a base exclusivamente de carne, estaba demasiado sano para ser verdad. Luego le vistieron, le dieron de comer y le ofrecieron una silla para que se sentase. La silla lo puso nervioso. Después de meses de esquiar con el cuerpo erguido o descansar en posición horizontal sobre la nieve, el término medio que una silla representaba parecía antinatural. Sin embargo, cuando se acostumbró a ella, cedió: «Una sensación extraña se apoderó de mí... De un solo golpe el destino hizo que todas las responsabilidades, todos los problemas desaparecieran de la mente que habían oprimido durante tres largos años... Había cumplido con mi deber; la tarea estaba terminada; ahora podía descansar, sólo descansar y aguardar»<sup>[633]</sup>.

Como no se esperaba la llegada del *Windward* hasta varias semanas después, Jackson puso la isla a la entera disposición de sus huéspedes. Acompañó a Nansen a un acantilado secreto donde podía cazar somorgujos al vuelo. Pero a Nansen le daban miedo las alturas, por lo que tuvieron que ayudarlo a bajar y durante el descenso echó a perder un par de pantalones que Jackson le había prestado. Hablaron de la Tierra de Francisco José —en una ocasión durante cuarenta y ocho horas seguidas— y llegaron a un acuerdo sobre quién pondría nombre a los accidentes geográficos. Jackson dijo que Nansen podía poner nombre a todo lo que se divisara desde «el agujero», aunque él mismo ya había trazado el mapa de la zona: «ha descubierto muy poco que deba bautizarse, y lo siento por el pobre hombre»<sup>[634]</sup>, razonó. Nansen preguntó si podía usar los mapas de Jackson en su diario y Jackson accedió a ello. «Ha sido muy decente al pensar en ello», escribió, «algunos habrían publicado esa parte del mapa sin consultar conmigo»<sup>[635]</sup>.

Era un Nansen sumiso y cortés, muy distinto del autoritario «él mismo» del *Fram*.

El largo viaje le había debilitado mucho. «Nansen comenta repetidamente que nada le inducirá jamás a emprender otra vez un viaje semejante»<sup>[636]</sup>, anotó Jackson en su diario. «También escribió una advertencia ligeramente profesoral dirigida a futuros exploradores. Lo único que espero es que la extraordinaria inmunidad del doctor Nansen no empuje a los inexpertos a suponer que uno puede hacer el tonto dentro del círculo polar, con sólo un perro y un fusil, y que todo le irá bien<sup>[637]</sup>».

Jackson no escatimó alabanzas al referirse a Nansen. «Ha hecho un viaje extraordinario que, por su osadía, considero que no tiene paralelo<sup>[638]</sup>». Sentía afinidad con él porque, a su manera, también él era un innovador. Liberándose de la tradición británica, se había equipado con esquíes, trineos y perros que —de una forma muy poco británica— sabía utilizar, ya que había pasado un periodo de preparación en Rusia. También acariciaba la idea de utilizar ponis y renos como animales de tracción y había ideado un bote de aluminio plegable para atravesar los canales de agua. El motivo de su entusiasmo por los nuevos medios de transporte era la creencia de que podría alcanzar el polo desde la Tierra de Francisco José, pues tenía la esperanza de que fuese la punta más meridional de una masa continental que llegaba hasta la cima del globo. Cuando Nansen le informó de que la Tierra de Francisco José era en realidad un archipiélago, el entusiasmo de Jackson no disminuyó. Si Nansen podía viajar al sur a través de la banquisa polar, entonces él, Jackson, podía hacer lo mismo en dirección al norte. Empezó enseguida a construir copias de los trineos y las canoas de Nansen como parte de los preparativos de un intento de batir la marca del noruego. Pese a criticar a los aficionados inexpertos, no había comprendido ni una palabra de lo que dijera Nansen.

Nansen, por su parte, vio como una afrenta que Jackson se preparara tan descaradamente para apropiarse la iniciativa utilizando los métodos que sus huéspedes le habían enseñado. Pero las ramificaciones de la etiqueta de los exploradores son interminables; probablemente Jackson opinaba que por haber salvado a la expedición de Nansen tenía derecho a los beneficios del naufragio. Los noruegos no estaban preocupados. «Esquiadores, los ingleses no lo son», escribió Johanssen. «No creo que lleguen tan lejos como nosotros; de hecho, estoy seguro, por lo que les he visto hacer<sup>[639]</sup>» Nansen pensaba lo mismo. Su opinión resultaría correcta: la expedición de Jackson no llegó más allá de la punta septentrional de la Tierra de Francisco José. Mientras tanto, los británicos se afanaban alegremente y Nansen empezaba a ejercer su fuerte presencia. «Nunca he conocido a nadie que tuviera una personalidad tan magnética, y una confianza tan honda en sí mismo»<sup>[640]</sup>, anotó uno de los compañeros de Jackson. El propio Jackson, al tiempo que señalaba la tendencia de Nansen a despreciar a todos los demás exploradores, escribió: «Me cae muy bien y nos llevamos a las mil maravillas»<sup>[641]</sup>..

En las primeras horas del 25 de julio, el *Windward* llegó a cabo Flora con los pertrechos de Jackson. La descarga duró una semana y fue seguida de varios días de mal tiempo, pero el 7 de agosto los dos noruegos zarparon de la Tierra de Francisco



José y seis días más tarde desembarcaron en Noruega, donde, en el puerto de Vardo, Nansen monopolizó las líneas del telégrafo durante varias horas antes de continuar bajando por la costa noruega. Fue aclamado en Hammerfest y vitoreado en Tromsø, donde tuvo lugar una emotiva reunión con los hombres del *Fram*, a la que siguió un encuentro lacónicamente cortés con Andrée, y el 9 de septiembre entró finalmente en Christiania. Todos los barcos surtos en el puerto salieron a darle la bienvenida. Escribió:

«Había banderas en todas partes, saludos, hurras, agitar de pañuelos y sombreros, caras radiantes por doquier, todo el fiordo convertido en una multitudinaria bienvenida. Allí estaba el hogar y, enfrente, la bien conocida playa, risueña y sonriente bajo la luz del sol. Luego vapores y más vapores, gritos y más gritos, y todos estábamos con el sombrero en la mano haciendo reverencias mientras nos vitoreaban<sup>[642]</sup>».

Le escoltaron hasta la ciudad el rey y la reina de Suecia, y pasó por debajo de un arco de doscientos gimnastas vestidos de blanco antes de llegar al palacio real, que sería su morada durante unos días y donde le esperaban su esposa y su hija.

En medio de las aclamaciones, sólo dos voces se alzaron para quejarse. Una fue la del dramaturgo Henrik Ibsen, que, cuando le preguntaron por qué no asistía a la fiesta, replicó: «Es una hazaña de pieles rojas y se está celebrando con danzas de guerra de los pieles rojas, y ése no es mi ambiente»<sup>[643]</sup>. La otra fue la de Johanssen, la sombra olvidada de Nansen, que se sentía desgraciado y pasaba desapercibido. «Ahora, cuando pienso en lo maravilloso que pensé que sería decir adiós a todo el hielo y todos los sufrimientos, y comparo ese sentimiento con mi realidad actual», escribió, «me encuentro, después de todo, con que la realidad no es tan maravillosa como me parecía en medio de nuestra dura vida<sup>[644]</sup>».

Desde Gran Bretaña hasta Hungría llovieron los aplausos. El camarero del *Windward* tenía que ahuyentar a gente que pretendía comprar la ropa usada de Nansen. Y cuando Nansen publicó su diario, *Farthest North*, obra en dos volúmenes que contenían trescientas mil palabras y que, aunque parezca increíble, escribió en dos meses, su fama se multiplicó. Vendió el libro por sumas enormes a editores de Noruega y otras partes de Europa, donde recibió grandes elogios de la crítica. Edward Whymper, conquistador del Matterhorn y explorador de Groenlandia, escribió que Nansen había «hecho un avance casi tan grande como el de todos los demás viajes del siglo XIX juntos... Es un Hombre entre un Millón»<sup>[645]</sup>. El anarquista y príncipe ruso Piotr Kropotkin dijo que él y Johanssen eran «los verdaderos héroes de nuestro siglo»<sup>[646]</sup>.

Eran verdaderos héroes, y héroes muy de su época, aunque no de todo el siglo. Hasta entonces el éxito de los exploradores del Ártico se había juzgado, tanto por la

manera en que superaban los desastres que ellos mismos provocaban, como por sus logros. Las tribulaciones de Kane, Hayes, Hall, Nares y demás habían proporcionado un material excelente para la prensa y habían dado a las autoridades navales de ambas orillas del Atlántico mucho en que pensar. Pero no habían cumplido los objetivos geográficos. En un atlas estándar los escolares podían medir los progresos de la mayoría de las expediciones marcando subdivisiones en la unidad más pequeña de sus reglas de madera. El *Fram*, sin embargo, había surcado distancias inmensas y Nansen había estado muy cerca de llegar al polo en una de las odiseas más emocionantes hasta entonces. Asimismo, todo el mundo había regresado vivo. Empezaba a ser evidente que la planificación clara, científica era la clave para alcanzar el polo; el esfuerzo romántico, ilusionado, no lo era, aunque, como en la expedición de Nares, lo emprendiese la armada más profesional del mundo.

La única nota hostil la dio Jackson. Desde la llegada de Nansen a Noruega había aumentado la expectación sobre las probabilidades del explorador inglés. Al igual que el propio Jackson, el público británico no veía ninguna razón por la cual no pudiera seguir los pasos de Nansen, pero en la dirección contraria. El patrocinador de la expedición, Alfred Harmsworth, alentaba estos pensamientos. «Podemos tener la seguridad de que, del mismo modo que Nansen ha superado las marcas de Lockwood y Markham, el punto más septentrional de Nansen también será superado», escribió en el *Daily Mail* el 15 de agosto de 1896. «El hecho de que el señor Jackson y su grupo permanezcan en ese extraño hogar suyo, en lo que es, en realidad, probablemente el país más desolado del mundo, induce a sacar la conclusión de que es consciente de las espléndidas posibilidades de su posición. Le deseamos buena suerte en su intento de llegar al polo<sup>[647]</sup>» Tres días después: «Le conozco lo suficiente para estar convencido de que se esforzará al máximo por avanzar... Obviamente, la oportunidad de alcanzar la mayor latitud conocida a la que jamás se haya llegado no será desaprovechada»<sup>[648]</sup>..

Tampoco, obviamente, se desaprovechó la oportunidad de aumentar la circulación de los periódicos. Éste era el mismo Harmsworth que había dicho que el propósito principal de la expedición era científico y que, aunque Jackson llegara al polo, consideraría que la aventura había sido un fracaso si la labor científica no se llevaba a cabo. Pero ahora no era el momento de hacer hincapié en ese aspecto de la cuestión. Al igual que Bennett, Harmsworth sabía muy bien lo que sus lectores querían leer. La circulación de sus periódicos realmente aumentó, pero se habían depositado tantas esperanzas en que Jackson lograra su propósito, que cuando regresó en septiembre de 1897, sin haber llegado más allá del norte de la Tierra de Francisco José, la decepción fue muy grande. Después de efectuar con éxito una serie de observaciones durante tres años, además de una respetable exploración de un territorio poco conocido, sólo se hablaba de fracaso al hacer referencia a Jackson. Cuando partió en 1894, *The Times* lo aclamó como «un moderno Ulises al que apenas hay una región de la Tierra que le sea desconocida»<sup>[649]</sup>. Ahora, lo único que pudo decir fue que debería haberse

quedado un año más para intentarlo de nuevo... y este fue uno de los comentarios más positivos que recibió Jackson.

A Jackson le costó aceptarlo. Empujado por la frustración, se volvió contra Nansen, al que percibía como la sanguijuela de su gloria. Dijo que Nansen había utilizado su mapa en *Farthest North* sin reconocerlo como era debido, y se ofendió por un comentario de Nansen en el sentido de que habría podido sobrevivir a su viaje sin su ayuda. Escribió:

«Esto sólo puedo considerarlo como el resultado de visiones elusivas, nacidas del optimismo que produce la seguridad de una butaca y un cigarro... Puedo afirmar categóricamente que no existía ni una probabilidad entre un millón de que Nansen llegara a Europa y que, de no haberle encontrado nosotros en el hielo, como le encontramos, el mundo nunca habría vuelto a saber de él»<sup>[650]</sup>.

De forma petulante, sugirió a continuación que Nansen había desertado de su barco. En un alarde de fantasía, anunció que el mundo se veía dividido ahora por la cuestión del mapa y que bandos rivales de jacksonitas y nansenitas recorrían las calles sin atreverse apenas a hablarse. Fue un ataque ruin y totalmente injustificado: como cualquier lector podía ver, Nansen había reconocido plenamente, con una humildad poco habitual en él, la ayuda de Jackson. Era triste ver a Jackson rebajándose tanto. Ésa, con todo, era una de las características menos agradables de la edad de los héroes: nunca había espacio para más de uno.

Nansen no se vio afectado. La opinión pública lo tenía en tan gran estima, que nada podía hacerle daño. Sus partidarios querían que fuese primer ministro de una Noruega independiente y los dibujantes de chistes lo representaban como futuro rey. Rechazó ambos cargos y declaró que prefería dirigir una expedición al Polo Sur. Pero nunca fue allí. Sus experiencias en el hielo lo habían agotado y durante el resto de su vida otros exploraron por él. Apoyó a Otto Sverdrup en un viaje por el cuadrante al oeste de Groenlandia, donde suponía que una hilera de islas podía conectar con las de la Tierra de Francisco José. También alentó (y financió) a Roald Amundsen en la expedición en la cual descubrió el paso del Noroeste en 1903-1906. Más adelante prestó el *Fram* a Amundsen para la conquista del Polo Sur y, dicho sea de paso, consiguió un puesto para Johanssen en el equipo. Contento con sus laureles, dejó el Polo Norte a otros.

Eran muchos los que ansiaban superar la marca de Nansen. El más persistente de ellos era un estadounidense llamado Robert Edwin Peary, que desde hacía tiempo andaba buscando una ruta que pasara por Groenlandia. La amenaza más inmediata, con todo, era Salomon Andrée. El corpulento sueco seguía empeñado en llegar al polo y, en 1897, volvió a Spitsbergen con su globo.

El Ártico había pasado a ser tan conocido por los británicos, que a estas alturas formaba parte de su calendario social. *The Times* hablaba de la «temporada» del Ártico con la misma reverencia con que anunciaba las regatas de Henley, las carreras de Ascot y el día en que empezaba la caza del urogallo. La mayoría no podía permitirse viajar a Groenlandia, pero Spitsbergen estaba al alcance de la gente bien. Vapores noruegos cubrían el servicio regular a la isla, donde había un hotel y una estafeta de correos que emitía sus propios sellos del Ártico. Los montañeros escalaban los riscos de Spitsbergen, los pescadores azotaban sus aguas, los historiadores investigaban los restos de asentamientos que databan del siglo XVII y las personas con menos energías iban allí simplemente para admirar el glorioso paisaje escabroso y helado. En la temporada ártica de 1897, los turistas quedaron encantados al saber que Andrée se encontraba hinchando de nuevo su globo en la isla de Danes. Llegaron en gran número y el espectáculo que los esperaba los recompensó generosamente por la molestia que se habían tomado.

Dentro de su andamiaje, que había soportado sorprendentemente bien el invierno, el *Eagle* de Andrée abultaba y se tensaba como un sapo cautivo. Constaba de tres envolturas de seda pongís —la tela más ligera y a la vez más resistente que existía— formadas por 3360 cuadrados, cada uno de los cuales se había probado a mano para asegurarse de su resistencia, pegados unos a otros y reforzados con cerca de catorce mil metros de puntadas. La capa exterior se había barnizado dos veces por ambos lados; era de color oscuro, para atraer el calor del sol y, por tanto, impedir que la nieve cuajara en ella, y estaba dentro de una red de cáñamo italiano empapado de vaselina para evitar que absorbiera la humedad atmosférica. El globo tenía una capacidad total de más de cuatro mil setecientos metros cúbicos y, cuando llegaron los turistas en julio, recibió a un grupo de marineros y técnicos que dieron saltos sobre su superficie para comprobar que el gas no se filtraba por las costuras de los cuadrados de seda.

Todo lo que había en el *Eagle* denotaba profesionalidad. Para aumentar su fuerza, tenía tres velas que comprendían setenta y cinco metros cuadrados de seda, que colgaban como delantales de su parte media. La dirección la proporcionaban tres cuerdas de guía que medían mil metros y pico en total, pero que eran de longitudes distintas para impedir que se enredasen unas con otras. Cada una de ellas tenía un

punto débil, situado a unos cuatrocientos veinte metros del extremo, que estaba proyectado para romperse, si se enganchara con alguna obstrucción. Además, las cuerdas constaban de varias partes unidas por medio de tomillos, de manera que, si volvían a engancharse, las secciones inferiores podrían liberarse dando vueltas a la cuerda desde arriba: «totalmente innecesario —escribió Andréé—, [pero] ofrece cierta sensación de seguridad»<sup>[651]</sup>. Las cuerdas de arrastre hacían también de lastre, pues, según la ingeniosa teoría de Andréé, si el globo perdía altitud, una parte más larga de cuerda reposaría en el suelo e incrementaría así la flotabilidad. Si el globo ganaba altura, su ascensión se vería frenada por el mayor peso de cuerda que tendría que sostener en el aire. Basándose en un principio parecido, funcionaban ocho cuerdas de lastre que entrarían en acción, si el globo descendía hasta unos setenta metros sobre el suelo. Al arrastrarse por el hielo, las cuerdas harían que el globo sufriera muchas sacudidas, pero todo esto formaba parte del plan de Andréé, porque cada sacudida haría caer la nieve o el hielo que se hubiera acumulado en el casquete. Andréé confiaba en que todo esto haría que el *Eagle* sobrevolara velozmente el polo a una altitud media de unos ciento cuarenta y cinco metros. Si por algún motivo era necesario detenerse, el globo llevaba tres áncoras de unos treinta kilos cada una y tres ganchos, uno de los cuales estaba conectado a una válvula de descarga rápida que podía desinflar el *Eagle* en menos de dos minutos en una emergencia. En el caso más que improbable de que descendiera hasta el límite de su lastre, había siete quintales extras de arena que podía tirarse. Como último recurso, podían deshacerse de la barquilla y vivir en el aparejo.

La barquilla o cestilla estaba bien proyectada, aunque no era espaciosa. Consistía en un cilindro de mimbre de dos metros de diámetro, cubierto con lona impermeabilizada; contenía tres literas y tenía una sola abertura que daba al tejadillo. El tejadillo mismo proporcionaba espacio para vivir durante el día, protegido de los elementos por un faldón de seda en el que había unos agujeros para que Andréé y sus hombres pudieran hacer observaciones mientras volaban hacia el norte. Desde el tejadillo, una escala de cuerda llevaba a la anilla que unía la cestilla al globo. Aquí llevaban sacos y cestas con provisiones que debían durar tres meses y medio, pero prorrogables a seis meses. Atados alrededor de la anilla y la barquilla había tres trineos, una tienda y un bote de lona (para caso de evacuación); doce boyas de corcho que arrojarían para marcar su avance (una especialmente grande estaba reservada para el polo) y jaulas con treinta y seis palomas mensajeras donadas por el periódico de Estocolmo *Aftonbladet*. En cuanto a la cocina, era una joya. Las llamas al descubierto no estaban permitidas en la cestilla, ni en el tejadillo, a sólo unos palmos del hidrógeno inflamable atrapado dentro de los cuadrados de seda pongís. En vista de ello, uno de los amigos de Andréé construyó un aparato para cocinar, que colgaba unos ocho metros por debajo de la barquilla y que, «por medio de dispositivos especiales»<sup>[652]</sup>, podía encenderse y apagarse a distancia desde arriba. Estaba provisto de un espejo colocado en un ángulo de 45°, de tal modo que, si el cocinero se colgaba

de la cestilla, podía comprobar los progresos de la comida.

Por si alguien tenía alguna duda sobre el motivo de todo ello, Andrée había grabado su propósito en todos los elementos que formaban el material. Marcadas a fuego en los de madera, grabadas en los de metal, cosidas en las banderas, pintadas en el globo, impresas en la barquilla, abreviadas en las superficies pequeñas, escritas con todas sus letras donde el espacio lo permitía, aparecían las palabras «Expedición Polar de Andrée 1897».

Todo el mundo quedó impresionado. Hasta el rey y la reina de Suecia-Noruega acudieron a la isla de Danes para desearle buen viaje a Andrée. Éste y sus acompañantes se apresuraron a hacer regalos improvisados. Un hombre les dio una caja de pañuelos de seda de globo; otro, una corona hecha de tubo de goma del gas; otro, un modelo en pequeña escala del *Eagle*. Pero las celebraciones no podían ocultar la naturaleza imponente y experimental del proyecto. Ninguna de las teorías de Andrée se había probado en el Ártico y ninguno de sus inventos se había puesto a prueba, lo cual ahuyentó como mínimo a un hombre. Nils Strindberg siguió con la expedición, pero Nils Ekholm, que se había ofrecido voluntariamente para el primer vuelo, retiró sus servicios. Temía que el tejido del globo dejara escapar gas. Los cuadrados de seda pongís se habían barnizado de forma impecable, pero cada una de las diminutas puntadas que los unían —la totalidad de los más de ciento setenta y ocho kilómetros— representaba una posible salida para el gas. Había observado, al hincharlo la vez anterior, que el globo había empezado a encogerse y él, Ekholm, no quería tripularlo en su caída final. Ocupó su lugar Knut Fraenkel, un físico de Estocolmo que contaba veinticinco años de edad.

En las fotografías, Andrée, Fraenkel y Strindberg no muestran ningún temor. Se les ve altos y rollizos —eran inmensos, aquellos suecos—, vestidos con sus gruesos abrigos y sus sombreros de fieltro (o, en el caso de Andrée, una gorra de remero ridículamente pequeña), posando, de manera incongruente, con las montañas de Spitsbergen al fondo. No parecen preocupados por la suerte que les aguarda. Andrée siguió mostrándose «tranquilo, frío e impasible», según un colaborador, «ni rastro de emoción [era] visible en su semblante; nada salvo una expresión de firme resolución y voluntad indomable»<sup>[653]</sup>. Pero Andrée tenía dudas secretas. Al igual que Ekholm, sabía que el globo perdía gas, pero no podía echarse atrás después de llevar el proyecto tan lejos. Tuvo una premonición de que moriría y así lo indicó en el preámbulo del testamento que redactó antes de partir. Pero, como también había dicho a raíz de uno de sus experimentos... «¿Peligroso? Quizá. Pero ¿qué valgo yo?»<sup>[654]</sup>.

El 11 de julio de 1897 el viento empezó a soplar en la dirección apropiada y a la 1:43 de la tarde Andrée y sus compañeros subieron a la barquilla. «Strindberg... Frankel... ¡En marcha!», exclamó Andrée. Tres minutos después, dio la orden: «¡Cortad todas las amarras!»<sup>[655]</sup>. El *Eagle* salió del andamiaje, se elevó majestuosamente y atravesó el puerto en dirección nordeste, las cuerdas de arrastre

trazando surcos en el mar. Pero, apenas había alcanzado unos noventa metros de altitud, descendió bruscamente en picado por efecto de una corriente de aire frío procedente de las montañas circundantes. Los vítores de los espectadores dieron paso a exclamaciones de consternación cuando la barquilla se hundió hasta la mitad en el agua. Se alzó, volvió a hundirse y luego, cuando la tripulación arrojó lastre, se remontó con esfuerzo en el aire. En pocos minutos alcanzó cerca de cuatrocientos noventa metros de altura y sobrevoló velozmente la isla de Vogelsang, a lo lejos, donde Strindberg arrojó una lata precintada que contenía una última carta para su prometida. Volaban a unos treinta y cinco kilómetros por hora, velocidad que, según calculó un hombre, les llevaría al Polo Norte en el plazo de dos días. Pero el alivio experimentado en la isla de Danes fue efímero. Durante su descenso en picado las cuerdas de guía del globo se habían torcido —o se habían enganchado en una roca— y a resultas de ello los dispositivos de desenganche se habían desatornillado. Dos tercios de las tres cuerdas de guía se habían desprendido. Al volverse, los espectadores las vieron en la orilla, todavía pulcramente enrolladas, con las puntas en el agua. Al perder sus cuerdas y arrojar arena cuando la barquilla entró en el agua, Andrée se había visto privado de aproximadamente seiscientos ochenta kilos de lastre. Y a menos que descendiera tanto que los cabos que quedaban tocasen el hielo, también había perdido la capacidad de dirigir el globo.

En lo alto el *Eagle* surcaba rápidamente el cielo gris. Los espectadores vieron cómo disminuía hasta quedar reducido al tamaño de un huevo y luego se perdía de vista al penetrar en una nube. «Instintivamente nos acercamos más unos a otros sin decir palabra», escribió un hombre. «No hay nada, absolutamente nada a lo lejos que nos diga dónde están nuestros amigos; ahora se hallan envueltos en el misterio<sup>[656]</sup>». El *Eagle* nunca volvería a ser visto.

El 15 de julio una de las palomas mensajeras de Andrée se posó en un barco noruego que estaba cazando focas. El mensaje que portaba la paloma se había escrito el día 13 e informaba de que el *Eagle* había alcanzado los 82° 2' norte: «TODO BIEN A BORDO»<sup>[657]</sup>. Así que parecía que Andrée llegaría al polo, después de todo, a pesar de las fugas de gas y de la pérdida de las cuerdas de arrastre. En dos días había alcanzado una latitud que a Nansen le había costado seis meses. Pero Andrée nunca regresó para informar al mundo de su triunfo. En septiembre llegó de Siberia la noticia de que se había avistado fugazmente un globo en la provincia de Jenisseisk, pero fue imposible confirmarla. El año 1897 pasó sin que se recibieran más noticias: Andrée había advertido de que tal vez no sabrían de él hasta el verano siguiente, si se veía obligado a invernar en Siberia o Alaska. Pero en el otoño de 1898, después de que varias misiones de rescate volvieran con las manos vacías, ya era seguro que Andrée, Fraenkel y Strindberg habían perecido en el hielo.

Unas cuantas misivas surgieron de la sepultura, tales como una boya que en agosto de 1900 descubrió una mujer noruega que estaba buscando restos flotantes en la costa. Lanzada desde el *Eagle* a las diez de la noche del 11 de julio de 1897, decía:

«El viaje ha ido bien hasta ahora. Seguimos avanzando a [doscientos cincuenta y tres metros] de altura... Ahora sobrevolamos el hielo, que es muy escabroso en todas las direcciones. Tiempo magnífico. Humor excelente... Por encima de las nubes desde las 7:45, hora de Greenwich»<sup>[658]</sup>. Lo que había sucedido entre el envío de esta nota optimista y la fecha desconocida en que se había producido el desastre era algo que nadie podía saber. El Ártico había engullido la expedición de Andrée de un trago y los bocados que escupía de vez en cuando no ofrecían ninguna explicación del mayor de los misterios polares desde Franklin.

En el verano de 1930 un barco noruego, el *Bratvaag*, atracó en una masa insignificante de roca y hielo que estaba situada al este de Spitsbergen y se llamaba isla Blanca. La tripulación del *Bratvaag* se encontraba cazando focas y normalmente no hubiera atracado en la isla Blanca. Pero también llevaba a bordo a varios científicos que insistieron en que el capitán se detuviera, porque querían investigar la geología y la glaciología de esa isla no documentada. Encontraron tres esqueletos, algunos carretes de película sin revelar y varios diarios. Las reliquias se llevaron a Tromsø, donde especialistas forenses revelaron las películas y transcribieron el contenido de los diarios empapados y fragmentarios. Cuando dieron a conocer el resultado de su labor, la ciudad fue invadida por reporteros de todos los periódicos importantes del mundo. Lo que se había hallado en isla Blanca era la crónica completa, en imágenes y palabras, del vuelo de Andrée.

En octubre de 1930, la Sociedad Antropológica y Geográfica Sueca publicó el relato. Al principio, según parecía, Andrée no se había desanimado después de perder sus cuerdas de arrastre. Había empalmado una de las cuerdas de lastre con una de las de arrastre, con el fin de poder ejercer como mínimo cierto grado de control. Pero dirigir el globo resultaría de una importancia infinitesimal en comparación con el problema de mantenerlo en el aire. Andrée se había quedado muy corto al calcular el efecto que los espectaculares cambios de temperatura de aquellas regiones surtirían en el *Eagle*. Cuando brillaba el sol el gas se expandía, el globo subía y todo iba bien; cuando encontraba una nube, en cambio, el gas se encogía y el globo descendía. Y el hidrógeno se filtraba constantemente por las puntadas. El agua se acumulaba en el casquete y aumentaba la presión hacia abajo sobre el globo. Luego el agua se helaba y, debido a la pérdida de las cuerdas de guía, cuya función era dar sacudidas al globo para hacer que se desprendiera el hielo, éste iba acumulándose. (Aunque las cuerdas no hubieran cambiado nada, como demostraron los acontecimientos). Durante todo el día 11 Andrée tuvo un sinfín de oportunidades de observar cómo el globo reaccionaba a las nubes. Desde un punto inicial de seiscientos metros descendió a cien, saltó a quinientos, bajó de nuevo a doscientos cincuenta, luego se elevó hasta setecientos metros. A veces los cambios eran graduales; otras, se producían con una rapidez alarmante: en una ocasión descendieron quinientos metros en menos de media hora. La velocidad de descenso y la duración del periodo en que permanecían a baja altura dependían del tamaño y el espesor de la nube. Por suerte, ninguna de las



nubes que encontraron era tan espesa o grande y nunca tuvieron que esperar más de cuarenta y cinco minutos para volver a subir.

A pesar de los tropiezos, debió de ser una experiencia gloriosa. Durante casi todo el primer día estuvieron por encima del nivel de las nubes, flotando bajo un sol radiante sin que ni un susurro de viento turbase la tranquilidad. Soltaron palomas mensajeras, lanzaron boyas, bromearon, abrieron paquetes de bocadillos, se turnaron para orinar desde el tejadillo de la barquilla y, como decía Andrée en su mensaje, estaban de un humor excelente. Hacia el final del día, con todo, divisaron un imponente altocúmulo al nordeste. Era una masa inmensa que cubría la cuarta parte del horizonte y el globo se dirigía en línea recta hacia él.

Pasaban once minutos de la medianoche, en la madrugada del 12 de julio, cuando el *Eagle* entró en la nube. Descendió tan rápidamente que, antes de que transcurrieran cuatro minutos, la cuerda de arrastre tocaba el hielo y una hora más tarde también lo tocaban las cuerdas de lastre. Pronto estuvo el globo a unos veinte metros, altura que mantendría durante otras doce horas. El viaje se convirtió ahora en una serie entrecortada de saltos y bandazos al empezar las cuerdas de lastre a cumplir su función. Pero las sacudidas no lograron que el hielo acumulado en el casquete se desprendiera y la carga aumentó sin piedad y obligó al *Eagle* a descender, tanto con su peso como por su efecto en el gas. A las tres de la tarde la barquilla chocó con el hielo por primera vez. Chocó dos veces poco después de las cuatro de la tarde. Entre las cinco menos cuarto y las cinco y cuarto se produjeron ocho choques. A las seis y media ya chocaba con la superficie cada cinco minutos. Pronto fue cada minuto. Al mismo tiempo la velocidad del viento cambiaba a cada momento: durante una hora podían estar galopando a unos cinco metros por segundo y, durante la hora siguiente, se arrastraban a unos treinta centímetros por segundo; en un momento dado, en el ojo del ciclón, permanecieron totalmente inmóviles.

De forma preocupante, el viento no cesaba de cambiar de dirección —norte, este, oeste, nordeste, sur— hasta que la carta en la que Strindberg anotaba ordenadamente sus progresos se disolvió en un nido de hormigas de números minúsculos y apretados. Aunque las tres cuerdas de guía hubieran funcionado, no habrían surtido ningún efecto: concebidas para que ejercieran una suave influencia contra una brisa constante, no habrían podido resistir unos cambios tan violentos. Así las cosas, la única e improvisada cuerda de arrastre del *Eagle* resultó inútil: peor que inútil, de hecho, porque, mientras rebotaban siguiendo su rumbo circular, chocando con el hielo cada ciento cincuenta metros aproximadamente, la cuerda de arrastre se enganchó en un bloque de hielo. En ese momento el viento cambió de nordeste a sudoeste y la cuerda se enroscó alrededor del bloque e hizo que el globo se parara en seco. Lentamente, el *Eagle* se alzó en el aire y se detuvo a unos diez metros de la superficie. Eran las diez de la noche, estaba oscuro debajo de la nube y lloviznaba.

El *Eagle* había dejado de ser libre para convertirse temporalmente en un globo cautivo y los hombres de Andrée se alegraron de ello. El día había sido agotador.

Habían pasado gran parte de él arrojando lastre: una cuerda, varios sacos de arena, las boyas, cinco peldaños de escala de cuerda, luego otros seis y finalmente toda la que quedaba, más arena, palas, áncoras, otra cuerda, incluso los cuchillos grandes para cortar las cuerdas. Sin orden ni concierto, lo arrojaron todo, excepto los aparatos científicos, los trineos, las provisiones y el bote. Cuando Andrée subió a defecar, Fraenkel y Strindberg observaron el altímetro medio en broma, ya que ellos mismos escupían a veces por la puerta para aligerar la carga. «No... hemos dormido nada, ni hemos podido descansar por culpa de las sacudidas y probablemente no habríamos podido resistir mucho más tiempo»<sup>[659]</sup>, escribió Andrée en su diario. A las once y veinte de la noche dijo a los otros dos que se acostaran. «Pienso dejarles dormir hasta las seis o las siete, si consigo hacer guardia hasta entonces. Luego yo trataré de descansar un poco<sup>[660]</sup>».

Durante toda aquella noche, mientras Fraenkel y Strindberg dormían, Andrée se desahogó. Mientras el globo se balanceaba y daba vueltas, subía y bajaba incesantemente, Andrée se encorvó ante una lámpara, el cuaderno apoyado en la rodilla. «No es poco extraño estar flotando aquí sobre el mar Polar», empezó...

«Ser los primeros en flotar aquí en un globo. ¿Cuánto tardaremos, me pregunto, en tener sucesores? ¿Nos tomarán por locos o alguien seguirá nuestro ejemplo? No puedo negar que a los tres nos embarga un sentimiento de orgullo. Pensamos que podemos afrontar bien la muerte después de hacer lo que hemos hecho. ¿No es todo, quizá, la expresión de un sentimiento muy fuerte de individualidad que no puede soportar la idea de vivir y morir como un hombre del montón, olvidado por las futuras generaciones? ¿Esto es ambición?».

Hizo una pausa. «El tableteo de las cuerdas de guía en la nieve y el batir de las velas son los únicos sonidos que se oyen, exceptuando el gemido [dei viento] en la barquilla<sup>[661]</sup>».

Qué extraña, esta expresión de las emociones de Andrée: melancólica, perpleja pero a la vez objetiva. Hablaba como si ya hubiera llegado al polo... y probablemente pensaba que llegaría después de superar aquel contratiempo temporal. Al igual que los modernos pasajeros que atraviesan el Ártico en un reactor, podía ver el entorno inhóspito a sus pies, pero tenía una fe implícita en que la tecnología le llevaría a lugar seguro, aunque, en su caso, el hielo estuviera a sólo unos cuantos metros debajo de él y supiera que el globo perdía gas. Sus pensamientos reflejaban la mentalidad heroica: la determinación de liberarse del molde común, de rechazar la mediocridad y de crear un recuerdo duradero. Pero Andrée no estaba hecho para ser héroe, ni en el sentido físico ni en el moral. No era un líder, un improvisador ni un visionario. Era un hombre que se había arriesgado a acometer una nueva empresa, al igual que miles de hombres emprendedores de la época victoriana. Y en ello residía la tragedia —y, en

cierto modo, el triunfo— de su expedición. Era una persona normal a la que sus ambiciones normales habían conducido a circunstancias extraordinarias.

Alrededor de las nueve de la mañana del 13 de julio el cielo empezó a clarear. Entre las nubes podían verse pequeños retazos azules y, al mismo tiempo, el viento volvió a soplar en la dirección de antes, lo cual permitió que el globo se desenredara del hielo. De nuevo flotaron hacia el este y al mediodía alcanzaron unos sesenta metros de altitud, momento en que bajaron el aparato de cocinar y prepararon un gran bistec Châteaubriand. «Una comida buena y vigorizante»<sup>[662]</sup>, anotó Strindberg. A las dos y media de la tarde, sin embargo, volvían a encontrarse rodeados de niebla y una vez más rozando la banquisa. A pesar de ello, parece que aún no estaban inquietos. Cuando Strindberg se encaramó al espacio destinado al transporte para librarse de las vibraciones, lo encontró «condenadamente agradable»<sup>[663]</sup>. A las seis de la tarde se declaró un pequeño incendio en la barquilla, pero no les preocupó. Dos horas más tarde arrojaron otros trescientos kilos de lastre, entre ellos casi doscientos kilos de preciosas provisiones, y el globo ascendió lentamente hasta unos cuarenta metros. «¡En conjunto, es espléndido!»<sup>[664]</sup>, escribió Andréé.

El esplendor no duró. A las cinco y media de la mañana del 14 de julio, después de cuatro horas y media de rebotar continuamente, Andréé decidió que tendrían que descender. El *Eagle* respondió dando un salto en el aire, Andréé tiró de la cuerda de desenganche y a las siete y media escribió una última anotación en su cuaderno de bitácora: «Hemos saltado del globo»<sup>[665]</sup>.

Se encontraban en los 82° 56' norte, 29° 52' este. La banquisa era un revoltijo de hielo que flotaba a la deriva, dividido por canales y bordeado de crestas resultantes de la presión, entre las cuales había charcos de agua de deshielo. El cielo estaba nublado, llovía un poco, una débil brisa llegaba del sudeste y la temperatura era bajo cero. El *Eagle* yacía a su lado, un montículo tumefacto que arrastraba una madeja vacía de seda a la que estaban atadas las cuerdas, las velas y la barquilla. Había como mínimo unos trescientos ocho kilómetros hasta la punta más septentrional de Spitsbergen, unos trescientos treinta y siete kilómetros hasta la Tierra de Francisco José, aunque en medio podía haber cualquier cosa, porque nadie había visitado jamás esta parte del Ártico. No tenían experiencia en viajar por el hielo y sus prendas de lana eran poco gruesas y ofrecían escasa protección contra el clima. Estaban perdidos, ateridos y hambrientos.

Pero todavía se negaban a sentirse preocupados. Andréé montó la tienda y durante los siguientes siete días sacaron del *Eagle* todo lo que podía utilizarse o comerse. —«¡Excelente pan de centeno!»<sup>[666]</sup>, exclamó Andréé—, mientras planeaban el siguiente paso. Antes de partir se había dispuesto una serie de depósitos de pertrechos para ayudarles en una posible retirada. Uno de ellos se encontraba en Spitsbergen y otro en el cabo Flora, donde Jackson había dejado, entre otras cosas, unos treinta y seis litros de whisky Dewar's: «desde entonces inscritos en una placa en mi mente: “Con hondo pesar. R. I. P.”»<sup>[667]</sup>, había escrito el inglés. Podían dirigirse a uno de los

dos puntos o esperar, al igual que el *Fram*, hasta que la deriva polar les llevara a aguas abiertas. Esperar era posible, pero impracticable: su bote de lona era apropiado para atravesar canales, pero demasiado pequeño para viajar por mar, cosa que tarde o temprano sería inevitable. De las opciones en tierra, Spitsbergen era el lugar más cercano. Pero Spitsbergen era una isla extensa y deshabitada; no ofrecía ningún refugio; sus aguas, cuyas reservas de pesca estaban casi agotadas, eran visitadas con poca frecuencia por los balleneros, y sin esquíes no tenían ningún medio de llegar a un lugar habitado antes del invierno. En el cabo Flora, en cambio, había provisiones en abundancia; podían invernar en las cabañas de Jackson y la posibilidad de encontrar un barco ballenero en verano era mayor.

Emprendieron la marcha con destino al cabo Flora el 22 de julio, arrastrando tres trineos cargados con unos noventa kilos de provisiones y material cada uno. «Montículos, muros y fisuras en el mar alternan con hielo derretido», anotó Strindberg. «Un día es igual a otro. Tirar de los trineos, trabajar como un esclavo, comer y dormir<sup>[668]</sup>» A pesar de ello, «Mi salud es excelente... Es seguro que acabaremos llegando a casa»<sup>[669]</sup>. Los primeros días comieron bocadillos y botes pequeños de caramelo, como en una merienda campestre, luego se echaban y se contaban historias de naturaleza singular. «Hablamos de nuestras características mentales y nuestros defectos», escribió Strindberg. «[Es] muy edificante.»<sup>[670]</sup>. Un día Andrée les contó cómo había obtenido su empleo en la oficina de patentes.

El 26 de julio abandonaron parte de la carga, porque se habían dado cuenta — como otros antes que ellos — de que el esfuerzo de tirar de un trineo y luego volver a buscar los otros era superior a sus fuerzas. Cada vez comían menos bocadillos y más carne fresca, pues casi todos los días recibían la visita de algún oso polar hambriento. Caminaban bajo una niebla tan espesa que apenas podían ver los pasadizos antes de caer en ellos. El 31 de julio tuvieron que atravesar diez pasadizos en seis horas. A pesar de todo, seguían siendo turistas, aunque las circunstancias dijese que no lo eran. Cuando a Fraenkel, el gigante más corpulento y amable de los tres, le salió una ampolla en un talón lo lamentaron mucho e inmediatamente le relevaron de sus obligaciones.

El 4 de agosto, Andrée se dio cuenta de que no iban a llegar al cabo Flora. Sus observaciones le dijeron que, aunque él y sus hombres andaban hacia el sudeste, la banquisa de hielo les llevaba hacia el oeste. En vista de ello, se dirigió a Spitsbergen porque pensó que podían llegar allí en seis o siete semanas. Durante un mes anduvieron con dificultad, arrastraron los trineos, atravesaron charcos de agua, vadearon ventisqueros, escalaron colinas de hielo y atravesaron incontables canales. Sin desanimarse, y convencidos de que llegarían a lugar seguro, trazaron planes para su siguiente expedición al polo: el globo debería tener cuerdas de guía revestidas de metal; los alojamientos deberían estar en el espacio destinado al transporte, y «el gas se calentaría un poco hirviendo agua en la barquilla»<sup>[671]</sup>.

Algunos días la marcha resultaba «terriblemente pesada»<sup>[672]</sup>, según Andrée, pero

otros «sabíamos que avanzábamos más rápidamente que de costumbre y, a cada vuelta de los canales, nos preguntábamos en silencio si no podríamos seguir viajando hasta el final de esa manera gloriosa»<sup>[673]</sup>. Llevaban seis semanas de viaje cuando se hizo evidente que nunca lograrían llegar a Spitsbergen. La deriva había cambiado de rumbo una vez más. En la primera semana de septiembre los había empujado hacia el noroeste y luego había dado la vuelta y, a mediados de mes, los llevaba en dirección sudeste a gran velocidad —un grado completo en tres días—, hacia el hueco entre Spitsbergen y la Tierra de Francisco José. A mediados de septiembre se resignaron a pasar el invierno en el hielo.

Con bloques de nieve construyeron un refugio en uno de los témpanos más gruesos y cazaron varias focas y osos polares con el fin de no pasar hambre, al menos en el futuro inmediato. Sus trineos habían recibido muchos golpes, pero estaban intactos, al igual que el bote, lo cual significaba que aún podían maniobrar. Pero, aunque las condiciones eran razonables, habrían podido ser mucho mejores. Los suecos sufrían a causa del frío: la ropa para viajar en globo les protegía un poco del viento, pero no les aislaba del frío de la banquisa. Su nueva dieta les produjo ataques alternos de diarrea y estreñimiento y el más afectado era Fraenkel, que se quejaba «casi constantemente»<sup>[674]</sup>, según un exasperado Andréé. (Cada día anotaba diligentemente la frecuencia y la fluidez de todas las deposiciones). No podían contar con cazar focas y osos indefinidamente y la sugerencia de Andréé de que se alimentaran de plancton —había construido una red para pescarlo— resultaba poco atractiva. Tampoco se sintieron muy felices cuando el hornillo se negó a encenderse. «Nuestro humor es bastante bueno», escribió Andréé, «aunque las bromas y las sonrisas no son frecuentes»<sup>[675]</sup>.

La deriva llevó el témpano hacia el sur, pero, por suerte, también un poco hacia el oeste. El 17 de septiembre avistaron un caparazón redondo de glaciar blanco que en sus mapas aparecía con el nombre de isla Blanca o con el de Nueva Islandia. Estuvieron al paio a unos novecientos metros de su costa hasta que una deriva del sudeste les empujó y lo perdieron de vista. A las cinco y media de la mañana del 1 de octubre su témpano se fragmentó. «Oímos un ruido muy fuerte y el agua entró en el refugio», escribió Andréé. «El témpano que nos quedó tenía sólo unos veinticuatro metros de diámetro y podría decirse que la única pared del refugio colgaba del techo en lugar de sostenerlo... Fuimos lo bastante frívolos como para acostarnos en el refugio la noche siguiente»<sup>[676]</sup>. Entonces la deriva cambió y les hizo dar la vuelta de tal modo que de nuevo se encontraron cerca de la isla Blanca.

La última frase legible del diario de Andréé dice: «Nadie estaba asustado; puedo decir que con semejantes camaradas uno debería poder salir adelante en cualquier circunstancia»<sup>[677]</sup>.

El diario de Andréé constaba de dos volúmenes y los expertos de Tromsø sólo pudieron descifrar apropiadamente el primero. El segundo estaba estropeado a causa del agua y manchado por el hielo. En sus restos rotos y ennegrecidos sólo se

entendían partes de unas cuantas frases. El lado derecho de la última página decía:

«... mal tiempo y nos tememos...  
»... permanecemos en la tienda todo el día...  
    »... para que pudiéramos...  
        »... en el refugio...  
            »... escapar...  
                »... como...  
                    »... en el mar...  
»... estrépito... chirriante...  
    »... madera de deriva...  
    »... [p]ermisos...»<sup>[678]</sup>.

Extrapolando estos fragmentos y los restos que encontraron los investigadores, cabe hacer una conjetura sobre la suerte que corrieron Andrée y sus compañeros. Habían conseguido llegar a la isla Blanca y, después de arrastrar el bote y los trineos hasta dejarlos fuera del alcance de las olas, habían montado su tienda. Tras amontonar madera de deriva y prenderle fuego, tanto para calentarse como para llamar la atención de los barcos que pasaran cerca de la isla, habían preparado unas cuantas comidas en la hoguera y luego, después de comer de sus existencias de carne de oso, habían enfermado.

La naturaleza de su enfermedad se desconoce, pero probablemente era triquinosis, enfermedad parasítica cuya causa es la ingestión de carne infectada por un gusano llamado triquina. Los síntomas son diarrea, náuseas y rigidez e hinchazón de los músculos. Si no se trata, puede ser mortal. Los tres hombres no harían caso de la diarrea, ya que la habían sufrido de vez en cuando desde que abandonaran el globo (¿habían contraído ya una forma leve de la enfermedad al comer alguno de los primeros animales que habían cazado?), pero, cuando empezaron los vómitos y sus extremidades comenzaron a hincharse, sabrían que estaban en apuros.

Sólo podemos hacer hipótesis sobre la manera en que intentarían curarse. No tenían medicamentos, porque habían tirado el botiquín por la borda para aligerar la carga del globo y, aunque lo hubieran conservado, de nada les habría servido su colección de tinturas y polvos ligeros. Hicieran lo que hicieran, no dio resultado. Strindberg, el más fuerte y capaz del trío, fue el primero en sucumbir. Encontraron su cuerpo entre dos peñascos salientes y cubierto con piedras. Fraenkel fue el siguiente. Se desplomó cerca de la orilla, quizá cuando trataba de recoger más madera de deriva para el fuego. Andrée, cuyos huesos se encontraron apoyados en una roca, fue el último. Se había sentado y luego, rígidamente, en silencio y probablemente preguntándose aún cómo era posible qué todo hubiese ido tan mal, había muerto.

A finales de 1897, el año en que Andrée y sus compañeros murieron en la isla Blanca, el Ártico parecía pertenecer a Escandinavia. El *Fram* había terminado su navegación a través de la banquisa, Nansen había emprendido su épica aventura con esquíes y Andrée —que el mundo supiera— probablemente había llegado al polo. Además, Otto Sverdrup se encontraba en la región a bordo del *Fram*. Poco después de su regreso, Nansen había ido a ver a Sverdrup y le había preguntado si quería llevar el barco al norte otra vez. La respuesta fue afirmativa y ahora Sverdrup, sin Nansen, estaba explorando una zona extensa al oeste de Groenlandia, proyecto que requeriría cuatro años y abarcaría 259 000 kilómetros cuadrados de hielo ártico inexplorado.

Para los regímenes finiseculares de Estados Unidos y Gran Bretaña volver a invertir en la exploración del Polo Norte era tirar el dinero; además, la Antártida resultaba mucho más atractiva. Clements Markham ya estaba entrevistando a un joven capitán de torpedos llamado Robert Falcon Scott para que dirigiese una expedición al Polo Sur, porque, si bien Nansen guardaba silencio desde su última empresa, nunca se sabía lo que estaría tramando con sus esquíes y era necesario adelantarse a él organizando una expedición como era debido, con trineos arrastrados por hombres. Pero había un hombre que se negaba a renunciar al sueño de conquistar el Polo Norte. Se llamaba Robert Edwin Peary.

Otto Sverdrup, que había atravesado Groenlandia con Nansen y había mandado el *Fram*, no era un fanático del polo. A pesar de sus fantásticas patillas, que surgían de su rostro en todas las direcciones y le daban el aspecto de un fiero guerrero escandinavo que se hubiera arreglado precipitadamente para asistir a una boda, era un hombre silencioso y consciente de sus deberes. Cuando volvió en el *Fram* al Ártico, en 1897, fue con la intención de dejar que el barco navegara a la deriva. Lo llevaría hasta el extremo superior del estrecho de Smith y luego lo dejaría ir e investigaría las costas cercanas con trineos tirados por perros. No tenía los ojos puestos en el polo: él era un profesional y no un aficionado a correr riesgos. Se quedó un poco desconcertado, por tanto, cuando en octubre de 1898 se encontró con una extraña figura que entró en su campamento de la costa oriental de la isla de Ellesmere.

Sverdrup acababa de encender una hoguera y se disponía a cenar. Empujado por su sentido de la hospitalidad, ordenó que molieran café para su visitante, que iba vestido con pieles.

«¿Es usted Sverdrup?», preguntó el hombre. «Mi barco está bloqueado por el hielo en... No hay manera de atravesar el canal de Robeson. Se ha helado deprisa<sup>[679]</sup>».

El canal de Robeson era el punto adonde el *Fram* debía dirigirse a continuación. A Sverdrup le habría gustado preguntarle más cosas, pero el extraño se fue dando grandes zancadas después de rechazar la invitación de tomar café. El encuentro transcurrió tan rápidamente, que el hombre apenas acababa de quitarse los mitones para estrechar la mano de Sverdrup, cuando se los volvió a poner y desapareció. A Sverdrup le pareció muy raro. Su brusco visitante era Peary.

Nacido en 1856, en el seno de una familia de comerciantes de Nueva Inglaterra, Robert Edwin Peary fue sin duda el más obstinado, posiblemente el más exitoso y probablemente el más desagradable de los hombres que aparecen en los anales de la exploración del polo. Se ha dicho de muchas figuras históricas que estaban hechas para cumplir su destino, pero ninguna de forma tan clara como Peary. Su padre murió cuando él tenía dos años y su madre tuvo que criarle sin ayuda de nadie, lo cual, según parece, había dejado mal recuerdo en él. Se convirtió en un joven solitario, independiente, aficionado a dar largos paseos y a los espacios vacíos; inteligente, pero con un sentido del humor cruel: le hacía la zancadilla a su abuelo, por ejemplo, porque le gustaba ver caer al pobre anciano. Esta actitud hostil ante la vida habría podido llevarle por varios caminos poco recomendables, pero en la adolescencia leyó las narraciones de Kane y decidió emular sus hazañas. Quería ser explorador y trabajó con ahínco para serlo. Era un niño corpulento que se convirtió en un hombre que también lo era: «Alto, erguido, de hombros anchos, pecho abultado, duro, de extremidades nervudas, ojos penetrantes, bigote poblado, frente despejada, buen tirador, nadador poderoso e incansable, jinete de primera [y] hábil boxeador y esgrimidor»<sup>[680]</sup>. No se trata de la hipérbole propia del culto al héroe, sino de una descripción completamente fiel de un superhombre físico. Y la escribió el propio Peary. Su único defecto apreciable era el ceceo, reliquia de la infancia que había superado hacía ya mucho tiempo, pero que volvía a manifestarse (de forma enervante) cuando se ponía furioso.

Su ambición hacía juego con su físico. Se sacó el título de ingeniero civil y obtuvo un empleo en la Armada estadounidense que no le satisfacía. Como explicó a su madre a la edad de 24 años, «Me siento dominado por un deseo irresistible de hacer algo. No deseo vivir y morir sin haber realizado algo o sin ser conocido más allá de un reducido círculo de amigos»<sup>[681]</sup>. Otros habían expresado los mismos sentimientos, pero nadie había sido tan sincero como Peary al hablar de sus ansias de fama. «Deseo adquirir un nombre que sea un “ábrete Sésamo” en los círculos cultos y elegantes de todas partes»<sup>[682]</sup>, escribió en la misma carta. En otra carta fue aún más



franco: «Debo ser igual o superior a los que me rodean para sentirme a gusto»<sup>[683]</sup>. Aceptó un destino en Nicaragua porque pensó que podía brindarle la oportunidad de adquirir la fama que deseaba. Se imaginaba a sí mismo saliendo de la jungla a los treinta años y pico:

«(...) perfectamente cómodo en cualquier tipo de compañía, pero llevando siempre conmigo una atmósfera indefinible de la soledad y la libertad de los bosques y las montañas, dominando el alemán, el español y el francés, y como especialidad (todas estas cosas eran meras habilidades) un conocimiento del istmo como no poseía ningún otro hombre vivo»<sup>[684]</sup>.

En Nicaragua adquirió el gusto por las tierras vírgenes. Describió a su madre la «ansiedad febril» de escalar montañas o doblar una curva de un río y ver un territorio desconocido. «Me alegro», escribió, «de estar en el mundo ahora, en vez de en un futuro en el que no habrá lugares nuevos, en que el hombre habrá pisado todas sus regiones y la tierra, el aire, el fuego y el agua, los cuatro elementos fundamentales y todo lo que hay en ellos, serán sus abyectos esclavos»<sup>[685]</sup>. Pero Nicaragua no le llenaba: era emocionante, pero necesitaba algo más fuerte.

Durante una estancia en Washington, en 1885, visitó una librería y encontró un «artículo efímero sobre el Hielo Interior de Groenlandia»<sup>[686]</sup>. Supo inmediatamente que el Ártico era su destino. «Una cuerda sensible, que de niño había vibrado intensamente dentro de mí... volvió a sonar. Leí todo lo que pude sobre el tema... y sentí la necesidad de ver con mis propios ojos la verdad sobre el grande y misterioso interior»<sup>[687]</sup>. El misterioso interior del que hablaba era el de Groenlandia, pero en su mente Groenlandia era un paso para llegar a un recinto de incertidumbre aún más vasto: el polo.

Desde el viaje a la deriva de Nansen, los científicos estaban de acuerdo en lo que se refería a la naturaleza del polo: consistía en hielo suelto transportado por el mar y, por ende, no requería más exploración. A Peary la ciencia le traía sin cuidado. Si llegaba al polo, adquiriría fama y fortuna. Nada podía igualar semejante hazaña, y ninguna otra cosa podía satisfacerle. Desde el momento en que encontró el artículo sobre Groenlandia, su objetivo fue claro. El polo sería suyo, suyo y de nadie más. Quien echara a andar en la misma dirección sería culpable —utilizando su palabra favorita— de «adelantársele».

En 1886, Peary se tomó un permiso de verano de la Armada y se fue a Groenlandia con el objeto de atravesarla por su parte más amplia, utilizando un trineo tirado por perros. Fue un fracaso, pues se internó menos de ciento sesenta kilómetros en la isla, pero, al volver, se jactó de haber penetrado en ella «más que cualquier otro hombre blanco antes que él»<sup>[688]</sup>. En realidad, Nordenskiöld había intentado hacer lo mismo dos años antes y, si bien él personalmente no había llegado tan lejos como

Peary, los dos lapones que le acompañaban habían llegado mucho más allá. Peary hizo caso omiso: los lapones no eran «hombres blancos». «El próximo invierno seré uno de los primeros en los círculos más elevados de la capital y ganaré amigos poderosos con los que podré dar forma a mi futuro», escribió a casa, y agregó: «Recuerda, madre, *debo* alcanzar la fama y no puedo resignarme a años de trabajo vulgar y monótono y a tener un nombre en mis últimos años, cuando veo la oportunidad de tenerlo ahora y beber del delicioso néctar, mientras todavía soy joven, fuerte y capaz de disfrutarlo al máximo... quiero mi fama ahora»<sup>[689]</sup>.

Pero la fama se le mostraba esquiva y, cuando Nansen atravesó Groenlandia en 1888, aunque utilizando una ruta más corta, Peary se horrorizó. «Este adelantarse a mi trabajo», escribió, «fue un duro golpe para mí»<sup>[690]</sup>. Se indignó cuando Nansen publicó su diario. Sus descubrimientos eran «apenas mayores que los que hice yo... [se ha] aprovechado mucho de mi experiencia»<sup>[691]</sup>, dijo a su madre descartando la travesía como una imitación pretenciosa. Que Nansen hubiera empezado a planear su viaje en 1882, mucho antes de que Peary pensase siquiera en Groenlandia, no tenía importancia. Se le había adelantado.

Peary no lo reconoció, pero se le había adelantado en el planteamiento además de en la práctica. «Ya ha llegado el momento de un cambio total en la organización expedicionaria de los grupos de investigación del Ártico», escribió en 1885.

«El antiguo método que consistía en grupos numerosos y varios barcos está agotado... El nuevo plan consistente en un grupo pequeño que dependa en gran parte de la ayuda de los nativos... merece constar en los anales como el plan estadounidense, y otra expedición que dé buenos resultados lo hará permanente y nos colocará en uno de los primeros puestos de la carrera»<sup>[692]</sup>.

Pero todo esto era archiconocido. La idea de que los encargados de los trineos vivieran en la tierra la había propuesto por primera vez, en el decenio de 1850, un escocés llamado John Rae y la relativa a la «ayuda de los nativos» la había perfeccionado en el decenio de 1860 Charles Francis Hall. En cuanto a la de llevar un grupo reducido en vez de un grupo numeroso, ésta la había defendido Nansen en 1882 y la utilizaría más adelante tanto en su travesía de Groenlandia, como en su viaje con Johanssen desde el *Fram*. Seguramente Peary exageró al afirmar que había leído todo lo que había podido encontrar sobre el Ártico o, para ser caritativos, quizá tuvo acceso a una biblioteca muy pequeña.

No obstante, en su diario de 1885 consideró un método novedoso para conquistar el polo, un método tan astuto que ni siquiera a los británicos se les había ocurrido. «Si se quiere que la colonización sea un éxito en las regiones polares, que los hombres blancos lleven consigo esposas nativas», escribió Peary, «y puede que de esta unión nazca una raza en la que la dureza de las madres se combine con la inteligencia de los

padres. Sin duda semejante raza llegaría al polo, si sus padres no lo conseguían.»<sup>[693]</sup> No sólo consideró este método, sino que también lo puso en práctica y engendró como mínimo dos hijos en parte esquimales en futuras expediciones.

Pero Peary tenía razón en un sentido muy importante. Aunque puede que al trazar su «plan estadounidense» se apropiara de parte de otros planes, dijo que debía aplicarse a la «ruta norteamericana». Después de los desastres de Nares y Greely fue el único explorador que vio el estrecho de Smith y Groenlandia como una vía para llegar al polo. En junio de 1891, tras obtener permiso para ausentarse de su puesto de ingeniero civil y tras recaudar los diez mil dólares necesarios, volvió allí a bordo del *Kite*, con la intención de desembarcar tan al norte como fuera posible y desde allí llevar un trineo en diagonal a través de Groenlandia hasta su punta más septentrional.

La expedición empezó con malos auspicios, porque Peary se rompió una pierna a la mitad del viaje, lo que motivó que se hablara de si era necesario volver al puerto de salida. Aunque estaba inmóvil en la cama, Peary se negó a pensar en una retirada, así que el *Kite* siguió navegando hasta que, el 27 de julio, después de verse obligado a retroceder a causa del hielo, ancló en un punto situado al sur del cabo Alexander. Desde 1818 ningún barco había hecho tan pocos progresos en el estrecho de Smith. Peary, que había pasado las últimas semanas en su camarote, observando con suspicacia una brújula para asegurarse de que se estuvieran obedeciendo sus órdenes, desembarcó en la costa occidental de Groenlandia atado a una tabla.

Un grupo de seis individuos bajó a tierra con Peary. Esto no se contradecía con su idea de un grupo reducido y rápido: seguía decidido a llevar a un solo hombre en su viaje en trineo. Pero era preciso volver de la empresa con cierto prestigio científico. Durante el invierno —no pensaba ponerse en marcha con el trineo hasta el año siguiente— y mientras estuviera ausente, su grupo picaría rocas, trazaría mapas de los alrededores más próximos y haría todas aquellas observaciones cuyas columnas impenetrables llenaban los apéndices de todos los diarios del Ártico. Peary también necesitaba a los hombres como grupo de refuerzo, en caso de que algo saliera mal. Porque tenía que ser una expedición exclusivamente por tierra. El *Kite* (que llevaba a bordo nueve turistas de pago) debía regresar a Estados Unidos aquel año y volver luego, a intervalos, cargado de pertrechos y, cuando fuera necesario, para llevarse a Peary de vuelta a casa. Mientras tanto, el grupo viviría en una cabaña de madera, reforzada y aislada especialmente de acuerdo con los planos del propio Peary, y establecer los contactos que hicieran falta con los esquimales de la cercana Etah.

Peary había elegido cuidadosamente a sus compañeros.

«Eran todos jóvenes y, además de poseer un físico de primera y una salud perfecta, eran hombres cultos y hábiles. Creo que éste es el tipo de hombre más apto para soportar con un mínimo de efectos adversos la difícil prueba del invierno ártico y para ejecutar eficazmente un viaje en trineo de dos o tres meses, en el que la fuerza de voluntad inteligente, la elasticidad juvenil y el entusiasmo

son superiores a la terca capacidad de aguante de los músculos endurecidos por años de trabajo<sup>[694]</sup>».

Hombres, de hecho, parecidos a él mismo... pero no iguales. En opinión de Peary, nadie podía compararse con él y si elogiaba a sus hombres, lo hacía a la manera de su contemporáneo, el escritor satírico Ambrose Bierce. «El elogio», escribió Bierce en su famosa obra *The Devil's Dictionary* [El diccionario del diablo], «es el tributo que rendimos a los logros que se parecen a los nuestros, pero no los igualan<sup>[695]</sup>».

Entre los hombres de Peary estaban Langdon Gibson, ornitólogo y cazador; Eivind Astrup, experto en esquí noruego que idolatraba a su líder; John Verhoeff, geólogo y meteorólogo que había aportado dos mil dólares a la expedición; Frederick Cook, joven médico de Manhattan, simpático pero inexperto, que se acababa de sacar el título y había tratado a tres pacientes en sus seis primeros meses de ejercicio, y Matthew Henson, el «ayuda de corps» de Peary, al que había conocido mientras compraba un salacot para Nicaragua y al que había contratado impulsivamente como ayuda de cámara. De todos ellos sólo Henson tenía alguna experiencia en el Ártico, pues había pasado un largo periodo de instrucción en un barco ballenero. Pero Henson no representaba ninguna amenaza a ojos de Peary, porque era un sirviente y era negro, o de sangre mixta, con una tez como «una moneda de cobre muy manoseada»<sup>[696]</sup>. Hablando de él como si fuera un animalito de compañía de la familia, Peary dijo que «su inteligencia y su fidelidad, unidas a un valor y una capacidad de aguante superiores a la media, como demostró durante los años en que había vivido conmigo diversas experiencias, parte del tiempo en las junglas nicaragüenses, me indujeron a considerarle un miembro valioso del grupo»<sup>[697]</sup>. El sexto, y más sorprendente miembro del grupo de Peary no era un hombre. Era Josephine, su esposa.

La inclusión de Josephine en la expedición asombró a muchos y causó no poca inquietud. ¿No era el Ártico una esfera masculina? ¿Estaba bien obligar a una delicada flor de la feminidad estadounidense a afrontar las gélidas tempestades? A Peary no le importaba. Siempre había afirmado que las mujeres eran necesarias para dar ánimos a los hombres y, si los esquimales habían llevado consigo a sus esposas en otras expediciones, no veía ninguna razón para que él no llevase a Josephine en ésta. De todos modos, no era una flor delicada. En ciertos aspectos era tan dura como su esposo. Peary escribió más adelante:

«Ha estado donde ninguna mujer blanca ha estado jamás, y donde muchos hombres han titubeado en ir... Raras veces o ninguna vez hablo de nuestras experiencias en el Ártico, sin recordar dos imágenes: una es la primera noche que pasamos en la playa de Groenlandia después de la partida del *Kite*, cuando en una tiendecita montada en las rocas —una tienda que el viento furioso amenazaba

con llevarse de un momento a otro— me estuvo velando cuando yo yacía, convertido en un lisiado impotente, con una pierna rota, y los únicos seres humanos que había allí eran nuestro pequeño grupo... Mucho tiempo después me dijo que, cada vez que el viento producía un ruido insólito, se le disparaba el corazón pensando que algún oso hambriento merodeaba por la playa... A pesar de ello, no dejó que se le notara el miedo, para evitar que me preocupase».

»[...]

»La otra imagen es la de una escena que ocurrió quizás uno o dos meses más tarde, cuando —encontrándome todavía lisiado, pero no del todo impotente—, esta misma mujer estuvo sentada durante una hora junto a mí en la popa de un bote, volviendo a cargar tranquilamente nuestros fusiles, rodeados por un grupo de morsas enfurecidas que sacaban sus salvajes cabezas del agua, con sus relucientes colmillos y sus ojos inyectados en sangre, cerca de la boca de nuestros fusiles, de tal modo que [Josephine] habría podido tocarlas con la mano... Tal vez se me pueda perdonar que diga que nunca pienso en estas dos experiencias sin sentir un estremecimiento de orgullo y admiración por su coraje<sup>[698]</sup>».

Hay en las palabras de Peary un dejo del tono paternalista que usó al describir a Henson —Ambrose Bierce habría tenido algo que decir sobre el empleo de la palabra «coraje»— y cuando habló del valor de Josephine lo hizo en términos de su propio valor. No obstante, la amaba y ella era en verdad una mujer notable que poseía la misma determinación y la misma fortaleza que su esposo. El único inconveniente de tenerla a bordo no se debía a su género, sino a su carácter, porque Josephine era casi tan dominante como él. Un Peary ya era difícil de aguantar, dos eran insoportables. Los hombres temblaban al ser objeto de sus críticas —un día Peary prohibió alejarse más de quinientos metros del barco— y Verhoeff en particular no podía soportarlo. «Nunca volveré a casa en el mismo barco que ese hombre y esa mujer»<sup>[699]</sup>, confió a Cook. No fue necesario. Después de una salida al cercano golfo de Inglefield, tomó un atajo para volver y desapareció. Su ruta cruzaba un glaciar y, aunque los que salieron a buscarle siguieron sus huellas hasta el glaciar, no encontraron huellas que salieran de él. La conclusión fue que había caído en una grieta.

Peary salió en trineo hacia el norte de Groenlandia el 30 de abril de 1892, acompañado por Astrup. El 5 de julio llegaron a su meta, un lugar que Peary llamó Independence Bay. Al escalar uno de los acantilados circundantes, una vista impresionante se ofreció a sus ojos. Escribió:

«Unos pasos más y la meseta rocosa en la que nos encontrábamos descendía formando una gigantesco muro de hierro que hubiera agraciado al infierno, una caída de más de mil cien metros hasta el nivel de la bahía a nuestros pies.

Estábamos en la costa del nordeste de Groenlandia y, al mirar a lo lejos, por encima de un poderoso glaciar a nuestra derecha y a través de la amplia boca de la bahía, vimos los grandes campos de hielo del océano Ártico extendiéndose hasta el horizonte... En silencio, Astrup y nos quitamos las mochilas y nos sentamos sobre ellas para fijar en nuestra memoria todos los detalles de la escena inolvidable que teníamos delante. La grandeza de aquella vista nos hizo olvidar todas las fatigas de seis semanas de avanzar con grandes dificultades por el casquete de hielo»<sup>[700]</sup>.

Desde su atalaya Peary pudo confirmar que una extensión de agua separaba Groenlandia de un bloque de tierra montañosa situado al norte. Los llamó canal de Peary y Tierra de Peary, respectivamente. Luego, él y Astrup emprendieron el regreso. Tuvieron suerte de llegar a su destino. Peary había reducido tanto sus provisiones, que su margen de seguridad era estrechísimo. El viaje duró más de lo previsto y si se libraron de morir de inanición fue sólo porque la casualidad quiso que Astrup cazara algunos bueyes almizcleros. Pero, cuando llegaron a la base, Peary estaba radiante de alegría. Había demostrado que Groenlandia era finita, desterrando así para siempre el último de los fantasmas de Petermann. También había hecho el viaje en trineo más rápido, más largo y más eficaz que se viera en el Ártico hasta la fecha: 1770 kilómetros en 85 días. En 1888, Nansen necesitó 40 días para cubrir 380 kilómetros. Peary y Astrup recorrieron cuatro veces y media esa distancia al doble de velocidad.

Nadie podía discutir las marcas que había batido Peary con el trineo ni poner en duda su competencia en la exploración del Ártico. Al regresar a Estados Unidos, recibió la fama que había anhelado. La prensa dedicaba mucho espacio a sus hazañas e incluso el hombre que se le había adelantado, Nansen, le escribió para felicitarle por sus «maravillosos logros y sus magníficos resultados»<sup>[701]</sup>. Fue un tributo generoso comparado con los comentarios de Peary sobre los logros del propio Nansen. «Ciertamente no son muchos los que comprenderán mejor la labor que ha llevado usted a cabo»<sup>[702]</sup>, dijo Nansen, «y no son muchos los que han esperado con más impaciencia noticias sobre lo que encontraría usted en el norte desconocido del hielo del interior». Firmó con las palabras «Su admirador»<sup>[703]</sup>.

Como conquistador de Groenlandia, Peary cobraba honorarios asombrosos por sus conferencias —hasta dos mil dólares diarios— y se dedicó a explotar aquella mina con la misma energía que había demostrado en el Ártico: dio ciento sesenta y cinco conferencias en un periodo de ciento tres días. Detestaba hablar en público, pero, impulsado por el deseo de ganar dinero y aumentar su fama, sus actuaciones eran excelentes («actuaciones» era la palabra clave en su caso). Un ejemplo típico de ellas llevaba aparejado un escenario que representaba un campamento esquimal en el cual Peary y Henson aparecían vestidos con sus pieles del Ártico. Henson azuzaba un tiro de perros de trineo mansos que se tendían alrededor de los pies de Peary y

miraban con sus ojos claros a los espectadores mientras el gran hombre hablaba. Luego, al terminar la conferencia, los perros alzaban la cabeza y aullaban y traían con ello el frío de las soledades polares al más abarrotado y caldeado de los auditorios. Era magistral.

La teatralidad de Peary ocultaba varias verdades embarazosas. El diario de Astrup no mencionaba ningún canal de Peary ni ninguna Tierra de Peary... por la sencilla razón de que no existían. O la refracción había engañado a Peary o éste lo había inventado todo. La «Tierra de Peary» no era una isla, sino la parte más septentrional de Groenlandia, sin que nada la separase del bloque principal. El canal de Peary era otra quimera. «El resultado», como ha escrito un eminente explorador, «fue un mapa que prácticamente no valía nada y engañó a otros exploradores, que corrieron riesgos que no deberían haber corrido, con las consiguientes pérdidas de vidas y sufrimientos innecesarios<sup>[704]</sup>». Estos errores, con todo, tardarían muchos años en descubrirse y mientras tanto Peary se preparó para otra expedición al Ártico, financiada en parte por los ingresos que obtenía dando conferencias y, en parte, por donativos de admiradores ricos. Pensaba visitar las mismas regiones que la vez anterior, pero en esta ocasión no le preocupaban consideraciones sin interés como la insularidad de Groenlandia —aunque seguía teniendo algunas dudas sobre «los huecos que quedan en la... costa septentrional»<sup>[705]</sup>, lo que quizá se refería al canal de Peary—, sino su potencial como punto de escala en una ruta que llevara al polo.

Antes de emprender el viaje, Peary tuvo que salvar un obstáculo prosaico pero significativo. Seguía trabajando para la Armada de Estados Unidos y, habiéndosele concedido ya dos largas excedencias (sin suspensión de sueldo), sus superiores pensaban que debía empezar a hacer el trabajo para el que lo habían contratado. Aquí es donde entró en juego la astucia de sus conferencias. Los aullidos melancólicos de los perros hicieron algo más que crear ambiente; resucitaron el deseo popular de aventuras árticas y dijeron que los espectadores se encontraban ante un hombre —no un hombre del Gobierno, sino un individuo de espíritu libre— que era capaz de agarrar el toro por los cuernos. El mensaje llegó a los que tenían poder y, cuando Peary compareció ante ellos, su presencia física les convenció de que no se equivocaban al patrocinarle. Uno de los nuevos partidarios de Peary era el general I. J. Wistar, presidente de la Academia de Ciencias Naturales de Filadelfia, entidad que llevaba mucho tiempo colaborando en la exploración del Ártico y que había contribuido a financiar la última expedición de Peary. Wistar era un hombre influyente y también un patriota. Habló en privado con el ministro de Marina y todo se arregló. Así pues, el 8 de julio de 1893, unas semanas después de terminar su gira de conferencias, Peary navegaba una vez más hacia el norte.

Los efectivos humanos y la mecánica de la expedición fueron los mismos que antes: un grupo de doce hombres —mayor que el que Peary quería, pero, pese a ello, menor que en muchas otras expediciones— que luego se reduciría a unos cuantos privilegiados a los que se juzgara aptos para participar en la búsqueda. Un barco —

esta vez no era el *Kite*, sino otro de calado parecido, el *Falcon*— los dejaría en tierra, donde pasarían el invierno, y luego, mientras unos cuantos elegidos se dirigían al norte, los demás recogerían las migajas de conocimiento científico que aún pudieran encontrarse en los alrededores. Todo era como antes con una sola excepción y una sola añadidura.

La excepción fue que apenas nadie de su anterior expedición quiso acompañarle. Una muestra del liderazgo de Peary fue suficiente para la mayoría, y sólo Astrup, Henson (que poco más podía hacer) y Cook se ofrecieron voluntariamente a ir con él. Pero incluso Cook, el oportunista despreocupado, abandonaría más tarde. No a causa de ninguna animosidad personal —parece ser que caía bastante bien a Peary—, sino porque no estaba dispuesto a aceptar las condiciones del contrato de Peary. En el viaje anterior, Peary había insistido en que nadie hiciera público lo que encontrasen, que todos le dieran a él sus diarios, que pasarían a ser de su propiedad, y que no escribieran, diesen conferencias o divulgaran información alguna relativa a la expedición hasta que hubiese transcurrido un año. Cuando Cook preguntó si podía publicar sus modestos hallazgos en una revista médica, Peary respondió que no: iría en detrimento de su propia fama. Cook opinó que poco podía ganar trabajando en esas condiciones.

La añadidura fue Josephine Peary o, mejor dicho, el hijo que llevaba en las entrañas. Sin tener en cuenta para nada la opinión pública, Peary se llevó a su esposa en el *Falcon*. El 12 de septiembre de 1893, en el «pabellón del aniversario», como llamaba Peary a su cabaña, Josephine Peary dio a luz una niña. Le pusieron por nombre Marie Ahnighito y fue la primera criatura blanca que nació tan al norte. Los esquimales de Etah quedaron asombrados y hacían largos viajes para ver a la pequeña de ojos azules, a la que bautizaron con el nombre de «bebé de la nieve». Peary estaba orgulloso: había demostrado que los blancos podían vivir, reproducirse y sobrevivir en el Ártico. En realidad, no había demostrado nada, salvo que había arrastrado a su esposa al norte cuando el embarazo tocaba a su fin. El único mérito correspondía a Josephine, que había tenido suficiente valor para creer en su esposo. (Las condiciones primitivas en que alumbró no eran peores que las que soportaban algunas madres de entonces y posiblemente eran mejores). No obstante, Peary se felicitó a sí mismo por haberse adaptado a la vida en el Ártico.

Al referirse a los que realmente vivían en el Ártico, Peary se mostraba a la vez elogioso y condescendiente:

«A menudo me han preguntado: “¿Qué utilidad tienen los esquimales para el mundo?”. Están demasiado lejos para tener valor en empresas comerciales y, además, carecen de ambición. No tienen literatura ni, hablando con propiedad, arte alguno. Valoran la vida sólo como la valora un zorro, o un oso, puramente por instinto. Pero no olvidemos que esta gente, que es digna de confianza y dura, aún probará el valor que tiene para el género humano. Con su ayuda, el mundo



descubrirá el polo»<sup>[706]</sup>.

Peary los valoraba; los llamaba «mis hijos», «mis esquimales», pero no los veía como seres humanos. Al igual que Henson, pertenecían a una subespecie que estaba en la tierra para ayudarlo en su propia búsqueda. No se tomó la molestia de aprender su lengua (Henson la hablaba con soltura) y durante su carrera en el Ártico no escribió nada que pudiera interpretarse como un estudio etnográfico. Su interés científico se limitó a una colección de fotografías, en muchas de las cuales aparecían mujeres desnudas.

No obstante, Peary aprendió de los esquimales las habilidades que necesitaba para sobrevivir en el Ártico. Cuando salía de viaje no se llevaba ninguna tienda y, en vez de ello, construía iglúes; mientras que los ingleses llevaban prendas de algodón y de lana, y los escandinavos vestían suéteres y cazadoras de Islandia, Peary llevaba pieles como los esquimales; mientras que otros luchaban con sacos de dormir, Peary dormía con lo que llevaba puesto, igual que los esquimales. A cambio de ello, Peary enseñó a los esquimales lo que llamaba con orgullo el «sistema Peary» de exploración, que requería tres grupos distintos: el primero preparaba el terreno y construía refugios en lugares señalados para el descanso; el segundo arrastraba provisiones e iba dejando depósitos, y el tercero, el grupo polar, que iba detrás, llevaba un mínimo de pertrechos para que estuvieran frescos cuando llegase el momento de la gran acometida. Una vez más, nada de todo esto era precisamente nuevo. Los británicos habían empleado un sistema parecido de viaje tripartito en trineo durante las misiones de rescate de Franklin cuarenta años antes. Pero, aunque Peary no podía atribuirse el mérito de ninguno de los detalles individuales, fue el primero en unirlos y combinar las técnicas europeas con las esquimales para producir el método más eficaz hasta el momento para recorrer largas distancias en el Ártico. A diferencia de sus sospechosas ideas eugenésicas, éste fue un matrimonio que salió bien.

Al zarpar a bordo del *Falcon*, Peary aún no había perfeccionado su sistema. Al igual que el capitán Robert Falcon Scott, que más adelante llevaría un tiro de caballos a la Antártida, Peary decidió hacer un experimento y usar burros sudamericanos como bestias de carga. Fue una idea desacertada, porque, a diferencia de los perros, que eran carnívoros, los burros eran herbívoros y había que acarrear voluminosos fardos de forraje para alimentarlos. Tampoco tenía Peary confianza suficiente para emplear métodos esquimales cuando iba solo. Aquel invierno envió un grupo a Etah para que persuadiera a los esquimales a ayudarlo. Si se negaban, los secuestrarían a punta de fusil. Afortunadamente, no fue necesario recurrir a las armas. Atraída por regalos de hierro y la promesa de chucherías sin límite, una familia esquimal se presentó por voluntad propia en el «pabellón del aniversario». Pero su ayuda no ofreció ninguna protección contra la serie de calamidades naturales que se abatió sobre la expedición de Peary.

En septiembre de 1893 Astrup se fue tierra adentro para crear una cadena de

depósitos de provisiones. Primero tuvo que vérselas con un ataque de fiebre gástrica y luego con un tiempo de mil demonios. Cuando volvió arrastrándose al campamento, tres de los preciosos trineos «se los había llevado el viento sin dejar rastro»<sup>[707]</sup>. El mes siguiente Peary también se internó en la isla. Se fue convencido de que el «pabellón del aniversario» era un lugar tan estable y seguro como cabía esperar: las cabañas estaban situadas muy por encima del nivel de la marea alta; una pequeña lancha de vapor y un barco ballenero se encontraban ahora en lugar seguro; los burros y su forraje y los perros y sus trineos se hallaban lejos del mar. Pero el 31 de octubre, mientras Peary avanzaba por Groenlandia, una gran masa de hielo se desprendió de un glaciar cercano, cayó en la bahía y produjo una gran ola que hizo que todas las medidas que había tomado Peary resultaran inútiles. «Surgió del hielo sólido cerca de la orilla formando una rugiente catarata de agua y espuma; hizo que la lancha de vapor, que se encontraba en el otro extremo del puerto, donde debía pasar el invierno, diera varias vueltas y finalmente se rompiera; lanzó el barco ballenero, el *Faith*... casi cien metros valle arriba y lo dejó inservible; luego, al retirarse, se llevó dentro del vórtice de trituradores témpanos de hielo todos [los] barriles de petróleo, el *doris*, varias balas de forraje de la cuadra de los burros y varios perritos<sup>[708]</sup>».

«Las parcas y el infierno entero están contra mí», dijo Peary, «pero todavía venceré<sup>[709]</sup>». Sin embargo, una expedición al norte en marzo de 1894 cubrió sólo unos doscientos seis kilómetros antes de que sus miembros sucumbieran a la enfermedad y los elementos. Durante tres días, a una altitud de más de mil quinientos metros, la velocidad del viento se acercó a los ochenta kilómetros por hora y el termómetro osciló entre 45,5 y 51 grados bajo cero, que, con la añadidura de la sensación térmica, daba una temperatura de aproximadamente 87 grados bajo cero. Los hombres se quedaban rezagados, los perros enfermaban y los trineos se rompían. Dejaron varios depósitos de provisiones y volvieron sobre sus pasos. «El veredicto será que esta tormenta bate la marca como la más fuerte que haya experimentado un grupo en el Ártico»<sup>[710]</sup>, escribió Peary, cuando volvió a la base el 18 de abril. No fue ningún consuelo encontrarse con que, durante su ausencia, Astrup se había recuperado de la dolencia gástrica que le había atormentado durante todo el invierno y había dirigido una pequeña —pero muy afortunada— misión propia al sur, hacia el *hinterland* de la bahía de Melville. Semejante comportamiento era intolerable. ¿Cómo se atrevía Astrup a obrar por iniciativa propia... y cómo se atrevía a tener éxito donde Peary había fracasado?

Buscando alguna hazaña que le permitiera recuperar su prestigio, Peary se acordó de los descubrimientos de Sir John Ross, uno de los más vivaces y cascarrabias entre los exploradores del Ártico, y también, de una manera excéntrica, uno de los más afortunados. Ross zarpó de Gran Bretaña en 1818 con órdenes de encontrar el paso del Noroeste. No dio con él, pero encontró una tribu de esquimales groenlandeses que vivían tan al norte, que habían perdido el contacto con sus parientes del sur. Estos esquimales —los *highlanders* del Ártico, como los llamó Ross— eran únicos en

muchos sentidos, pero en particular en que usaban el hierro. En el Ártico, donde no hay minerales, el hierro era apreciado por encima de cualquier otra cosa y los *highlanders* del Ártico eran los únicos que tenían acceso a una fuente natural del mismo. Al hablar con Ross, llamaron a su filón «Montaña de Hierro», pero, teniendo en cuenta que carecían de habilidades de minero y eran propensos a exagerar, Ross sospechó que su hierro procedía de algún meteorito, sospecha que se vio confirmada al presentar muestras a los científicos, cuando volvió a Gran Bretaña. Desde entonces los exploradores se acostumbraron a ver a los *highlanders* del Ártico cuando se acercaban al estrecho de Smith. Eran los mismos esquimales que habían ayudado a Kane, Hayes y todos los demás, incluido Peary. Pero todos habían estado demasiado enfrascados en la búsqueda para preocuparse por cosas sin importancia, como de dónde sacaban los esquimales su metal. Así pues, mientras las expediciones iban y venían, la Montaña de Hierro había permanecido intacta y sólo la habían visto sus propietarios. Peary decidió cambiar este estado de cosas.

En tiempos de Peary los *highlanders* del Ártico ya estaban en decadencia. Como pueblo más septentrional del globo, siempre habían estado en el límite de la supervivencia. Ahora, debido a una combinación de inviernos muy duros y una enfermedad que estaba matando sus perros —la misma de la que habían informado Kane y Hayes—, su número había disminuido hasta el punto de que eran sólo unos centenares. No obstante, conservaban las habilidades en el manejo de trineos y en la caza que les habían permitido sobrevivir durante tanto tiempo. Y aún tenían su Montaña de Hierro, que les daba aquella ventaja de vital importancia.

Cuando Peary les pidió que le llevaran a la Montaña de Hierro, sus esquimales se mostraron reacios. No creían en ningún dios, pero tenían lugares sagrados y la Montaña de Hierro era uno de ellos. Dijeron que el viaje hasta la Montaña era difícil y sólo podía hacerse en ciertos momentos del año. En realidad no querían que Peary fuese allí. Pero Peary insistió y, como él y sus compañeros habían sido tan generosos con sus regalos, los esquimales acabaron accediendo a llevarle al lugar. Resultó que la Montaña de Hierro consistía en tres meteoritos llamados «Perro», «Mujer» y «Tienda». El Perro pesaba unos ciento treinta y seis kilos; la Mujer, tres toneladas, y la Tienda, cien toneladas. Durante siglos los esquimales habían cortado trozos de aquel maná ferroso para hacer arpones, puntas de flecha y cuchillos. Desde el punto de vista cultural no tenían precio, pues habían hecho posible, como escribió Peary, «que toda una tribu aborígen, la más septentrional de la Tierra, probablemente la más pequeña, y tal vez la más interesante, en cuyo hábitat no hay metal, pasara de la edad de piedra a la del hierro»<sup>[711]</sup>. Peary grabó previsoramente sus iniciales en la Mujer. En una fecha futura quizá podría hacer con aquellos tesoros algo más que descubrirlos.

Cuando Peary regresó al «pabellón del aniversario» aquel verano, se encontró con que sus hombres se hallaban al borde del motín. Al igual que Verhoeff en el viaje anterior, estaban hartos de los Peary. Dos de ellos seguían postrados en cama, debido

a la marcha forzada que habían hecho en la primavera, y todos tenían hambre, ya que les quedaban pocas provisiones. Cuando el *Falcon* volvió en agosto de 1894, subieron a bordo con gratitud. Peary, sin embargo, optó por quedarse un año más en compañía de Henson y otro voluntario, Hugh Lee. «Los demás miembros de mi grupo habían descubierto que el trabajo en el Ártico no era la merienda campestre que habían imaginado», escribió Peary, «y pensando sabiamente que una retirada a tiempo era una victoria, habían decidido volver a casa; sólo Lee y Henson fueron lo bastante valientes y leales como para quedarse<sup>[712]</sup>» Peary no fue del todo sincero en este caso. El *Falcon* sólo había traído una cantidad limitada de provisiones, con lo cual era imposible que se quedaran todos, aunque hubiesen querido. El segundo jefe, Samuel Entrikin, dijo que había algunos que estaban dispuestos a soportar un segundo invierno, si podían tener la seguridad de alimentarse. «Sus hombres le sirvieron bien, lo mejor que pudieron en aquellas circunstancias<sup>[713]</sup>, comentó Entrikin. Pero Peary se alegró de que se fueran. Desde el principio había pensado que su grupo era demasiado grande... al menos eso dijo más adelante. En realidad quería librarse de ellos para no correr el riesgo de que alguien se le adelantara, como había estado a punto de suceder cuando la demostración de independencia de Astrup. Permitted que Henson y Lee se quedaran sólo porque uno era su sirviente y el otro su admirador incondicional, un adorador joven e inexperto, tal como había sido Astrup antes de que se le subieran los humos. Cuando el *Falcon* zarpó el 28 de agosto de 1894, Peary se sintió aliviado: «Así termina, con el barco que desaparece, la malaventurada primera parte de mi expedición y empieza la segunda<sup>[714]</sup>»..

La segunda fue apenas mejor que la primera. El 8 de octubre, Peary y Henson fueron con un esquimal a inspeccionar la ruta que había abierto el grupo en la primavera. El segundo día de expedición cayó sobre ellos una tormenta tan feroz que el esquimal decidió regresar y dejó a Peary y Henson inmovilizados en un glaciar. El esquimal tardó cuatro días en llegar al campamento, medio muerto de hambre y tan debilitado, que tuvo que hacer gateando los últimos kilómetros. Peary y Henson aguantaron un poco, ateridos de frío, hasta que finalmente también se retiraron. «No se me ocurrió ningún plan para el futuro», escribió Peary. «No sentía interés por nada... escenas y recuerdos felices, de antes de que este diablo de la exploración del Ártico se apoderara de mí, surgían y se alineaban frente a las preciosas horas de mi vida que estaba malgastando... hasta que me pareció que con esto, y el incesante silbido del viento y la nieve, iba a perder el juicio<sup>[715]</sup>». No consiguió localizar ninguno de los depósitos que habían dejado en primavera.

Aquel invierno Peary sufrió una depresión. Su esposa y su hija habían regresado en el *Falcon* y notaba mucho su ausencia. Escribió a Josephine el 6 de enero de 1895:

«Fría y más triste aún parece la habitación esta noche y mi anhelo se extiende hacia ti desde un corazón triste. Nunca me he sentido tan solo como esta noche, nunca, si Dios me concede el que vuelva a tenerte entre mis brazos, volveré a

dejarte durante tanto tiempo. El pasado es negro; el futuro, más negro. Matt [Henson] sigue enfermo, Lee se encuentra en un estado que me hace temer por su cordura y a veces tengo la sensación de que me estoy volviendo loco. He perdido la esperanza optimista, el brío, soy un viejo; a veces pienso que quizá te he perdido»<sup>[716]</sup>.

En marzo de 1895, con todo, ya había recuperado los ánimos y las fuerzas y estaba preparado para afrontar el viaje, aunque no sin cierto temor. En 1894 habían dejado casi una tonelada y media de provisiones, que incluían la totalidad del pemicán y el alcohol, en los depósitos que ahora no podía localizar. Debido a ello tenían sólo un mínimo de provisiones para el viaje de ida y nada para el regreso. Una vez en Independence Bay, y durante el retorno al «pabellón del aniversario», él y sus compañeros tendrían que vivir de la tierra, suponiendo que quedase algo que matar. Era una misión casi suicida y Peary lo sabía. «Haré todo lo que un hombre puede hacer», escribió en una última carta. «El resto está en Sus manos<sup>[717]</sup>» No pidió que lo rescataran: «Es innecesario enumerar las posibilidades, ya que una vez que haya puesto unos ciento sesenta kilómetros del Gran Hielo entre el pabellón y yo, ninguna ayuda humana será capaz de encontrarnos o socorrernos en el caso de una catástrofe»<sup>[718]</sup>..

Peary, Henson y Lee emprendieron el viaje a Independence Bay el 1 de abril de 1895, acompañados por seis esquimales, que se echaron atrás después de algo más de ciento sesenta kilómetros, dejando que Peary y los demás continuasen con tres trineos y cuarenta y dos perros. Unos ochocientos kilómetros después únicamente quedaban once perros, tres de los cuales sólo servían para comérselos. Lee, por su parte, había llegado al límite de sus fuerzas. Era el momento crítico. ¿Debían volver mientras les quedaran suficientes (apenas) provisiones para llegar al pabellón, o debían continuar hasta llegar a Independence Bay con la esperanza de encontrar caza allí? Peary decidió seguir adelante. Dejando a Lee donde estaba, para recogerle al volver, él y Henson se dirigieron a la costa. «Sentí», escribió Peary, «que en aquel momento frío y deliberado tomamos la copa de oro de la vida en nuestras manos y que la copa se había vuelto súbitamente muy frágil<sup>[719]</sup>».

Finalmente llegaron a Independence Bay, pero durante las dos semanas que pasaron allí no exploraron, porque estuvieron demasiado ocupados haciendo acopio de provisiones para el viaje de vuelta. El 1 de junio, después de cazar varios bueyes almizcleros y prácticamente sin haber añadido nada al mapa de la región de Peary, emprendieron la retirada. Tenían nueve perros y provisiones para catorce días.

Fue un viaje increíble. Peary les obligó a hacer incluso más de treinta kilómetros diarios y estuvo a punto de matar a Lee, que suplicó que lo dejaran morir mientras ellos seguían adelante. «Llegaremos todos o no llegará nadie»<sup>[720]</sup>, replicó Peary. Continuaron y Peary se arriesgó una y otra vez para encontrar la ruta más corta. Lee

dijo más adelante que era tan imprudente al cruzar grietas, que parecía que quisiera matarse. Lo atribuyó a que Peary prefería morir a volver convertido en un fracasado, lo cual no dejaba de tener fundamento, porque desde la partida con pocas provisiones hasta la decisión de seguir adelante, después de más de ochocientos kilómetros, y luego volver corriendo de Independence Bay, cada paso de la expedición parecía impulsado por un deseo de muerte. Llegaron vivos, no obstante. En la última semana de junio de 1895 entraron en el «pabellón del aniversario», famélicos, medio enloquecidos (Peary pensaba que Henson trataba de envenenarle) y con un solo perro de los cuarenta y dos que tenían al partir. El viaje fue un ejemplo estupendo de valor y fortaleza, un ejemplo que quizá sólo Peary podía llevar a una conclusión feliz. Pero no había servido absolutamente para nada. Groenlandia no estaba mejor explorada y el Polo Norte no se encontraba más cerca que cuando salieron del «pabellón del aniversario». Peary había fracasado, lo cual era peor, mucho peor, incluso que el hecho de que alguien se adelantara a él.

Y, sin embargo, aunque había fracasado en un sentido, había triunfado en otro. A su regreso a Estados Unidos, se llevó dos de los meteoritos de los esquimales, el Perro y la Mujer. En 1897, volvió con refuerzos y se llevó la Tienda. Los esquimales creían que la Tienda tenía alma, y también Peary, al arrastrarla unos setenta metros hasta el barco, se preguntó si poseería alguna fuerza sobrenatural. «La fuerte y hosca obstinación y la enorme inercia del gigante contra el intento de moverlo; su desprecio y su desdén absolutos ante los intentos de guiarlo y controlarlo una vez en movimiento, y la forma implacable en que destruía todo lo que se oponía a él parecían demoníacos<sup>[721]</sup>» Si un trineo chocaba casualmente con él en la oscuridad, «un chorro centelleante de chispas iluminaba la oscuridad y una nota grave, sonora como una campana, un toque a rebato polar, o el rugido mitad doloroso mitad enfurecido de un alma perdida respondía al golpe»<sup>[722]</sup>. Pero Peary podía enfrentarse a cualquier demonio.

El trío de piedras mágicas convirtió el fracaso de Peary —del cual el público era sólo vagamente consciente— en un triunfo. Había captado la esencia de la vida esquimal, los misteriosos y potentes emblemas de la cultura ártica que durante ochenta años se les habían escapado a todos los exploradores. De haber embotellado la aurora boreal, no habría podido encontrar una acogida más efusiva. Excusó sus acciones empleando términos que una época acostumbrada a los actos de profanación cultural comprendería bien. Dijo que los meteoritos ya no tenían ninguna utilidad para los esquimales, que podían comprar hierro a exploradores como él mismo —lo cual, en cierto sentido, era verdad— y que tenían mucho más valor para los científicos occidentales que para los propios esquimales. La Smithsonian Institution de Washington acabó comprándolos por cuarenta mil dólares, determinó que eran como la mayoría de los demás meteoritos y los incluyó en su colección. En ella siguen hoy día.

Peary también ayudó al departamento de antropología de la Smithsonian con un

«regalo» —que el instituto pagó con dinero contante y sonante— que consistía en varios esqueletos esquimales que había exhumado y seis ejemplares vivos, tres adultos y tres niños, a los que había atraído al sur con la promesa de «casas bonitas y calientes en la tierra del sol y armas de fuego y cuchillos y agujas y muchas otras cosas»<sup>[723]</sup>. Los esquimales fueron alojados en el sótano del museo, donde poco a poco murieron de neumonía. El museo quiso guardar las formas y organizó un entierro para apaciguar a uno de los chicos, cuyo padre había sido uno de los primeros en fallecer. Dentro del ataúd había un tronco: el cadáver del padre del chico fue disecado por estudiantes de medicina y enviado luego a una planta de maceración, donde quitaron la carne y volvieron a juntar los huesos para exhibirlos en el Museo de Historia Natural de Nueva York. En mayo de 1898 ya habían muerto cuatro de los esquimales.

Peary había conocido personalmente a la mayoría de ellos. Uno era el hijo de Kalutunah, el antiguo adversario y amigo de Kane y Hayes. Incluso sabía los nombres de algunas de las personas cuyos esqueletos había exhumado. Les había prometido de todo para salvar su reputación y la habían salvado. Cuando primero murieron los adultos y luego una niña, Peary se distanció de ellos. Se había hecho responsable de llevarlos a Estados Unidos y luego, si querían, conducirlos de vuelta al Ártico en su siguiente viaje. Fue mala suerte que murieran en el ínterin. Los dos niños que sobrevivieron fueron enviados a casa más adelante. Uno murió en el Ártico, el otro —que había presenciado el simulacro de entierro de su padre— regresó a Estados Unidos, donde sucumbió a la epidemia de gripe de 1918.

Mientras tanto, Peary fue tratado como un héroe. En 1896, la Sociedad Geográfica Norteamericana le otorgó una medalla de oro y al año siguiente hizo lo mismo la Real Sociedad Geográfica, donde Clements Markham le calificó de «sin excepción, el más grande viajero polar del mundo». Con todo, aún tenía que alcanzar su objetivo y, a medida que se acercaba a la edad de 40 años, empezó a dudar de que alguna vez lo consiguiera. «Nunca veré el Polo Norte a no ser que alguien lo traiga aquí», declaró. «A mi modo de ver, semejante tarea requiere un hombre mucho más joven que yo»<sup>[724]</sup>.

## «Unos cuantos dedos de los pies no son mucho...»

El desaliento de Peary duró poco. En 1898 ya estaba haciendo planes para su siguiente expedición al polo, que esta vez no pasaría por Groenlandia, sino que subiría por la cuenca de Kane y la isla de Ellesmere, donde, tras establecer una colonia de esquimales como base en el norte, esperaría hasta el momento en que pudiera «salir disparado hacia el polo como una bala de cañón»<sup>[725]</sup>. De nuevo la Armada estadounidense puso una objeción. Había contratado a Peary como ingeniero civil y como tal le pagaba, pero llevaba casi un decenio sin verle el pelo. Había un puesto esperándole en Mares Island, en la costa occidental —lejos de los intrigantes de Washington— y querían que lo ocupase, lo cual no era irrazonable. Una vez más Peary se adelantó a la Armada. Su causa recibió apoyo de una serie de políticos y plutócratas que querían que Estados Unidos ganara la carrera del polo y también, posiblemente, que sus nombres fueran inmortalizados en la línea de llegada, porque dar el nombre de sus patrocinadores a puntos lejanos era uno de los regalos más persuasivos que Peary podía ofrecer. Como dijo en una carta destinada a recaudar fondos, «si gano en esta empresa, los nombres de los que la hicieron posible permanecerán en los siglos venideros flotando eternamente sobre los restos olvidados y sumergidos de nuestro tiempo y nuestros días»<sup>[726]</sup>. Después de todo, añadió, la única razón por la cual la gente recordaba a Fernando de España era por haber enviado a Colón a descubrir América. Así nació el «Club Ártico de Peary». El club no celebraría su primera reunión hasta 1899, pero el concepto estaba ahí, al igual que un grupo básico de aspirantes a «Fernandos», encabezado por el senador Morris Ketcham Jesup, que proporcionó el respaldo económico para poner en marcha la nueva expedición de Peary y la influencia política que aseguró que su hombre gozara de libertad para dirigirla. La Armada se indignó cuando el presidente Roosevelt en persona firmó la orden que concedía a Peary todo el permiso —el permiso pagado, además— que necesitaba para cumplir su objetivo.

Peary zarpó el 4 de julio de 1898 a bordo del *Windward*, el mismo barco que había traído a Nansen de la Tierra de Francisco José y que era una donación de Alfred Harmsworth. Quizás a Peary le gustó esta coincidencia. El barco que había rescatado a Nansen del hielo, su rival, sería el barco en el que él, Peary, llegaría al polo. Pero el



*Windward* le llegó mal preparado. No era tan fuerte como a él le hubiera gustado y tampoco era tan poderoso, toda vez que una huelga industrial en Gran Bretaña había impedido instalar los motores más grandes que le habían prometido. El *Windward* avanzaba a un máximo de tres nudos y medio en las circunstancias más favorables, lo cual quería decir que distaba mucho de ser el ariete que Peary necesitaba para romper el hielo del estrecho de Smith. Habría podido esperar hasta que instalasen motores mejores, pero no había tiempo, porque un «factor inquietante, representado por la apropiación de mi plan y mi campo de trabajo por otro había salido ahora a la palestra»<sup>[727]</sup>; tenía que actuar con rapidez porque, como escribió en el *Bulletin of the Geographical Society of Philadelphia*, «no deseaba verme distanciado en mi propio dominio»<sup>[728]</sup>. El «factor inquietante» era Sverdrup.

Mientras Peary trazaba su ruta para llegar al polo, Otto Sverdrup había planeado un viaje cuyo objeto era explorar las islas del norte del Ártico. No había ningún deseo de rivalidad en el ánimo de Sverdrup. Manifestó claramente que no tenía los ojos puestos en el polo y también dejó claro que le interesaban las regiones situadas al oeste de Groenlandia, que eran más provechosas desde el punto de vista científico. Excusas de esta clase las habían dado todas las expediciones «científicas» desde los tiempos de Kane, pero en este caso eran sinceras. ¿Por qué iba Sverdrup a molestarse por el polo, cuando prácticamente ya había llegado a él en el primer viaje del *Fram*? ¿Por qué iba a discutir la creencia, que era casi universal desde el retorno de Nansen, de que el Polo Norte no era nada más que un mar cubierto de hielo? Además, tratar de superar a Nansen en el barco que Nansen había construido, y que Nansen le había prestado para que hiciera descubrimientos importantes, habría sido deshonroso.

Peary no tenía más sentido del honor que el suyo propio y por esta razón vio con malos ojos la intrusión de Sverdrup en «mi propio dominio». No creía que los noruegos —que, por cierto, habían organizado una expedición mucho más fuerte y capaz que la suya— fueran al norte con propósitos altruistas. Como dijo a Jesup, fue «un intento sin escrúpulos... de apropiarse de mi ruta, mis planes y mis objetivos»<sup>[729]</sup>. En el léxico de lo imperdonable que tenía Peary, «apropiación» competía con «adelantarse». Según una fuente, sin embargo, el cónsul estadounidense en Bergen había dado a Peary detalles de los preparativos de Sverdrup. Como éste había planeado su expedición durante, como mínimo, tanto tiempo como Peary, puede que el culpable de apropiación fuera éste.

En cualquier caso, iba a ser el viaje más desdichado e inútil de Peary. El *Windward* atravesó el estrecho de Smith al mando de un capitán con experiencia llamado Robert Bartlett. Peary había aprendido las lecciones de sus expediciones anteriores y había reducido su grupo para que sólo los mejores formasen parte de él. Las balas de cañón —es decir hombres encargados de los trineos— que Bartlett dispararía en el polo eran Peary, Henson y un tal doctor Tom Dedrick. No habría otros, salvo los esquimales a los que contratarían sobre la marcha. Aquel primer invierno, el *Windward* encontró un fondeadero en Cape d'Urville, en la costa

occidental de la cuenca de Kane, pero Peary aún albergaba esperanzas de llegar a la antigua estación de Greely, Fort Conger. Esta vivienda de madera parecía un granero, había alojado al grupo de Greely durante el año de cooperación internacional en el polo y seguía intacta. También había en ella combustible y provisiones que Peary esperaba usar para sus propios fines. El *Fram* de Sverdrup se encontraba a unas veinte millas al sur de Cape d'Urville. Los noruegos no representaban ninguna amenaza, pero Peary se sintió obligado a decirles que se fueran. Y ésta fue la causa de que, una noche de octubre de 1898, Sverdrup viera interrumpida su cena por un desconocido vestido con pieles que le advirtió de que el canal de Robeson estaba cerrado.

El súbito encuentro de Peary y Sverdrup no apareció en el diario del primero, exceptuando una referencia oblicua. Pero Henson dejó constancia de su reacción. Andando de un lado a otro del camarote, Peary exclamó: «¡Puede que en este mismo minuto Sverdrup esté planeando llegar antes que yo a Fort Conger! ¡No puedo permitírselo!... ¡Llegaré a Conger antes que Sverdrup, aunque me cueste la vida!»<sup>[730]</sup>.

Efectivamente, llegó a Conger antes que Sverdrup y estuvo a punto de costarle la vida. Con Dedrick, Henson y dos esquimales partió en trineo hacia el norte el 20 de diciembre de 1898 y llegó a Conger dieciocho días después. A la luz del último petróleo que le quedaba, localizó la cocina de Greely y la estufa de los oficiales y las encendió. Sobre aquel día Sverdrup, que se hallaba al sur, escribió: «Tengo la sospecha de que han sido las veinticuatro horas más frías que he experimentado en mi vida»<sup>[731]</sup>. La temperatura era de 56 grados bajo cero y los hombres de Sverdrup tuvieron que ponerse hornillos Primus debajo de sus jerseys de Islandia para derretir el hielo que se les había acumulado en el cuerpo. (Hacía tanto frío que la nieve *caía* dentro de la hermética tienda de Sverdrup). Para Peary, que se hallaba a la intemperie y expuesto al viento, las condiciones eran insoportables. Cuando encendió las estufas en Fort Conger, confesó a Henson que ya no sentía nada en los pies.

«Matt pasó un cubo a Ahndloo y le dijo que lo llenase de nieve», escribió el biógrafo de Henson. «Luego metió la hoja de su cuchillo debajo de la parte superior de las botas de piel de foca de Peary. Rasgó las botas de ambos pies y luego le quitó con cuidado los zapatos de piel de conejo que llevaba debajo». Ambas piernas eran de un color blanco exangüe hasta las rodillas y, cuando Matt le quitó los zapatos, varios dedos de cada pie se pegaron a la piel de conejo y se desprendió de ellos la primera falange.

—¡Dios mío, teniente! ¿Por qué no me dijo que tenía los pies congelados? — exclamó Matt.

—No hay tiempo para mimar a los enfermos por el camino —replicó secamente Peary. Luego, en tono reflexivo, añadió—: Además, unos cuantos dedos de los pies no son mucho que dar a cambio de llegar al polo<sup>[732]</sup>.

Dedrick amputó seis dedos de los pies de Peary. Durante el mes siguiente Peary

estuvo postrado en cama mientras las tormentas rugían en el exterior. Durante «aquellos interminables días negros»<sup>[733]</sup>, como los llamó, doce perros murieron por haber comido alimentos en mal estado y a Henson le costó persuadir a los dos esquimales a que no les abandonaran llevándose los animales que quedaban. «A veces no podía reprimir un gruñido al pensar que el cuerpo que Dios me había dado estaba ahora mutilado para siempre», escribió Peary en su diario, «pero nunca perdí la fe... Sabía que aún haría el trabajo que me había señalado a mí mismo»<sup>[734]</sup>. En las paredes de Fort Conger grabó una cita de Séneca: «*Inveniam viam aut faciam*». [Encuentra un camino o hazlo]. En cuanto fue posible, cuando mejoró el tiempo, el grupo volvió al *Windward*, con su líder atado a un trineo y dictando su diario a Dedrick sobre la marcha. Hicieron el viaje de más de cuatrocientos kilómetros en once días, con temperaturas de 51 grados bajo cero. Al llegar, Dedrick cortó otros dos dedos de los pies de Peary, dejándole sólo con los dos meñiques.

Sverdrup estaba fascinado con el *Windward*. No sabía lo que había ocurrido en Fort Conger, pero había visto el ir y venir de trineos. Poco después del regreso de Peary, envió a su segundo, Victor Baumann, a ver cómo andaban las cosas. Baumann le informó de que Peary no podía salir de su camarote y, al principio, estaba de muy mal humor y no había querido verle. Sin embargo, celebró una entrevista reveladora con Bartlett, que le dijo que temía por la expedición y que, si el hielo se rompía, se iría enseguida. Pero Bartlett temía que sus «probabilidades de irse de allí distaran mucho de ser favorables»<sup>[735]</sup>, y le parecía muy improbable que pudieran salir de allí a pie. Baumann pensaba igual. «Lo peor de todo, en lo que se refiere a la tripulación», escribió, «era que estaba mal provista de ropa y muy mal preparada para un largo viaje por el hielo. En cualquier caso, la intención del propio Peary era seguir avanzando hacia el norte a pesar de todo»<sup>[736]</sup>. Al día siguiente Peary concedió por fin una audiencia a Baumann y éste le explicó el motivo de su visita: comprobar adónde iba Peary con el fin de evitar que Sverdrup duplicase sus esfuerzos. Peary no soltó prenda. No sólo se negó a decir adónde iba, sino que tampoco quiso decir dónde había estado y no mencionó Fort Conger en ningún momento. Cuando Baumann lo compadeció por haber perdido dedos de los pies, Peary respondió en tono solemne: «Aquí arriba hay que arriesgarse, ¿sabe?»<sup>[737]</sup>..

Después de ese desconcertante encuentro, Sverdrup siguió sin saber cuáles eran las intenciones de Peary, así que se encogió de hombros y siguió adelante. En 1899, mientras Sverdrup atravesaba en trineo la isla de Ellesmere, Peary volvió a Fort Conger con la esperanza de encontrar una ruta para llegar al norte. Fue una locura. Sus pies aún no estaban curados y las heridas empezaron a abrirse a causa del esfuerzo de viajar. Una vez más tuvieron que llevarle de vuelta al barco en trineo. Para compensar su fracaso, clamó contra la ineficiencia de Greely al permitir que sus hombres pereciesen, en 1884. Peary y sus esquimales habían podido cazar muchos animales y, de no haber sido por los pies, habrían sobrevivido con toda comodidad en Fort Conger. Estaba claro que Greely no era del mismo calibre que él. «Los horrores

del cabo Sabine no son inevitables», escribió más adelante Peary. «Son una mancha en los anales de la exploración estadounidense del Ártico<sup>[738]</sup>». Lo que Peary no se entretuvo en comentar fue que las circunstancias de las dos expediciones fueron totalmente distintas y que, si bien los hombres de Greely habían pasado hambre, nunca habían sido descuidados hasta el extremo de padecer congelación, cosa que Peary no podía decir de sí mismo.

Después de estas dos salidas infructuosas, cualquier persona que no fuera Peary habría abandonado la carrera. Pero él, no. Llevó el *Windward* a la orilla opuesta de la cuenca de Kane y atacó la costa de Groenlandia en la primavera de 1900, arrastrando sus pies destrozados hacia el norte en busca del polo. Su empuje era irrefrenable. Le impelía el deseo furioso de vencer a sus competidores, pasados y presentes. También le impulsaba una sensación de apremio semidivino. «Hay algo más allá de mí», escribió a Josephine, «algo fuera de mí, que me impele de forma irresistible al trabajo<sup>[739]</sup>». El trabajo. Cómo recordaban a Hall estas palabras, con su trasfondo de evangelismo y ética protestante. Pero Peary no era religioso. Lo único que tenía en común con Hall era una obsesión. Desde la época de Franklin se decía que los exploradores llevaban el virus del polo en la sangre. El que llevaba Peary era de una cepa más virulenta que el que habían llevado los exploradores hasta entonces. Tenía que seguir adelante... costara lo que costara.

En 1900 el mundo celebraba la llegada de un nuevo siglo, aunque era un siglo en el que poco había cambiado: Gran Bretaña estaba en guerra en Sudáfrica, Rusia ocupaba Manchuria, Francia sojuzgaba el Sáhara y Alemania fundaba colonias en Tanzania y Namibia. Bélgica, hambrienta de caucho, exprimía el Congo; Portugal apretaba las tuercas en Angola y Mozambique, y Estados Unidos acababa con la dominación española en las Filipinas. Austria-Hungría penetraba hacia el sur en los Balcanes y el Imperio otomano se felicitaba por una matanza más de albaneses. En el Extremo Oriente los bóxers sitiaban Pekín, y Japón preparaba su Armada para la destrucción definitiva de la flota del zar en la guerra de 1905. Ajeno a todo ello, Robert Edwin Peary avanzaba lentamente hacia el norte por la costa occidental de Groenlandia.

El 8 de mayo, llegó a los 83° 24' norte, el punto más alto que alcanzaran Lockwood y Brainard cuando la expedición de Greely. Desde allí los dos hombres habían visto un promontorio al norte, el cabo Washington. Peary también pudo verlo y esperó fervientemente que no fuera el extremo septentrional de Groenlandia. Que alguien lo hubiese visto siquiera antes que él habría sido un duro golpe. Afortunadamente, al llegar al cabo Washington, vio que había otro cabo más al norte. «Me habría llevado una gran decepción», explicó, «si, después de llegar tan lejos, me hubiese encontrado con que los ojos de otro se habían adelantado a los míos en ser los primeros en contemplar la codiciada punta septentrional<sup>[740]</sup>». Varios días después llegó finalmente a la punta más septentrional de Groenlandia, a la que dio el nombre de cabo Morris Jesup en honor del más influyente de sus patrocinadores. Con todo, su

sensación de triunfo disminuyó al dar los primeros pasos en el océano Ártico. Al viajar por el hielo escabroso y fragmentado, se dio cuenta de lo difícil que era la tarea que se había impuesto a sí mismo. En el casquete de hielo de Groenlandia había podido avanzar más de treinta kilómetros diarios. Ahora sólo podía mantener la mitad de esa velocidad. Tras reflexionar, emprendió el regreso a Fort Conger y cubrió la distancia de más de seiscientos cuarenta kilómetros en el espacio de diecinueve días. Esperaría hasta que llegase otra primavera y se presentara otra ruta.

La vida en Fort Conger mejoraba cada año. Abundaba la caza y también el combustible. Peary había demolido la casa única y grande de Greely y había construido tres cabañas pequeñas que eran más fáciles de calentar; los restos de la casa anterior ardían bien. Además, había grasa de foca e incluso un poco de carbón que Henson transportaba en trineo desde una veta que había descubierto la expedición de Nares. «Maravillosa esta cabaña», escribió Peary, «esta vida tranquila, este calor<sup>[741]</sup>» Nunca había pasado una época más feliz en el Ártico, «tan libre de molestias, preocupaciones o irritación»<sup>[742]</sup>.. Al igual que un jugador de ajedrez, concentraba su pensamiento exclusivamente en la siguiente jugada, apartando toda distracción. Un día típico de Peary transcurría de la siguiente forma: levantarse a las cinco y media, beber más de un litro de café, ver lo que tramaba Dedrick a las ocho y luego pasar el resto de la mañana escribiendo o ideando maneras más compactas de empaquetar los pertrechos; al mediodía almorzaba (lo que había preparado Dedrick), después entraba un poco más de leña para su estufa y luego se entretenía con sus aparatos hasta las seis, la hora de cenar (también la cena la preparaba a menudo Dedrick), tras lo cual escribía, leía y trazaba planes antes de acostarse a las once. Su última tarea diaria consistía en hacer astillas para preparar el café la mañana siguiente.

Pero si Peary era feliz con este sistema de vida, Dedrick no lo era. Como médico de la expedición, opinaba que no recibía la consideración a la que tenía derecho. Tenía la impresión de que era un figurante al que llamaban cuando había que amputar dedos de los pies, pero al que, por lo demás, se dejaba en la cocina. También se sentía solo: Peary vivía inmerso en su soledad monomaniaca y Henson pasaba la mayor parte de su tiempo con los esquimales. En las pocas ocasiones que Henson le hablaba, lo hacía sin respeto. Al notar que iba perdiendo la confianza en sí mismo, Dedrick despertó a Peary de su trance polar y le exigió que hiciese algo. Quería que se supiera que él, Dedrick, era el segundo jefe, al menos nominalmente, y quería que así lo reconocieran Henson y los esquimales. Peary habló con Henson, pero lo hizo sin mucho entusiasmo, como se ve claramente en las notas que escribió antes de hacer su amonestación:

«Has estado a mi servicio el tiempo suficiente para mostrarme respeto en las cosas pequeñas... Tengo derecho a esperar que me llames “señor” siempre... Que me prestes atención cuando te hablo y que demuestres que has oído las

instrucciones que te dé, diciendo “sí, señor” o “muy bien, señor”... No tengo nada que criticar cuando estamos juntos a solas, pero cuando el doctor o varios esquimales están presentes o cuando estamos a bordo del barco eres muy diferente... Vamos a ver, ¿hay algo que, si fuera diferente, te haría las cosas más agradables?»<sup>[743]</sup>.

Estas irritaciones de Dedrick molestaban a Peary. Le distraían de sus planes, su cargar y volver a cargar los trineos, su jugar con los aparatos, su cortar leña y su litro y pico de café por las mañanas. Lo que dijera a Henson no hizo más que disimular una brecha que era cada vez mayor. Aquel invierno, con el médico todavía insatisfecho, Peary le despidió y le ordenó que regresara inmediatamente a Estados Unidos. Pero Dedrick se negó a ir más al sur de Etah, donde, según dijo, los esquimales le necesitaban. Luego, al declararse una epidemia en el cabo Sabine, atravesó la cuenca de Kane, porque también allí le necesitaban. De vez en cuando volvía a Fort Conger, porque, según él, también allí hacía falta. Fue algo extraordinario y sin precedentes. Nadie había despedido nunca a un hombre así en el Ártico, diciéndole que hiciese las maletas y se fuera andando a casa. Y nadie había reaccionado jamás como reaccionó Dedrick, adoptando las costumbres de los nativos y quedándose con la esperanza de que se le restituyera en el cargo. Peary le llamaba ese «médico loco»<sup>[744]</sup>.

No menos extraños eran los acontecimientos que tenían lugar al sur. Mientras Peary subía en trineo por Groenlandia, el *Windward* había ido en busca de pertrechos y, en el viaje de vuelta, había traído a Josephine y Marie Peary. El barco se vio entonces bloqueado a la altura del cabo Sabine y tuvo que pasar el invierno allí; todo habría ido muy bien de no haber sido por una joven esquimal que también iba a bordo. Allakassingwah o «Ally» había sido la amante de Peary en una etapa anterior de la expedición y, como dijo alegremente a Josephine, llevaba en las entrañas un hijo suyo. «Te habrás llevado una sorpresa, o quizás enfadado, al saber que subí en un barco», escribió Josephine a su marido en una carta que éste no recibiría hasta la primavera de 1901, «pero, créeme, de haber sabido cómo te iban las cosas, no hubiera venido»<sup>[745]</sup>. Dice mucho en favor de Josephine —o tal vez de Peary— que las dos mujeres no sólo sobrevivieran al invierno en la proximidad forzada de un barco, sino que, además, se soportaran la una a la otra razonablemente bien.

Luego estaba Cook, que en agosto de 1900 había sido enviado al norte para ver si Peary necesitaba ayuda. Cook, que ya era hostil a Peary, quedó horrorizado ante lo que encontró. Dedrick «vivía en agujeros subterráneos como los salvajes»<sup>[746]</sup>, y los esquimales morían como moscas a causa de lo que Peary dijo que era disentería, pero Cook, al igual que Dedrick, reconoció como una epidemia. Más adelante lo llamó «una de las más sombrías páginas inéditas de la historia del Ártico»<sup>[747]</sup>. Cook fue a Fort Conger, donde diagnosticó que Peary padecía anemia y no estaba en condiciones

de servir. «Está usted acabado como viajero a pie», dijo, «porque sin dedos y con muñones dolorosos en los pies nunca podrá calzar raquetas ni esquiar<sup>[748]</sup>». También aconsejó a Peary que comiese más carne cruda, a lo cual Peary contestó que prefería morir. Al marcharse Cook, Peary siguió como antes: cargando los trineos, trazando planes y bebiendo café.

Peary no hizo nada más durante 1901: las condiciones eran desfavorables o poco propicias. En marzo de 1902, sin embargo, se fue al norte con Henson, subiendo por la costa occidental de los canales de Kennedy y Robeson y alcanzando la punta más septentrional de la isla de Ellesmere a comienzos de abril. Allí estaba el océano Ártico, en su inmensidad rizada y llena de fisuras, y Peary pasó por encima de él. Llegó a los 84° 17' norte antes de que un ancho canal de aguas abiertas le cortara el paso. Esperó que el canal se helara, pero no fue así y el 21 de abril se dio por vencido. Durante la retirada observó que el mar Paleocrístico de Nares, formado supuestamente por hielo inamovible y secular, era en realidad tan volátil como el resto de la banquisa ártica. Durante el viaje al norte la deriva lo había empujado doce grados al oeste. En estas circunstancias llegar al polo sería aún más difícil de lo que había imaginado.

Fue el golpe más aplastante que Peary había sufrido hasta la fecha. «La partida ha concluido», escribió en su diario. «Mi sueño de dieciséis años ha terminado... He luchado tan bien como he podido. Creo que ha sido una buena lucha. Pero no puedo llevar a cabo lo imposible<sup>[749]</sup>» Al hacer un repaso de su vida, se dio cuenta de lo mucho que su obsesión le había costado, de que había pasado mucho tiempo lejos de su esposa y su familia, de las muchas cosas que se había perdido durante aquellos años en el hielo. Su hija apenas le conocía, otro hijo había nacido y muerto en su ausencia, y también su madre había fallecido. ¿Y qué había conseguido a cambio de todo ello? «Ahora soy un viejo mutilado, fracasado después del más arduo trabajo, lejos de la esposa y la hija, mi madre muerta, un bebé muerto. ¿Ha valido la pena?»<sup>[750]</sup>.

Peary nunca había estado tan abatido.

«Al contemplar el paisaje que hace unos años me habría llenado de entusiasmo, al pensar en las grandes esperanzas de entonces y compararlas con mi actual falta de energía, de interés, de euforia; al pensar en los cuatro últimos años y en lo que he pasado; al pensar en todas las nimiedades en que me he ocupado y sigo ocupándome, todo parece tan pequeño, tan inútil, que podría llorar a causa de la angustia que embarga mi espíritu<sup>[751]</sup>».

El *Windward* le recogió el 5 de agosto de 1902 —y también recogió a Dedrick, lo cual amargó todavía más a Peary— y trajo una noticia desoladora. Peary había salido de los cuatro últimos años de desdichas con un único consuelo: sin la ayuda de un

barco, había llegado más al norte de la masa continental ártica que cualquier otro ser humano. Pero ahora se enteró de que ni siquiera le cabía ese honor. En 1900, una expedición italiana al mando del duque de los Abruzos había alcanzado los 86° 34' desde la Tierra de Francisco José, más de doscientos veinte kilómetros más al norte que Peary.

Había fracasado.



Durante su prolongado duelo con Groenlandia, Peary había prestado escasa atención a lo que ocurría en otras partes del mapa polar. Confiando en la ruta que había elegido y con la certeza de que nadie superaría jamás a Nansen en la banquisa escandinava y siberiana, no había hecho el menor caso de la ruta del nordeste. Pero otros habían pensado en ella y la actividad había sido intensa. Barcos rusos exploraron nuevas islas a la altura de Siberia, el montañero británico *Sir Martin Conway* hizo la primera travesía de Spitsbergen y el príncipe Alberto de Mónaco trazaría más adelante el mapa de parte de su costa. Alemanes y suecos estaban allí, del mismo modo que individuos como Walter Wellman, estadounidense que había hecho varios intentos desastrosos de llegar al polo desde Spitsbergen y la Tierra de Francisco José y que, al volver de su último fracaso, en 1899, había sido recibido por un titular de periódico que decía: «WELLMAN HA VUELTO, LISIADO».

Otro estadounidense era Evelyn Baldwin, cuyo viaje a la Tierra de Francisco José en 1901 fue patrocinado generosamente por el magnate de la industria química William Ziegler. «La Expedición Baldwin-Ziegler se ha organizado *para llegar al polo*», anunció Baldwin. «Ni la investigación científica ni siquiera una marca del “punto más septentrional” son suficientes; nuestro propósito sólo puede satisfacerlo la conquista de ese lugar tan buscado desde donde sólo se puede señalar el sur<sup>[752]</sup>» El único triunfo de Baldwin residió en la escala de su fracaso. Tras malgastar su carbón tratando de encontrar una ruta marítima que pasara por encima del archipiélago, hizo una única salida con trineos y, como dijo un hombre, «se las arregló para perder más de trescientos perros y casi catorce toneladas de pemicán»<sup>[753]</sup>. Ziegler envió una segunda expedición, al mando del subordinado de Baldwin, Anthony Fiala, pero aunque éste fue menos calamitoso que Baldwin, sus tres intentos de llegar al polo no le llevaron más al norte de los 82 grados. «Una empresa mal concebida, mal dirigida, indisciplinada», dijo de la expedición el británico Henry Feilden. «[Fiala es] un incompetente total... puede que sea un cocinero bastante bueno, pero no es un líder.»<sup>[754]</sup>. Al volver a Estados Unidos, Fiala encontró trabajo en una tienda de artículos deportivos de Nueva York.

Eran una pandilla variopinta esos exploradores de las rutas del este. Algunos eran capaces, otros estaban mal aconsejados y también los había que eran pura y

simplemente ridículos; la historia del Ártico han corrido un velo sobre ellos (aunque debe decirse, como atenuante, que fue una crueldad alabar a Fiala sólo como cocinero). Sin embargo, las payasadas de estos hombres no deberían pasarse por alto, porque demuestran que Peary en modo alguno monopolizaba el polo y que la «ruta norteamericana» a la que se consagró durante tanto tiempo era la que sus contemporáneos consideraban menos viable. También demuestran, como dejó claro la afirmación de Baldwin, que a la gente no le importaba la opinión de Clements Markham y otros como él. ¿Y qué si desde el punto de vista científico el polo representaba perder el tiempo? Seguían deseando llegar a él. Su ardor pervive en folios arrugados que se guardan en los archivos de los periódicos, en algún que otro boletín geográfico, en uno o dos libros que se concentran en las delicias deportivas del Ártico —escalar, principalmente, y cazar— y en el asombroso diario del duque de los Abruzos.

En sus fotografías oficiales Luigi Amadeo Giuseppe Mario Fernando Francesco de Saboya-Aosta, duque de los Abruzos, se parece a cualquier otro aristócrata europeo de la época: rígido, cargado de medallas, uniformado y luciendo charreteras, con un bigote engominado y un monóculo que sólo falta porque, es de suponer, se olvidó llevarlo al estudio. Da la impresión de ser un hombre solitario, reservado y digno, como correspondía a un vástago de la familia real más antigua de Europa, la Casa de Saboya, que desde 1861 ocupaba el trono italiano. Pero las fotografías no le hacen justicia. En realidad era vigoroso, un hombre audaz y un montañero intrépido. Había participado en la conquista de los Alpes y podía contar entre sus primeras ascensiones la del monte San Elías en Alaska. Más adelante ganaría fama en el Himalaya. En el decenio de 1890, el duque de los Abruzos era la cara nueva de Italia, una nación que apenas contaba treinta años de edad. ¿Por qué no iba Italia a dejar su impronta en el mundo con una expedición polar, justo como había hecho Alemania en el decenio de 1860? El duque era la persona ideal para hacerlo. Que fuese de sangre real también reforzaría el estatus del trono italiano, que nunca estuvo muy seguro.

Tanto si triunfaba como si fracasaba, el duque pensaba que la empresa valdría la pena. «De la utilidad práctica de las expediciones al polo se ha hablado con frecuencia», escribió.

«Aunque sólo se considerase la autoridad moral que se deriva de estas expediciones, creo que compensaría los sacrificios que exigen. Del mismo modo que los hombres que superan dificultades en sus luchas cotidianas se sienten fortalecidos por un encuentro con dificultades todavía mayores, también una nación debería sentirse aún más alentada y estimulada, por el éxito alcanzado por sus hijos, a perseverar en pos de su grandeza y su prosperidad<sup>[755]</sup>».

En 1898, el duque de los Abruzos encargó que le reservaran ciento veinte perros en el puerto ruso de Arkángel y, el 16 de enero de 1899, llegó a Christiania sin

anunciarse, con el propósito de sacar información de Nansen. Tenía sólo veintiséis años de edad, veinte menos que Peary y doce menos que Nansen. Conocía el trabajo en el hielo, estaba acostumbrado a las temperaturas bajo cero, por haber practicado el montañismo en grandes alturas, y estaba dispuesto a arriesgarlo todo por la gloria de Italia. Nansen le previno sobre lo que encontraría. El duque escuchó atentamente y seis meses después emprendió el viaje al polo.

Aparte de la guerra, los miembros de la realeza europea no eran famosos por participar en asuntos que requiriesen esfuerzo físicos, lo cual era una lástima, porque su riqueza y su influencia les brindaban oportunidades ilimitadas en ese sentido. El duque de los Abruzos, no obstante, era diferente: libre de la necesidad de obtener la aprobación del Gobierno o de recurrir a suscripciones públicas, sencillamente abrió sus arcas y siguió adelante. Un vez hubo reunido los hombres y el material necesarios, compró un barco ballenero de quinientas setenta toneladas, el *Jason*, que rebautizó con el nombre de *Stella Polare*, con un coste total de 38 413 libras esterlinas, y llegó a Arkángel el 30 de junio de 1899. La mitad de su tripulación era noruega, mezcla que él temía que pudiera resultar explosiva, dada la naturaleza manifiestamente nacionalista de la expedición, pero con gran satisfacción suya «italianos y noruegos se comportaron durante todo el viaje como si toda la tripulación fuera de una sola nacionalidad. Llevaba conmigo camaradas, más que subordinados»<sup>[756]</sup>.

De acuerdo con su plan, partirían de Arkángel con destino a la Tierra de Francisco José, donde instalarían un depósito de provisiones para ocho meses en la antigua base de Jackson, el cabo Flora; luego buscarían un fondeadero tan al norte como fuera posible. Durante el otoño instalarían una cadena de depósitos en las islas septentrionales del archipiélago y a la primavera siguiente los utilizarían en su intento de llegar al polo. Si el *Stella Polare* se hundía o se veía bloqueado por el hielo, se retirarían al cabo Flora y esperarían allí a que un barco de socorro les recogiera como estaba previsto o, si el barco de socorro no llegaba, escaparían en botes a Nueva Zembla o Spitsbergen.

Fue muy parecido al viaje de Nansen desde el *Fram*, pero a la inversa. De hecho, según un comentarista, el plan se trazó «bajo los consejos y la supervisión personales del doctor Nansen, que ayudó de todas las maneras posibles al éxito de la expedición»<sup>[757]</sup>. Quizás sea cierto que Nansen interviniera en la organización —el *Stella Polare*, *Jason* en su anterior encarnación, era el mismo barco que le había transportado a Groenlandia, y el duque se llevó los trineos y las canoas de Nansen—, pero probablemente el papel de Nansen se limitó a describir los obstáculos que el duque podía encontrar en la banquisa. Si realmente tuvo algo que ver con la expedición, insistiría en que se llevaran esquíes. Pero el duque prefirió viajar a pie y en trineo. A primera vista fue una decisión extraña, porque, desde el viaje de Nansen en Groenlandia, el esquí se había extendido desde Noruega hasta los Alpes y ahora era un pasatiempo de moda entre la elite europea. Pero el duque carecía por completo

de la pericia técnica de Nansen, ignoraba qué esquíes debían usarse según las condiciones imperantes, no sabía prepararlos ni repararlos y, en cualquier caso, se sentía más a gusto con un piolet y un bastón de alpinista, dos instrumentos que, a juzgar por todo lo que sabemos sobre los montículos y las crestas de la banquisa, serían tan útiles como los esquíes.

Lo primero en que se fijó el duque al llegar a Arkángel fue en el lamentable estado en que se encontraban los ciento veinte perros que había comprado. «Estaban encerrados en un recinto de unos dieciocho metros de largo por unos nueve de ancho y encadenados, cada uno por separado, a unos tablones clavados en el suelo», escribió.

«Nuestra llegada fue recibida con ladridos furiosos que ni siquiera los látigos de [mi agente] y sus hombres pudieron acallar. Había pelajes de toda suerte: negro, blanco, amarillo, corto, largo; orejas pequeñas y rectas, grandes y caídas. Los mayores no pasaban de unos sesenta centímetros y su estado de extrema delgadez, debido al viaje, el calor y las moscas, me infundió serias dudas sobre si esos animales podrían recorrer unos mil novecientos kilómetros arrastrando todo lo que se necesitaba para la expedición<sup>[758]</sup>».

Más alentador fue el goteo de dignatarios que subieron al *Stella Polare* para desear buen viaje a la primera expedición italiana al Ártico: su excelencia Morra, embajador en San Petersburgo, el gran duque Vladimir de Rusia, los condes de Oldofredi y Rignon, el *chevalier* Silvestri y el coronel Nasalli. Ninguno de ellos era muy notable, excepto el gran duque Vladimir y éste visitó el barco sólo por casualidad, pero el desfile complació al duque, dada la dificultad de llegar a Arkángel. «Dejó un recuerdo sumamente grato», escribió, «que nos acompañó a las desoladas regiones árticas y más de una vez nos animó durante las largas noches invernales». Al caer la tarde del 12 de julio, hizo subir los perros al barco. «Esta tarea duró dos horas y fue acompañada de un ruido de lo más infernal, que anunció a los habitantes de Arkángel que nuestra partida estaba cerca<sup>[759]</sup>». Aquella noche el *Stella Polare* levó anclas y, después de un triple «hurra», bajó por el Dvina hasta salir al mar Blanco y poner proa a la Tierra de Francisco José.

Cuatro días más tarde se encontraban en el cabo Flora y, a comienzos de agosto, llegaron a los 82° 04' norte, el punto más alto que alcanzaron aquella estación. Encontraron un fondeadero en los 81° 47', en la bahía de Teplitz, en la isla del Príncipe Rodolfo, la más septentrional del archipiélago, desde donde el duque saldría en sus expediciones para instalar depósitos. El 7 de septiembre, sin embargo, el *Stella Polare* fue golpeado por una cresta, resultante de la presión, que lo hizo escorar, abrió vías de agua en ambos costados y causó la inundación de la sala de máquinas. El duque ordenó evacuar el barco. En su fuero interno estaba convencido de que nunca

volvería a flotar, pero el segundo de a bordo, el capitán Umberto Cagni, opinaba que algo podía hacerse. En vista de ello, el duque le dejó hacer, mientras él supervisaba la importantísima construcción de sus alojamientos de invierno.

La miseria de un iglú y la utilidad de una cabaña de madera no estaban hechas para el duque de los Abruzos. En vez de ello, el campamento italiano era un edificio de una elegancia maravillosa, algo que nunca antes se había visto en el Ártico. En su centro había dos tiendas sobre las cuales se erigió un segundo estrato de lona y, cerrando el grupo, había una tercera tienda aún mayor. Las dos tiendas centrales formaban los alojamientos, con sus suelos de madera, sus estufas, sus lechos de campaña y sus colchones de pluma; la cocina ocupaba el espacio situado entre las tiendas centrales y el segundo estrato, y los almacenes estaban entre la segunda tienda y la tercera. Tres puertas protegían los alojamientos de los elementos y conservaban el calor tan eficazmente, que cuando el duque apagaba la estufas por la noche la temperatura nunca descendía por debajo de cero. Se había construido un pabellón ártico, aislado por partida triple, que no dejaba nada que desear.

Cuando Cagni terminó de reparar el barco, el 15 de noviembre, la alegría del duque fue total. «No lo creí posible»<sup>[760]</sup>, escribió, lleno de admiración. Y continuaba:

«Pero el 23 de diciembre, mientras se dirigía al norte con pertrechos para sus depósitos, el duque sufrió un revés. Al caer sobre ellos una tormenta repentina, él y Cagni se extraviaron y en la oscuridad se metieron en el mar con sus trineos, o como dijo el duque: “pasamos rápidamente del glaciar a la bahía de una manera más bien brusca y en contra de nuestros deseos”»<sup>[761]</sup>.

Salieron vivos del aprieto —que «fue una lección para todos nosotros»<sup>[762]</sup>—, pero el duque perdió las puntas de dos dedos a causa de la congelación. Trató de olvidar sus «problemillas» durante las fiestas de Navidad —champán, rifas, fuegos artificiales, banquetes y hogueras—, pero las heridas tardaban en curarse y, a pesar de ser valiente, no era ningún Peary. Además, un príncipe de la casa de Saboya no podía arriesgarse a sufrir más mutilaciones. Cuando el grupo que debía llegar al polo se puso en marcha, en abril, su líder era Cagni en vez del duque.

Exceptuando el rango, había poca diferencia entre los dos hombres: eran compañeros de alpinismo —Cagni había acompañado al duque en la ascensión al monte Elías— y estaban igualmente familiarizados con la nieve y el hielo. En todo caso, Cagni era el más consumado de los dos y poseía una aptitud práctica de la que su aristocrático camarada carecía: si los trineos sufrían alguna avería durante el viaje al norte, Cagni sería el hombre que los repararía. El duque, por tanto, le encomendó el mando sin resentimiento y confiando plenamente en que podría llevar la bandera italiana al polo. «No habría podido confiar [la expedición] a un líder más dotado de

energía y actividad, más presto a encontrar recursos o dotado de mayor resistencia moral y física»<sup>[763]</sup>, escribió.

Después de una salida en falso en febrero, Cagni partió del real campamento el 1 de marzo de 1900, con diez hombres, ciento dos perros y trece trineos, cada uno de los cuales transportaba cerca de doscientos treinta kilos de pertrechos, entre los cuales, aparte del pemicán y las conservas habituales, había un hidrato de carbono ligero que los extranjeros llamaban «pasta italiana» y Cagni, «pasta». Los trineos se habían construido siguiendo las especificaciones de Nansen, con los patines dotados de bordes de metal y saturados de una mezcla de pez, estearina y sebo. Cagni también llevaba canoas de Nansen, modificadas para que incluyesen velas, toletes y bombas. Se negó, con todo, a aceptar los sacos de dormir que Nansen había especificado. Los escandinavos dormían sentados, con la columna vertebral erguida. Sus camas y cobertores eran más cortos. A Cagni le gustaba dormir boca arriba e hizo alargar los sacos a tal efecto. También le gustaba andar. En vez de usar esquíes o raquetas, Cagni y sus hombres llevaban *finneskos*, un tipo de calzado aislante nórdico, con los que corrían al lado de los trineos, que se habían sobrecargado deliberadamente para que los hombres pudieran llevar el mismo paso que los perros.

No estaba previsto que todo el grupo llegara al polo. Cagni había dividido su caravana en tres secciones, cada una de las cuales regresaría al campamento a intervalos diferentes al terminar sus suministros. Así, el primer grupo arrastraría provisiones para el segundo y se retiraría después de quince días. El segundo, las arrastraría para el tercero y emprendería el regreso a los treinta días. Y el último, al mando de Cagni, continuaría con tres hombres, cinco trineos y cuarenta y ocho perros durante otros quince días, transportando provisiones para un máximo de sesenta días, incluidos los del viaje de vuelta. El sistema de Cagni imitaba el de Peary, porque estaba dividido en etapas. Por lo demás, los dos hombres no podían compararse. El campo de Peary era Groenlandia, donde podía contar con la ayuda de los esquimales. Cagni estaba cruzando una región vacía, como otras ante las cuales Peary se había desanimado y retirado. Pero Cagni habría hecho bien imitando las técnicas de supervivencia de Peary. Se le podía perdonar que no supiese construir un iglú y que, en su lugar, utilizara tiendas, pero sin duda debería haber sido consciente de las ventajas de las prendas de pieles. En su lugar, optó por las acostumbradas prendas de lana europeas (confeccionadas por Jaeger). De hecho, rechazó de plano los guantes de pieles que le habían proporcionado, porque, según dijo, restringían sus movimientos. Y sufrió las consecuencias.

Durante las primeras semanas hicieron poco más de once kilómetros diarios, por culpa del peor tiempo que Cagni había encontrado jamás. Con temperaturas de 62 grados bajo cero, el metal de los trineos y los piolets se volvía quebradizo como el vidrio. Los perros se helaban y morían durante la noche. La sopa hirviente se solidificaba antes de que se pudiera vaciar la escudilla. Los sacos de dormir parecían de madera. «¿Dormir?», escribió Cagni.

«No sé cómo ni cuándo dormíamos, porque todos oíamos cualquier ruido y, sin un tremendo esfuerzo de voluntad, nunca habríamos salido del saco de dormir, donde yacíamos sin comodidad, pero también sin aquella sarta de sufrimientos que inevitablemente nos esperaba al salir de ellos. A la media hora de levantarnos, la ropa interior ya se había convertido en una coraza de hielo<sup>[764]</sup>».

Moviéndose con torpeza bajo el frío, todos los días perdían seis horas sólo en montar y levantar el campamento.

Al mejorar el tiempo y aligerarse la carga, cobraron velocidad y en un momento dado llegaron a hacer unos treinta kilómetros en un solo día. El 22 de marzo, el primer grupo de tres hombres, al mando del teniente *chevalier* Francesco Querini, emprendió la vuelta al campamento. Luego, el 31 de marzo, el segundo grupo de tres, con el doctor Achille Cavalli a la cabeza, hizo lo mismo. Ambos grupos se separaron del resto antes de lo previsto, porque Cagni había modificado su programa. Si viajaba al norte durante cuarenta y cinco días, pasaría un total de noventa días en el campo y calculaba que la fecha de retorno sería a comienzos de junio. Era imperativo, sin embargo, que estuviera de vuelta antes de finales de mayo para evitar que le atrapase el deshielo. Así pues, redujo el viaje de ida a un máximo de treinta y siete días y adelantó las fechas de partida de sus grupos de apoyo de acuerdo con ello. Apenas se había ido el segundo grupo, no obstante, Cagni cambió de idea. Obligados a permanecer en su tienda por una tempestad que duró dos días, «atormentados por la fantasía del fracaso en medio de la desesperación de nuestra impotencia»<sup>[765]</sup>, Cagni y sus compañeros —tres guías alpinos llamados Simone Canepa, Alessio Fenouillet y Giuseppe Petigax— sacaron la conclusión de que estaban pecando por exceso de prudencia. Si reducían sus raciones a dos tercios, podrían prolongar la marcha un par de semanas; su carga se aligeraría a cada comida, lo que les permitiría viajar más rápidamente y, a medida que los trineos se vaciaran sucesivamente, podrían abandonarlos y utilizar los perros superfluos para alimentar a los otros, con lo cual ahorrarían el pemicán que solían comer los perros. Por fuerza encontrarían mejores condiciones más al norte y su regreso sería tan ligero y fácil, que decididamente regresarían volando y llegarían al campamento antes de la fecha tope de mayo. Soñaban con «ampliar [su marcha] hasta el límite extremo de lo razonable, ¡con seguir avanzando hasta agotar todas las esperanzas!»<sup>[766]</sup>.

Era un plan descabellado que unía cálculos opuestos de tiempo, distancia y peso y que no tenía en cuenta la realidad. Sus trineos estaban tan maltrechos que sólo las ligaduras impedían que se desmontaran. Las canoas también estaban hechas jirones... las que no habían desmantelado para reparar los trineos. Y sus planes para ahorrar provisiones obraron directamente contra los planes para aligerar peso. Pero se habían vuelto locos por el polo. Habiendo tomado su decisión, la pusieron en práctica en seguida e hicieron una sola comida diaria durante los dos días siguientes «y por medio de este pequeño sacrificio, pensamos que nos habíamos merecido mejor

tiempo»<sup>[767]</sup>.

Impulsados por su obsesión, recorrieron distancias sin precedentes, hasta cuarenta y cinco kilómetros, pese a que avanzaban dando traspies entre montículos tan intrincados que tardaban horas en salir del laberinto. El 21 de abril, llegaron a los 85° 28' norte y vieron kilómetros y kilómetros de hielo liso extendiéndose ante ellos. Deberían haberse detenido dos o tres días antes, pero los hombres de Cagni gritaban «¡Adelante! ¡Adelante!»<sup>[768]</sup>, así que adelante siguieron. El día 22 «nos pusimos en marcha, sonriéndonos los unos a los otros, pero todos estábamos muy agitados y nerviosos»<sup>[769]</sup>. Al mediodía se encontraban ya en los 85° 48' norte y las condiciones no eran tan perfectas como habían parecido. Se arriesgaban más, saltaban del hielo viejo al nuevo, esquivaban las crestas formadas por la presión y cruzaban canales en las islas de hielo, empujados siempre por «la influencia del miedo»<sup>[770]</sup>, como dijo Cagni, pero avanzando sin interrupción. A la tres de la tarde del 23 de abril, se hallaban en los 86° 05' norte y tenían la marca de Nansen a su alcance. Estaban cansados, pero «la tentación fue más fuerte que nuestra debilidad y, después de descansar media hora, reanudamos el viaje»<sup>[771]</sup>.

«El recuerdo de aquella marcha es para mí como un sueño», escribió Cagni más adelante. «No sentíamos la fatiga; parecía que la vida en aquella interminable llanura blanca consistiera en poner un pie delante del otro, y parecía que encontrásemos en ese movimiento mecánico paz para la mente y reposo para el cuerpo. Así continuamos durante muchas horas. Pasaban las siete, las ocho e incluso las nueve y todavía estábamos marchando<sup>[772]</sup>» Ya eran más de las diez de la noche cuando finalmente se detuvieron. Aquella noche se bebieron todo el coñac que llevaban en el botiquín y, como reconoció Cagni, «nos fuimos a dormir bastante tarde»<sup>[773]</sup>.. La resaca les duró hasta el mediodía siguiente.

La tarde del 24 de abril, en los 86° 33' norte, 64° 30' este (ajustado más adelante a 86° 34') se dieron por vencidos. La euforia les había abandonado y un recuento serio de sus suministros les indicó que les quedaban provisiones para treinta días solamente. Habían superado a Nansen en casi treinta y cuatro kilómetros, el termómetro registraba 51 grados bajo cero y había llegado el momento de emprender el regreso. Cagni salió y echó a andar hacia el norte, en dirección al polo, que estaba menos de cuatrocientos kilómetros.

«El aire era límpido, el viento oscilaba entre el nordeste y el noroeste, innumerables eran los puntos —azules oscuros, blancos, afilados y romos, a menudo con las formas más curiosas— de los grandes bloques de hielo que la presión había levantado y, más lejos, hacia el horizonte despejado, en forma de corona que se extendía del este al oeste, había un muro azulado que, visto a distancia, parecía infranqueable. Era para nosotros *Terrae ultima thule*<sup>[774]</sup>».



Al principio el viaje de retorno fue fácil. Siguiendo las huellas que habían dejado en el viaje de ida, atravesaron la nieve y los perros corrían tanto que Cagni y sus hombres tenían que esforzarse mucho para no quedarse atrás. Unos cuatrocientos kilómetros les separaban de la Tierra de Francisco José y, según calculó Cagni, sus provisiones les durarían como mínimo quinientos ochenta kilómetros, si continuaba el buen tiempo. Sospechaba que tal vez necesitarían algunos kilómetros extras, pues la deriva les había llevado ligeramente al oeste durante su marcha hacia el norte, así que había compensado esta desviación alterando el rumbo al sudeste. Si la deriva mantenía el mismo ritmo, esperaba llegar a unos dieciséis kilómetros al este de la Tierra de Francisco José; si aumentaba un poco, era probable que llegaran directamente a ella. Su único temor era que les atrapase el deshielo, ya que las canoas que les quedaban se hallaban en tan mal estado que tardarían por lo menos una semana en repararlas. Pero, a la velocidad que llevaban, era improbable que se les plantease este problema.

En el espacio de cuatro días cubrieron todo un grado al sur; el 28 de abril Cagni se sentía lleno de confianza: «Si este avance continuara tres o cuatro días más», escribió en su diario, «deberíamos estar a salvo de cualquier sorpresa por parte de la banquisa»<sup>[775]</sup>. Al finalizar el mes habían recorrido unos ciento cuarenta y cuatro kilómetros en seis días, lo cual significaba que, si hacían una media de sólo unos once kilómetros diarios —la peor de todo el viaje—, llegarían al *Stella Polare* antes de finales de mayo. Cruzaron alegremente apuestas sobre cuándo llegarían al barco. Canepa apostó por el 23 de mayo; Petigax, por el 26; Cagni, por el 27, y Fenouillet, de cuyo pesimismo se mofaban, eligió el 30. En secreto Cagni pensaba lo mismo que Fenouillet, pero estaba seguro de que tenía unos días de margen antes de que el deshielo empezase en serio. «Sería suficiente para mí llegar [a la base] en la primera semana de junio, ¡y aún consideraría que había hecho una marcha espléndida!»<sup>[776]</sup>, escribió.

En aquellas primeras semanas idílicas, Cagni se esforzó por llevar el mismo paso que los demás. Los otros tres se habían ganado la vida escalando los Alpes italianos en los alrededores de Aosta y su forma física era soberbia. Pero Cagni, aun siendo montañero aficionado, había pasado forzosamente la mayor parte de su vida en la cubierta de un barco y le costaba seguir a sus compañeros. La energía nerviosa que le había sostenido durante la marcha hacia el norte se evaporó. «Con frecuencia me veía obligado a que me arrastrasen», escribió, «mis piernas estaban débiles y pesaban tanto, que no podía dar cinco pasos seguidos»<sup>[777]</sup>. Dejó de comer pemicán, porque pensó que le producía diarrea y, debido a ello, su debilidad aumentó. También tenía un dedo congelado que, al gangrenarse, causaba dolores que le llegaban hasta la axila. Cuando el dolor se hizo insoportable, continuó el viaje en un trineo, drogado con opio. A medida que avanzaban hacia el sur todos recurrieron a las drogas y se ponían gotas de cocaína en los ojos para aliviar la ceguera causada por la nieve.

El 2 de mayo, mientras estaban bloqueados en la tienda por una tormenta que

duró dos días, Cagni aprovechó la oportunidad para ocuparse de su dedo, que se había hinchado hasta ser casi tan grueso como la muñeca y estaba negro a causa de la gangrena. Describió el tratamiento con escalofriante tranquilidad.

«Quito toda la parte negra con una lanceta que sostengo con la mano izquierda. En cuanto introduzco la punta de la hoja en la carne, surge una cantidad increíble de materia, lo cual me produce un gran alivio. Quito una cobertura de carne muerta y queda, sobresaliendo de la herida, un trozo de hueso que tiene todo el aspecto de estar muerto. Al apretar el extremo, siento un gran dolor en todo el brazo. Considero que, si dejo esta protuberancia inútil en su sitio, el menor golpe me causará un sufrimiento intenso y, por tanto, me pongo a cortarlo; pero sólo tengo unas tijeras y el huesecillo es muy duro, así que sufro mucho mientras quito un pedazo. En esta pequeña operación, que un médico hubiera practicado en tres minutos, he empleado dos horas largas...»<sup>[778]</sup>.

Canepa sintió tanto asco, que salió de la tienda y prefirió arriesgarse bajo la tormenta a aguantar el espectáculo y los olores repugnantes dentro de ella. Cagni no se concedió tiempo para recuperarse. Al día siguiente recorrió una distancia de casi veintinueve kilómetros, mientras todo el brazo le dolía de forma insoportable, pero no se lo dijo a los demás porque, tal como escribió, «me parece que la operación de ayer les afectó bastante»<sup>[779]</sup>.

Cada día parecían ir más y más aprisa. No podían dar crédito a su buena suerte, mientras avanzaban velozmente por llanuras de hielo liso y hacían aproximadamente diecinueve, veinticuatro, treinta y dos kilómetros diarios. El 8 de mayo se encontraban prácticamente en los 83°. «¡Qué latitud!»<sup>[780]</sup>, exclamó Cagni, encantado. El *Stella Polare* estaba menos de dos grados —ciento noventa y tres kilómetros— al sur. «A partir de este momento tenemos la sensación de que podemos vivir libres de angustia»<sup>[781]</sup>. Dos días después, no obstante, salió sigilosamente de la tienda mientras los otros dormían y midió la longitud. El hielo había ido más lejos y más aprisa de lo que él esperaba y les había llevado a los 50° este, ocho grados completos (unos noventa kilómetros) al oeste de la isla del Príncipe Rodolfo. «Es una desviación muy grave»<sup>[782]</sup>, escribió. Pero habían recorrido buena parte de las distancias proyectadas y calculó que, si cambiaban de rumbo y se dirigían al este, sólo sumarían un par de días al viaje. El 12 de mayo, tras viajar como mínimo unos sesenta y cuatro kilómetros al este, Cagni volvió a medir la longitud. Se quedó perplejo al ver que estaban aproximadamente diecinueve kilómetros al oeste de su última observación. Tendrían que añadir unos cuantos días al viaje. «Estamos, con todo, a unos ciento veintinueve kilómetros de la isla», se dijo para consolarse, «y, por lento que sea nuestro avance, llegaremos a ella antes de que hayan pasado dos semanas.»<sup>[783]</sup>. Si reducían las raciones a tres cuartas partes, tendrían provisiones

para veintitrés días.

En lugar de retrasarse como esperaba Cagni, el deshielo empezó temprano y, a menudo, se hundían hasta la cintura en la nieve mojada, al tiempo que canales de aguas abiertas les cortaban el paso con creciente frecuencia. A pesar de todo, siguieron avanzando a una velocidad razonable, aunque disminuida, y el tiempo cálido trajo compensaciones. A veces hacía tanto calor que sudaban, aunque estuvieran de pie e inmóviles, y de noche dormían con la mitad del cuerpo fuera del saco. Además, el dedo de Cagni iba mejorando. Después de la amputación improvisada, había temido perder todo el dedo, viendo la cantidad de pus que salía diariamente por la punta. A mediados de mayo, sin embargo, ya se encontraba mucho mejor. «Pero», escribió el día 18, «estas consideraciones no disminuyen mucho la preocupación que me embarga más y más cada día... una preocupación terrible por nuestro destino. Tras marchar durante nueve días hacia el sudeste, estamos casi en el mismo meridiano<sup>[784]</sup>». En realidad, la situación era peor. A juzgar por una observación de la longitud que Cagni consiguió hacer en medio de una niebla cada vez más espesa, estaban casi en los 49°, un grado más cerca de Greenwich que el día 10. Durante la última semana y media habían estado en una rueda que giraba más rápidamente de lo que ellos podían caminar.

Cagni escribió unos cuantos cálculos en su diario. Con raciones de dos tercios podrían vivir otros quince días. Si se comían los perros, podrían durar un poquito más. Pero el factor determinante era el combustible. Disponían de un hornillo Primus y les quedaba una caja de combustible. Aunque tenían el deshielo encima, el agua que se acumulaba en el hielo era demasiado salada para bebérsela sin destilarla antes. El combustible duraría hasta el 10 de junio. «Lucharemos hasta el fin», escribió el 20 de mayo, «y, si debemos caer, caeremos luchando. ¡Que Dios nos proteja!»<sup>[785]</sup>.

La mañana del 29 de mayo Cagni volvió a tomar la longitud, «que finjo que es tranquilizadora»<sup>[786]</sup>. Comprobó que en seis días habían hecho menos de un grado hacia el este; había otros seis grados entre ellos y la Tierra de Francisco José. El hielo era cada vez más escabroso y los canales, más anchos, convirtiéndose a veces en lagos de más de mil quinientos metros de anchura, que les obligaban a dar un rodeo. La noche del 30 de mayo Cagni escribió: «Hemos trabajado sin parar durante doce horas y hemos avanzado unos novecientos catorce metros. Si seguimos a este ritmo, no llegaremos a la bahía de Teplitz ni siquiera antes del próximo año»<sup>[787]</sup>. Los guías, que hasta ahora habían rivalizado en rapidez sobre el hielo, se ponían nerviosos cuando se trataba de agua. Cagni el rezagado se transformó en Cagni el líder. Cuando llegaban a un canal lo atravesaba saltando sobre minúsculos bloques de hielo. Si el canal se ensanchaba hasta convertirse en un lago, repetía el truco y arrastraba a sus hombres tras él en el témpano más grande que encontraba. «Es imposible imaginar lo fácil que es moverlos», escribió. «Una soga de sólo unos tres o cuatro centímetros de circunferencia puede arrastrar un trozo de hielo bastante grueso que tenga una superficie de más de ciento sesenta y cinco metros cuadrados y forme una masa de,

tal vez, mil toneladas<sup>[788]</sup>». Puede que resultara fácil, pero no era un medio rápido de viajar y los suministros disminuían constantemente.

Cortaban sus alimentos en tajadas más delgadas, utilizaban menos combustible y hervían poco menos de un litro de agua por cabeza cada veinticuatro horas. Si añadían un poco de nieve a sus frascos y los agitaban vigorosamente, podían hacer que el contenido durase tres días. El 2 de junio empezaron a comerse los perros. El 3 de junio la cacerola reventó. No transcurrió mucho tiempo antes de que el hornillo Primus se averiase también. No se veían osos ni focas, así que usaban grasa de perro para preparar las comidas en una cacerola remendada y agujereada. Cagni temía que nunca podrían contar al mundo lo que habían hecho. «¡Oh!», escribió, «debemos llevar y llevaremos esta noticia a nuestro príncipe<sup>[789]</sup>» El día 7, no obstante, calculó su longitud y se encontró con que era prácticamente la misma que a comienzos de mes. «¡En siete días de arduo trabajo no hemos avanzado ni noventa centímetros hacia el este!», exclamó. «¿Qué será de nosotros?»<sup>[790]</sup>.

Como era claramente imposible avanzar hacia el este, Cagni decidió abandonar el esfuerzo por llegar a la isla del Príncipe Rodolfo —que ahora quedaba varios kilómetros al nordeste— y, en vez de ello, dirigirse al cabo Flora, que estaba al sur. Pero el Ártico no estaba dispuesto a permitirlo. «No podemos ir al sur», escribió Cagni la mañana del día 9. «Parece como hecho a propósito; cuando queríamos ir al este el mejor hielo estaba siempre al sur y, ahora que hemos decidido ir en esa dirección, el estado del hielo nos obliga a dirigirnos al este<sup>[791]</sup>». Volvieron, pues, a su batalla con la deriva. A las dos de la tarde se sintieron aliviados al avistar tierra. Cagni la reconoció: era el cabo Mill, un promontorio frente al cual habían pasado con el *Stella Polare* cuando se dirigían al norte. «En aquel momento nos pareció como si, de pronto, volviéramos a la vida», escribió, «¡y ahora vemos que nuestra salvación está asegurada!»<sup>[792]</sup> Avanzaron corriendo y durante una hora lucharon con el hielo, y poco después de las tres de la tarde subieron a un montículo para orientarse. El Ártico les tenía reservada otra bromita.

El cabo Mill había desaparecido. Cagni se quedó atónito. Estaba seguro de haberlo visto. Recordaba perfectamente su contorno, porque lo había dibujado desde la cubierta del *Stella Polare*. No podía haberse equivocado. Pero no se veía tierra por ninguna parte, sólo una extensión de hielo quebrado que se alejaba hasta juntarse con el cielo. «Estamos consternados y aterrados», escribió.

«¿Es posible que lo que vimos hace una hora fuese una alucinación? No puede ser... como sugiere Petigax, una broma de la fatamorgana. Sería una broma demasiado cruel e inverosímil; tampoco deseo creer en un fuerte efecto de refracción que nos mostrara tierra que aún se encontraba oculta debajo del horizonte; era demasiado elevada y bien definida<sup>[793]</sup>».

Fuere lo que fuese lo que Cagni quisiera creer o no creer, el hecho era el mismo: el cabo Mill no estaba ahí. Aquella noche acamparon bajo una copiosa nevada y se acurrucaron con aire taciturno en la tienda. Normalmente pasaban las veladas conversando, dándose ánimos hablando de los amigos y la familia, de las opíparas comidas que harían cuando volviesen a Italia. Pero esa noche guardaron silencio. «Pienso que en nuestras mentes el conflicto entre la duda y la esperanza es tan grande que paraliza nuestra capacidad de pensar», escribió Cagni. «Estoy tan agitado que no puedo pegar ojo en toda la noche<sup>[794]</sup>».

El día siguiente era domingo y sus plegarias matutinas encontraron respuesta cuando a las diez y media de la mañana volvieron a avistar el cabo Mill. Estaba más cerca de lo que habían supuesto, a sólo unos treinta y dos kilómetros, y delante de él, a una distancia de alrededor de veinticinco kilómetros, se alzaba la masa de la isla de Harley, blanca y con forma de tortuga. No acertaban a explicarse lo que había ocurrido el día anterior y no les importaba. Rogando que no fuese otro espejismo, empezaron a correr hacia tierra.

Corrieron durante los dos días siguientes, mientras el Ártico les incitaba con brumas en las que se intercalaban destellos de luz solar. «En el horizonte, escondido por la niebla», anotó Cagni, «aparecen y desaparecen continuamente, como en una linterna mágica, los contornos muy borrosos, a veces de la isla de Harley, a veces del cabo Mill y de las otras rocas oscuras que forman la costa<sup>[795]</sup>» Mientras su meta aparecía y desaparecía, la naturaleza del hielo cambió. Aquí se rompía en grandes trozos que se movían al azar de un lugar a otro, allí se solidificaba y formaba un pantano liso y anegado en el que vadeaban con el agua hasta las caderas. Por fin, el 13 de junio, llegaron al hielo sólido que rodeaba la isla de Harley, pero no se detuvieron allí. Continuaron avanzando por la banquisa, dirigiéndose al nordeste en busca de la cercana isla de Ommaney. Hubiesen podido cruzar los kilómetros que faltaban para llegar al cabo Mill, pero no habría servido de nada: por pésimo que fuese el estado del hielo, sus trineos avanzaban más rápidamente por él que por el terreno rocoso de la isla. Llegaron a la isla de Ommaney el 14 de junio. «¡Después de noventa y cinco días de vida en la banquisa, nuestros pies tocaron tierra!»<sup>[796]</sup>, escribió Cagni. No se quedó mucho tiempo para disfrutarlo. La isla del Príncipe Rodolfo estaba unos cuarenta y ocho kilómetros y se les estaban terminando las provisiones. «¿Cuánto tiempo necesitaríamos para hacer estos últimos cuarenta y ocho kilómetros?», se preguntó Cagni. «Era una cuestión de vida o muerte.»<sup>[797]</sup> Les quedaban dos trineos y doce perros. Si se comían todo lo que llevaban en los trineos y todos los perros, podrían vivir durante dos semanas a lo sumo. Cagni, que no era dado a exagerar, escribió: «Corríamos desesperadamente»<sup>[798]</sup>..

Día tras día corrieron, veinticuatro horas seguidas, comiendo cuando podían y durmiendo cuando era imposible avanzar. El Ártico jugaba despreocupadamente con sus víctimas. Les enviaba montículos tan duros, que a los italianos se les rompían los piolets al tratar de cruzarlos. Rompía el hielo para formar canales que causaban horas

de retrasos frustrantes. Les atraía hacia témpanos que inesperadamente se alejaban flotando en aguas abiertas. Bloqueaba su visión con tormentas de nieve y niebla. Entonces, el 20 de junio, cuando se hallaban acampados en medio de un extenso lago, en un témpano que medía unos cincuenta y cinco metros de diámetro, con la isla del Príncipe Rodolfo a sólo unos kilómetros de distancia, el Ártico les gastó una última broma.

Con una gran sacudida, la banquisa empezó a moverse. Soplabla viento del sudoeste, pero la corriente procedía de la dirección contraria y era más fuerte que el viento. La isla de hielo de Cagni se alejó lentamente de la isla del Príncipe Rodolfo. Cagni arrancó las velas de las canoas y las plantó en el témpano. Ahora el viento era más poderoso que la corriente y poco a poco los llevó hacia la costa. Pero entonces la corriente cambió de nuevo y empujó el témpano hacia tierra con malévolamente intensidad. Cagni dispuso de unos segundos para reunir a sus hombres y sus perros. Al chocar el témpano con la orilla, saltaron de él y corrieron para ponerse a salvo, mientras la masa palpitante de hielo se extendía sobre sus pisadas. El 23 de junio, después de avanzar dificultosamente y arrastrar los trineos por las rocas y el hielo de la isla del Príncipe Rodolfo, cruzaron un paso y vieron el *Stella Polare* a sus pies.

El duque de los Abruzos, que estaba mirando hacia el norte, recibió un grito de aviso desde el sur: «¡Cagni ha vuelto!». Al ver a los recién llegados, le costó dar crédito a sus ojos.

«Los siete perros supervivientes... eran sólo piel y huesos. La única parte del material con la que habían vuelto y que aún podía servir para algo era la tienda, y estaba llena de remiendos. El armazón de las canoas estaba roto y la lona aparecía rasgada... Los trineos que quedaban se habían reparado con trozos de otros trineos. Lo único que quedaba de los utensilios de cocina eran la cubierta exterior del hornillo, una cacerola remendada y los platos. La lámpara Primus la habían substituido por un cacharro en el cual habían quemado grasa de perro durante las últimas semanas. Habían tirado el saco de dormir y sólo conservaban el grueso forro de lona. Su ropa estaba hecha jirones<sup>[799]</sup>».

El doctor Cavalli fue el primero en saludar a los supervivientes y echó a correr por la nieve para estrecharles la mano, cuando los vio descender por el glaciar que quedaba sobre la bahía de Teplitz. «Está ahí, al frente de sus hombres, y agita la gorra en el aire como ellos y grita “¡Hurra! ¡Hurra! ¡Hurra!”», escribió Cagni. «Al cabo de unos minutos nos abrazamos. Estrecho las manos de los hombres, [uno de los cuales] me dice: “¿Sabe que Querini no ha regresado?”. Miro a Cavalli como estupefacto; inclina la cabeza<sup>[800]</sup>».

Nunca, mientras marchaba hacia el norte ni durante su retirada hacia el sur, se había preocupado Cagni por la suerte de sus grupos de apoyo. Lo único que tenían

que hacer era regresar a la base, lo cual debería haber sido una tarea sencilla y libre de riesgos: el hielo era bueno y también lo era el tiempo, y seguir la pista resultaba fácil. El segundo destacamento, al mando de Cavalli, había vuelto sin problemas. Pero el primero, con Querini, había desaparecido. Nadie sabía qué le había pasado. Quizá se había extraviado por culpa de la deriva hacia el oeste y aún estaba vivo en alguna parte del hielo. Tal vez había encontrado tierra y estaba en alguna avanzada de la Tierra de Francisco José. O podía ser que un témpano de hielo se hubiera roto bajo sus pies y todo el grupo hubiese caído al mar. A pesar de buscarle repetidas veces, los hombres de la bahía de Teplitz no habían encontrado ni rastro de Querini y sus dos compañeros. Su suerte continúa siendo un misterio en la actualidad.

El duque decidió que no tenía sentido pasar un segundo año en la isla del Príncipe Rodolfo. Querini no iba a regresar. Y enviar otra expedición con trineos al polo habría sido inútil. Era de la firme opinión de que la Tierra de Francisco José estaba acabada en lo que se refería al polo. Estaba demasiado lejos, la deriva era demasiado traicionera y el hielo era demasiado espeso. El lugar apropiado era Groenlandia, donde un barco podía penetrar más al norte y donde, si un grupo con trineos era empujado hacia el sur por la deriva, podía tener la certeza de que llegaría a tierra. Él mismo no iría allí, pero esperaba con expectación casi vengativa que otro hombre fuera.

«Que al menos no esté lejos el día en que se desvele el misterio de las regiones árticas y que los nombres de los que han sacrificado sus vidas brillen con gloria todavía mayor... el día en que un pequeño grupo de hombres someta estas tierras inhóspitas y repelentes y vengue todos los sacrificios del pasado y las vidas que tan tristemente se han perdido en esta lucha obstinada, que ha durado siglos<sup>[801]</sup>».

En agosto, sembró setenta minas de algodón pólvora y pólvora en el hielo, de unos cinco centímetros de grosor, que rodeaba su barco —y también en la playa— e hizo que el *Stella Polare* saliera literalmente disparado de la bahía de Teplitz. El 6 de septiembre de 1900, se encontraban de regreso en Tromsø, donde el duque empezó la larga, pero placentera tarea de telegrafiar al mundo. El primer destinatario fue su primo, el rey de Italia, al que envió dos largos telegramas, redactados en términos cortesanos, que describían los logros y los sufrimientos de la expedición y suplicaban a Su Majestad que aceptara su homenaje, etcétera. A Nansen le envió un mensaje más corto y menos caro: «STELLA POLARE LLEGADO... EXPEDICIÓN ALCANZADO OCHENTA Y SEIS TREINTA Y TRES»<sup>[802]</sup>.

El héroe de la banquisa polar recibió la noticia con melancolía filosófica. «¿Es la lucha en pos de los objetivos lo que hace feliz al género humano?», escribió en su diario. «¿Cuál es el valor de tener objetivos por que sí?... Todos se esfuman... Es mera cuestión de tiempo<sup>[803]</sup>».

14 de noviembre de 1902. «Mi querido, querido padre», empezaba la carta de Marie Ahnighito Peary.

«Por supuesto que sé que los periódicos no siempre dicen la verdad, pero leo que el Club Ártico de Peary está tratando de obtener tu consentimiento para ir al norte otra vez. Pienso que es una vergüenza y ojalá que todos los socios del club se murieran y, entonces, para empezar, tú no tendrías que ir. Sé que harás lo que nos complazca a mamá y a mí y eso quiere decir quedarte con nosotras en casa. He estado mirando tus fotografías, parece que diez años, y estoy harta de verlas. Quiero ver a mi padre. No quiero que la gente piense que soy huérfana. Por favor, piénsalo<sup>[804]</sup>».

Peary lo había pensado. En la fecha de la carta de su hija ya se estaba preparando para otra expedición al polo. Después de su derrota más reciente, había estado dispuesto a abandonar la partida, seguro de que nadie podía llegar a pie más lejos que él, pero el éxito del duque de los Abruzos le obligaba ahora a volver al Ártico. Era mortificante que alguien se le adelantara y, más aún, que lo que consideraba un insulto se mostrara al público en el emocionante diario del duque, publicado en dos volúmenes de papel satinado, en el que apenas se mencionaba a Peary.

«¡Hemos vencido! ¡Hemos superado al explorador más grande del siglo!»<sup>[805]</sup>, exclamaron los hombres del duque. Se referían a Nansen y no a Peary. Cuando el duque escribió una crónica condensada de su diario para el mercado británico, su título fue *Farther North Than Nansen* [Más al norte que Nansen] y no «Más al norte que Peary». No sólo había sido vencido Peary en lo que se refería al punto más septentrional, sino que a ojos de muchos ni tan sólo formaba parte de la carrera. Al volver a Estados Unidos, después de su prolongada e incómoda estancia en Groenlandia, el *New York Times* lo recibió con un lacónico titular que decía: «PEARY NO HA LOGRADO LLEGAR AL POLO»<sup>[806]</sup>. Fracasar en el hielo era algo que Peary podía aceptar, aunque a regañadientes. Pero que se le pasara por alto era insoportable. Si en una ocasión había pensado en dejar correr todo el asunto, ahora cambió de parecer. «La próxima vez lo romperé todo en mil pedazos», dijo a Henson. «¡La próxima



vez!»<sup>[807]</sup>.

Lanzó inmediatamente una campaña de propaganda, consistente en conferencias y artículos, cuya finalidad era potenciar sus logros en Groenlandia y recaudar dinero para otra expedición. «La ganancia que dan al mundo los resultados de mi trabajo en las regiones árticas es mucho más valiosa que si hubiera descubierto el polo», dijo al periódico *The World*. «El resultado total de mis trabajos no puede determinarse plenamente o siquiera imaginarse hasta que los científicos hayan descifrado las observaciones que he hecho... soy lo bastante vanidoso como para pensar que el trabajo que he hecho es magnífico<sup>[808]</sup>» Esto, dicho por un hombre cuyos logros científicos eran prácticamente nulos, era una exageración. Así lo reconoció unos meses más tarde cuando escribió a Henry Bryant, presidente de la Academia de Ciencias de Filadelfia: «Usted y yo ya no somos jovencitos y ambos sabemos que ningún hombre daría a unos cuantos datos científicos el menor peso, si se compararan con el polo»<sup>[809]</sup>. Peary, publicista supremo, sabía que una columna de periódico valía por mil hechos. Los aplausos empezaron a aumentar. Peary recibió otras tres medallas de oro, fue ascendido de teniente a comandante, elegido presidente de la Sociedad Geográfica Norteamericana y alabado por Beaumont —que ahora era el almirante *Sir Lewis Beaumont*—, que había servido a las órdenes de Nares y ahora, en un discurso ante la Real Sociedad Geográfica, dijo que Peary había conseguido más que nadie antes que él.

Pero las alabanzas de Beaumont tenían un doble filo. El aspecto del viaje de Peary que más admiraba era que había empezado unos seiscientos cuarenta kilómetros más al sur que sus predecesores a través del estrecho de Smith y, pese a ello, había logrado llegar más al norte con sus trineos. De una manera muy británica, cuando Beaumont alabó los logros de Peary, se refería a los logros físicos, del mismo modo que, cuando Amundsen llegó al Polo Sur, el público británico idolatraría a su competidor, Scott, que llegó en segundo lugar, por su resistencia. La resistencia, aunque admirable, no lo era todo. Scott perdería la vida por culpa de una metodología deficiente y un deseo obsesivo de triunfar. Peary había perdido los dedos de los pies por razones parecidas: empezar con una desventaja de alrededor de seiscientos cuarenta kilómetros no fue del todo acertado; tampoco fue especialmente sensato viajar en invierno a Fort Conger para vencer a una competencia imaginaria.

Un goteo de sentimientos contra Peary se filtró en la prensa. En el *Herald* de James Gordon Bennett, el doctor Detrick reveló varios detalles desagradables de la expedición de Groenlandia: Peary se había negado a pagarle su salario, había amenazado con dejarle abandonado y le había tachado de loco. Escribió sobre «el trato casi inhumano que recibí del señor Peary, sin provocación, durante el último año»<sup>[810]</sup>. Amenazó con escribir otras cosas también, pero, según dijo, «entrañaría una historia larga y, a mi modo de ver, vergonzosa»<sup>[811]</sup>. Ojos atentos también se fijaron en que, cuando la expedición sumamente triunfal de Sverdrup regresó del Ártico, tras haber descubierto, entre otras cosas, la isla de Axel Heiberg, al oeste de la

isla de Ellesmere, Peary alteró su historia para indicar la posibilidad de que él la hubiera descubierto también. Dijo que había visto algo que llamó isla de Jesup y que probablemente era la isla de Axel Heiberg de Sverdrup. Peary no mencionó ni el canal de Peary ni la Tierra de Peary, dos accidentes geográficos que había descrito con mucha precisión en su primer viaje a Groenlandia.

El tufillo de mala conducta, ya fuera personal o profesional, era desalentador. Todavía más lo era la conclusión que cabía sacar de las palabras bienintencionadas de Beaumont, a saber: que Peary había sido incompetente. Lo que disgustó más a Peary, con todo, fue la creciente impresión de que su forma de atacar el polo y la dirección desde la cual lo atacaba eran desacertadas. No había llegado a ninguna parte, tras muchos sacrificios, con sus exploraciones en el estrecho de Smith: a ninguna parte, esto es, en comparación con lo que habían logrado Nansen y el duque de los Abruzos en el hielo, más allá de la Tierra de Francisco José. ¿No sería más aconsejable navegar a la deriva en un barco como el *Fram*, siguiendo la ruta que tan buenos resultados había dado a los noruegos y los italianos? También en el Club Ártico de Peary se alzaron voces críticas y uno de sus miembros escribió: «Tras perder la fe y la esperanza, nos encontramos sumidos en una tremenda inactividad, cuando no, de hecho, moribundos. La experiencia ha enseñado claramente a Peary que... Groenlandia como ruta y Etah como base deben abandonarse»<sup>[812]</sup>. Habían juzgado mal a Peary, como éste se apresuró a decirles. Escribió que una deriva «en modo alguno es apropiada para un hombre de mi temperamento, que es capaz de soportar cualquier cosa, siempre y cuando piense que sus propios esfuerzos tendrán algo que ver con el resultado final, pero que se consumiría hasta morir si se viera reducido a la condición de pecio impotente»<sup>[813]</sup>. También se apresuró a condenar el éxito del duque de los Abruzos, «que se libró por un pelo de una catástrofe total... Además, creo que el logro del duque de los Abruzos señala el límite de esa ruta»<sup>[814]</sup>. Irónicamente, el duque pensaba como él y dedicó un capítulo entero de su diario a explicar por qué Groenlandia era la mejor manera de avanzar. Pero los lectores del duque eran pocos, mientras que a Peary lo oían muchos.

En sus conferencias, Peary había hecho hincapié en las dificultades que había vencido, con la esperanza de demostrar así su capacidad de derrotar al Ártico. Le salió el tiro por la culata y, cuanto más hablaba de los terrores, más reacios eran sus patrocinadores a enviarle a afrontarlos de nuevo. Los argumentos de Peary no hicieron cambiar de parecer a Henry Bryant, que era partidario del método de la deriva y a quien Peary había solicitado fondos. «Después de escuchar su conferencia y leer su artículo», escribió Bryant, «me siento más impresionado que nunca por los obstáculos casi insuperables que deben vencerse (por el estrecho de Smith)... Por decirlo brevemente, en mi humilde opinión, las probabilidades de éxito no son prometedoras ni siquiera bajo el liderazgo experimentado y resuelto de usted»<sup>[815]</sup>.

La carta de Bryant fue una entre centenares de cartas parecidas. Peary perdió la esperanza y pasó unos cuantos meses malos. El polo se había convertido en su

carrera, su vida, su sueño. Había viajado por el hielo hasta llegar más lejos que nadie (con la posible excepción de McClintock durante la búsqueda de Franklin), había ideado el llamado «sistema de Peary», había perfeccionado el uso de las técnicas de supervivencia de los esquimales y había pasado más de un decenio en el Ártico. Era un explorador, pero la Armada lo estaba esperando. Si nadie creía en él, tendría que pasar el resto de sus días en el prosaico servicio naval. Por suerte, el senador Morris Ketcham Jesup aún creía en él y aún gozaba de la confianza del presidente Roosevelt. El 5 de septiembre de 1903, Peary recibió una notificación del ministro de Marina que no sólo le concedía permiso pagado, sino que también le ordenaba que encontrase el polo. «La conquista del Polo Norte debe ser su principal objetivo», escribió el ministro. «El descubrimiento de los polos es lo único que falta para completar el mapa del mundo... Nuestro orgullo nacional está en juego en esta empresa y este ministerio espera que alcance usted su propósito y aumente la distinción de un arma de ilustres tradiciones<sup>[816]</sup>».

Antes de ir a ninguna parte, Peary tuvo que recaudar dinero y hacerse arreglar los pies. En el estado lamentable y doloroso en que se encontraban habrían hecho imposible cualquier viaje prolongado por el hielo. Así pues, un eminente cirujano de Nueva York acertó con el bisturí los dos meñiques que le quedaban y abrió la parte delantera de los pies para estirar la planta hacia adelante, con el fin de que hiciese de cojín de los muñones de los otros dedos. Al terminar la operación, Peary tenía unos pies capaces de funcionar sin ningún problema, pero le quedó una extraña forma de andar, como si patinara, que se convirtió en un espectáculo familiar para los habitantes de Nueva York y Washington, al deslizarse Peary por su calles y llamar a una puerta influyente tras otra en busca de fondos. Jesup aportó la imponente suma de 50 000 dólares; George Crocker, magnate de los ferrocarriles, donó una suma igual, y el general Thomas Hubbard, de la National Geographic Society, aflojó veinte mil dólares. El resto salió del bolsillo del propio Peary y de una serie de hipotecas que, de haberse reclamado, lo habrían llevado a la bancarrota. Con ese dinero Peary organizó una expedición al polo que combinaba elementos tanto de la de Nansen como de sus propias expediciones anteriores.

En la construcción del *Roosevelt*, un barco muy parecido al *Fram*, se emplearon cien mil dólares. Visto en sección transversal, tenía forma de huevo, sus costados — de unos setenta y cinco centímetros de grosor— estaban conectados por medio de una masa de travesaños que soportarían la presión del hielo durante el tiempo suficiente para que el barco evitara verse estrujado. Como correspondía al hombre que iba a pilotarlo, el *Roosevelt* se construyó para atacar, además de resistir. Tenía una proa acampanada como un quitanieves invertido, para avanzar cortando témpanos, y lo impulsaban potentes máquinas de mil caballos de vapor conectadas a hélices gigantescas. Peary se proponía utilizar este prototipo de rompehielos para abrirse paso por el estrecho de Smith hasta la parte superior de Groenlandia, recogiendo familias esquimales durante el viaje. Cuando el *Roosevelt* quedase inmovilizado por

el hielo, pensaba ir en trineo y a pie hacia el norte con Henson, desplegando sus esquimales de acuerdo con el «sistema de Peary», hasta llegar al polo.

El resto del dinero se gastó en contratar a los doce hombres que tripularían el *Roosevelt* y, en el caso del profesor Ross Marvin, harían las observaciones científicas que fuesen necesarias. El barco estaría al mando de Robert Bartlett, de la anterior expedición de Peary. Bartlett, que contaba sólo treinta años de edad, era un experimentado piloto del hielo, con un físico tan poderoso y un carácter tan pintoresco, que cuando gritaba —cosa que hacía a menudo— las gotas de sudor se evaporaban visiblemente en su cuello. Había aceptado el puesto a cambio de la promesa explícita de Peary de incluirle en el grupo que llegaría al polo, pero, aparte de Bartlett, Peary no pensaba llevar a ningún hombre blanco al polo. La experiencia le había enseñado que albergaban opiniones contrarias, eran testarudos y tenían acceso a la prensa, lo cual resultaba inquietante.

El *Roosevelt* salió de los muelles del West Side de Manhattan un día muy caluroso, el domingo 16 de julio de 1905. Al cabo de un mes, el barco se encontraba a las puertas del estrecho de Smith, embarcando esquimales tan ansiosos de alistarse, que a Peary le bastaba con hacer sonar la sirena para que comunidades enteras acudiesen a la orilla. Cuando el *Roosevelt* zarpó de Etah, el 16 de agosto, iba lleno a rebosar. «Bajo cubierta», escribió Peary, «el barco estaba tan lleno de carbón, que la tapa de regala se hallaba casi al nivel del agua; en cubierta había más de doscientos perros esquimales y, en el castillo de proa y los tejados de las casetas de cubierta, tanto la de proa como la de popa, había más de medio centenar de hombres, mujeres y niños esquimales con sus pertenencias<sup>[817]</sup>». Los esquimales sabían qué tenían que hacer: los hombres ayudarían a Piulersuaq (nombre esquimal de Peary) en su viaje; las mujeres confeccionarían prendas de vestir para Piulersuaq y sus compañeros. Sabían que les pagarían con cosas de valor: armas de fuego, hachas, cuchillos, espejos, cuentas y otros artículos baratos que Peary había comprado en gran cantidad. Y sabían que Piulersuaq andaba buscando algo en la cima del mundo. Pero no estaban totalmente seguros de qué era lo que buscaba, aunque era claro que se trataba de algo útil y algo de metal, ya que, de lo contrario, Piulersuaq no lo buscaría tan desesperadamente. (¿No había mostrado tantas ansias de llevarse sus meteoritos?). En Europa y en Estados Unidos los chistes sobre el polo habían pasado a ser cosa corriente. ¿Había un palo en el polo? ¿Era de madera? ¿Era un palo grueso o un palo delgado como los que usaban los cultivadores de lúpulo? ¿Tenía rayas pintadas como el poste de una barbería? En las páginas de *Punch* y otras revistas de humor se habían publicado todos los chistes posibles. Inconscientemente, los esquimales utilizaban las mismas imágenes, pero aplicándoles sus propios valores. Lo llamaban el «Gran Clavo».

Un incendio causó desperfectos en las calderas del *Roosevelt* y redujo su fuerza a la mitad, pero, a pesar de ello, el rompehielos continuó avanzando por el estrecho de Smith. Bartlett dijo más adelante que cada día parecía ser el último, pero, a Peary le

había encantado: «En toda mi experiencia», escribió, «no recuerdo nada más apasionante que la emoción, la sacudida de lanzar el *Roosevelt*, un ariete de mil quinientas toneladas, contra el hielo para abrirse paso, o la tensión del momento en que, atrapado entre dos campos de hielo irresistibles, he visto desde el puente cómo se alzaban poco a poco los medios del barco y el aparejo se aflojaba a causa de la compresión de los costados»<sup>[818]</sup>. El barco vibraba como una cuerda de violín cuando los témpanos lo apretaban, pero los arquitectos navales habían hecho bien su trabajo y siempre salía del apuro sin sufrir daño alguno. «¡Ah, qué tensión y qué emoción!», escribió Peary; «las ansias de luchar que concentraban días de vida corriente en uno solo»<sup>[819]</sup>. Disfrutaba oyendo el ruido de las grandes máquinas en la popa, que recordaba el de una máquina de coser, el runrún de los émbolos de acero de treinta centímetros y el chapoteo de las anchas palas de las hélices. Describió casi en éxtasis el crujido del hielo cuando la proa de acero del barco lo rompía y saltaba en fragmentos por los aires. Era el poder y se deleitaba con él. Sus progresos, escribió, «eran tan innegables como la fuerza de la gravedad»<sup>[820]</sup>..

El invierno empezó el 1 de septiembre, «con nieve cayendo en cortinas horizontales que barrían la cubierta, el agua como tinta, el hielo de un horrible blanco, y la tierra invisible, excepto cerca de nosotros cuando estamos a punto de rozarla por babor»<sup>[821]</sup>. Cuatro días después, vomitando penachos de humo negro, el *Roosevelt* llegó al cabo Sheridan, unos tres kilómetros al norte del fondeadero de Nantes en 1875, y allí se detuvo, con la proa de cara al polo. «No creo que haya otro barco en el mundo que hubiese podido aguantar esta prueba»<sup>[822]</sup>, escribió Peary, admirándose a sí mismo y olvidando por completo la expedición de Nares. A diferencia de Nares, cuyo diario —junto con los de sus tenientes— era introspectivo y se ocupaba más de las dificultades que del potencial, Peary captó la sensación que producía encontrarse en los límites extremos del globo, de mirar hacia lo desconocido. Medio asustado y medio emocionado, escribió: «Los dedos de todo el resto del ancho mundo, dedos que se alargan hacia el norte, quedaban muy lejos de nosotros, debajo del helado horizonte meridional. Habíamos penetrado mucho en aquella tierra fronteriza desolada y helada que se extiende entre los países de Dios y el espacio interestelar»<sup>[823]</sup>.

En febrero de 1906, después de que sus esquimales dieran muerte a manadas de bueyes almizcleros, Peary inició su avance hacia el Gran Clavo. Envío varios grupos de hombres a Point Moss, uno de los promontorios más septentrionales cuyos mapas habían trazado los hombres de Nares en la isla de Ellesmere, desde donde saldrían a dejar depósitos de provisiones a intervalos de unos ochenta kilómetros. La noche ártica seguía sobre ellos y los hombres iban y venían en trineo bajo una oscuridad deprimente. Pero, cuando Peary llegó a Point Moss el 5 de marzo, la luna brillaba con intensidad y el paisaje era radiantemente monocromático. Era un buen augurio. Igualmente bueno era el hecho de que el polo distase menos de ochocientos kilómetros. En su última expedición, Peary había cubierto una distancia mayor al

atravesar Groenlandia. «Si consigo hacer lo mismo esta vez, venceremos», escribió. «Quiéranlo Dios y todos los ángeles buenos y pueda yo tomar este trofeo para la Bandera<sup>[824]</sup>».

Al concebir su «sistema», Peary había dado preferencia a los grupos reducidos. Esta vez se llevó un grupo muy numeroso, cada uno de cuyos miembros sería necesario. Poco después de ponerse en marcha, el 6 de marzo, con Henson a la cabeza y Peary azuzando desde la retaguardia, veintiocho hombres y ciento veinte perros iban y venían por el hielo. Kilómetro a kilómetro los líderes se abrían paso a través de los obstáculos, mientras los grupos de apoyo transportaban pertrechos por el hielo. El 26 de marzo, Henson llegó a lo que se llamaría el «Gran Canal», una franja de aguas abiertas que en algunos lugares tenía tres kilómetros y pico de ancho, señalaba la separación de la plataforma continental de Groenlandia y las aguas profundas y se convirtió en su principal punto de referencia en un paisaje en el que no había otros accidentes. En este lugar, a poco menos de doscientos kilómetros de Point Moss, Peary tomó su primera lectura de la longitud (hasta ahora no había tenido realmente idea de dónde estaba) y descubrió que el hielo le había llevado unos ciento veintiocho kilómetros al oeste. Al darse cuenta de ello, montó en cólera y a ésta se añadió la frustración de no poder atravesar el Gran Canal. Pasaron una semana preciosa en su orilla, esperando, hasta que la temperatura descendió de pronto, se formó una capa de hielo y pudieron reanudar el avance.

Tres días después, sin embargo, Peary, Henson y seis esquimales se toparon con una ventisca que los tuvo inmovilizados durante otra semana. Presa de desesperación, Peary pasaba tres horas diarias yendo de un lado a otro en el hielo, gateando cuando el viento era demasiado fuerte y le impedía andar. A estas alturas ya sabía que nunca llegaría al polo: a la velocidad que llevaban, de entre nueve y once kilómetros diarios, tardarían dos meses sólo en llegar, sin contar el viaje de vuelta. La única conquista que podía reivindicar era haber alcanzado el punto más septentrional. El 13 de abril, al despejar el tiempo, abandonó todo lo innecesario y echó a correr con su grupo para batir la marca. Y debieron de correr mucho, si se puede dar crédito al diario de Peary. Afirmó que en los dos días siguientes, a pesar de tener que cruzar once canales, había recorrido unos noventa y seis kilómetros. El 21 de abril, después de hacer una media diaria de unos treinta kilómetros hacia el norte —el triple de su velocidad anterior, sin tener en cuenta la deriva que, de forma arbitraria, los había llevado ahora cinco grados al este—, se encontraban en los 87° 06' norte, unos cincuenta y ocho kilómetros más lejos que Cagni. Peary no se tomó la molestia de acampar y emprendió el regreso enseguida. «Al mirar los rostros demacrados de mis camaradas», escribió, «las figuras esqueléticas de los pocos perros que me quedaban, mi trineo casi vacío... tuve la sensación de haberlo logrado por un margen tan estrecho como era razonable esperar<sup>[825]</sup>».

Todo lo relacionado con esta última acometida fue misterioso. ¿Cómo se las habían arreglado, en un momento dado, sobre hielo malo, para recorrer más de

cuarenta y ocho kilómetros diarios, rodeos incluidos, cuando ni Cagni ni Nansen habían conseguido cubrir esta distancia? ¿Realmente habían pasado de los 87°? Peary no ofreció ningún cálculo, ninguna explicación, sólo su palabra de que ésta era la latitud que había leído. No tomó ninguna longitud con la que hubiera podido señalar su posición exacta. Tampoco había observadores competentes que corroborasen sus afirmaciones, ya que Bartlett, a pesar de lo acordado, no iba con él. Los diarios de Peary, que nunca habían sido precisos, se hicieron todavía más vagos en el viaje de retorno.

Optó por no seguir su ruta de ida y, en vez de ello, cruzar directamente el meridiano 50 hacia Groenlandia y luego, sin prisas, seguir las costas groenlandesas, en las que abundaba la caza, hasta llegar al cabo Sheridan. Y, al parecer, esto fue lo que hizo. El hielo estaba en constante movimiento y se rompía detrás de ellos mientras avanzaban rápidamente hacia el sur. Pero los vientos y las corrientes que lo rompían parecían no surtir ningún efecto en el rumbo que seguía Peary, que continuó siendo hacia el sur. En el Gran Canal tuvieron la suerte de encontrar un puente formado por frágiles bloques de hielo y lo cruzaron a gran velocidad. Pero dos días después se toparon con un *segundo* Gran Canal, que medía unos ochocientos metros de orilla a orilla, y se extendía hacia el este y el oeste hasta donde alcanzaba la vista. Acamparon junto a él y asaron sus perros en hogueras que alimentaron con los trineos superfluos, mientras esperaban a que el pasadizo se cerrara. Pero, en lugar de cerrarse, se hizo más ancho. Por suerte, en una fecha que no consta en ninguna parte, la temperatura descendió lo suficiente para cubrirlo con una capa de hielo. No estaban seguros de si aguantaría su peso, pero, con el verano cada vez más cerca, tenían que cruzarlo. Si no lo cruzaban, navegarían a la deriva hacia el este hasta que el hielo se derritiera y cayeran al mar. Peary se encontraba ahora ante un dilema parecido al que habían tenido que afrontar Cagni y Nansen. El duque de los Abruzos se había equivocado al suponer que Groenlandia era lo bastante grande como para que los grupos extraviados acabaran dando con ella.

No se sabe por dónde ni cuándo atravesó Peary el canal. Pero es indiscutible que lo consiguió. Según los expertos en el polo, su diario es demasiado explícito para ponerlo en duda. «Una vez que nos pusimos en marcha, no podíamos detenernos, no podíamos levantar las raquetas del suelo», escribió.

«Nos deslizábamos constante y suavemente, adelantándonos unos a otros, con el máximo cuidado y procurando que la presión fuera siempre la misma; cada vez que un hombre daba un paso adelante, producía ondulaciones que se propagaban en todas las direcciones sobre el hielo delgado que cubría las negras aguas. El trineo iba precedido y seguido de una gran ola. Fue la primera y única vez en mi trabajo en el Ártico que tuve dudas sobre el resultado, pero cuando, cerca de la mitad del canal, la punta de mi *kamik* (bota) rompió el hielo dos veces seguidas pensé “esto es el fin” y cuando, al cabo de poco, alguien de la fila soltó una

exclamación, las palabras salieron espontáneamente de mí: “Que Dios le ampare, ¿cuál de ellos es?”, pero no me atreví a apartar los ojos de mis raquetas, que se deslizaban sin parar, suavemente, fascinado por la ola que levantaban al avanzar<sup>[826]</sup>».

El canal se abría silenciosamente detrás de ellos.

La siguiente etapa les llevó a través de un revoltijo de montículos —«un infierno de hielo fragmentado como nunca había visto y espero no volver a ver<sup>[827]</sup>»— que ocupaba los más de ciento ochenta kilómetros que había entre ellos y la costa groenlandesa. «Parecía como si nada que no poseyera alas pudiera sortearlo», escribió Peary. Lo consiguió, según su diario, y continuó avanzando directamente hacia el sur, con los pies doliéndole tanto, que apretaba los dientes hasta que también le dolía la mandíbula. El 9 de julio, cerca de las costas de Groenlandia, se encontraron con uno de los grupos de apoyo, el que mandaba Charles Clark, fogonero del *Roosevelt*. Clark y sus tres hombres habían viajado en trineo hacia el norte desde Point Moss, pero habían vuelto sobre sus pasos al toparse con el Gran Canal y se habían extraviado bajo la misma tormenta que causara una semana de retraso a Peary. Desde entonces habían viajado en dirección sur a través del hielo, con la esperanza de llegar a tierra antes de que la deriva los arrojase al océano. Faltaba poco para que se les terminaran los recursos y estaban a punto de quemar el último trineo para cocinar los perros que les quedaban. Si Peary no se hubiera tropezado con ellos y luego, con sus conocimientos de la región, no les hubiera guiado hasta partes de la costa groenlandesa donde había caza, no cabe duda de que habrían muerto. Peary tenía que cuidar ahora de doce hombres, y lo hizo con consumada habilidad, llevándoles costa abajo hasta que cruzaron el mar helado y llegaron al *Roosevelt*, todos vivos.

Para Clark fue un encuentro increíblemente afortunado. Más adelante, sin embargo, los críticos de Peary afirmarían que era más increíble que afortunado. Aparte de la coincidencia de que los dos grupos se cruzaran, ¿cómo era posible que Clark y Peary llegaran a la misma posición en la misma fecha? Las cifras no cuadraban. Clark había viajado hacia el sur a partir del Gran Canal, desde el 26 de marzo. Durante el mismo periodo Peary había corrido ostensiblemente hasta los 87° 06' norte y vuelto al punto de partida, sobre hielo que no era más fácil y tal vez era peor que el que había encontrado Clark; luego, había caminado sobre el mismo hielo que Clark y, a pesar de ello, le había dado alcance. O Clark había viajado a paso de tortuga o Peary lo había hecho a velocidad sobrehumana: ninguna de las dos cosas era imposible, aunque ninguna era probable. O quizá Peary no había llegado tan al norte como afirmaba.

Desde entonces los expertos en el polo han sacado varias conclusiones, la más caritativa de las cuales es que posiblemente Peary superó a Cagni por unos cuantos kilómetros, pero se sintió obligado a exagerar la distancia de manera que, al colocarse por encima de los 87° norte, no tuviese que afrontar una investigación en la cual las



observaciones en firme de Cagni se compararían con las suyas, que eran incompletas y muy vagas. Menos favorable es la conclusión de que Peary nunca fue al norte después del Gran Canal y se limitó a navegar a la deriva hacia el este y luego volvió a cruzarlo y continuó en dirección sur al mismo tiempo que Clark, inventando todo lo demás. Cada una de las expediciones de Peary había suscitado interrogantes. ¿Existía la Tierra de Peary o el canal de Peary? ¿Era real la Tierra de Jesup y era o no la isla de Axel Heiberg? Ahora había otra incertidumbre.

Si Peary verdaderamente hubiese alcanzado el punto más septentrional, se habría dado por satisfecho y habría vuelto a casa. Pero el 2 de junio, una semana después de su retorno al *Roosevelt*, estaba de nuevo en el hielo, calzado con unos zapatos con suela de estaño, para explorar la costa más septentrional de la isla de Ellesmere, acompañado por dos esquimales. Para lo que era normal en Peary, este trabajo valioso fue poco importante e improductivo. Pero necesitaba ofrecer a su patrocinadores una conquista tangible, un pedazo de tierra que llevara su nombre, así que recogió las migajas que Aldrich y Sverdrup habían dejado sobre la mesa. Alcanzó el punto más occidental de Aldrich el 16 de junio y logró descubrir suficientes islotes y cabos antes de dar con el cabo Colgate, un poco más allá de la isla de Axel Heiberg, para satisfacer sus requisitos. La forma en que lo hizo llevaba su impronta habitual. El 16 de junio escribió: «Lo que vi ante mí con todo su salvajismo espléndido y bañado por el sol era mío, mío por derecho de descubrimiento, y debería atribuirse a mí y asociarse con mi nombre durante generaciones, después de que yo dejase de existir»<sup>[828]</sup>. Y cuando bautizó accidentes del terreno con los nombres de sus patrocinadores no pudo evitar añadir un poco de misterio. El 26 de junio, desde el cabo Colgate, informó de que había visto «cumbres nevadas de [una] tierra lejana en el noroeste, por encima del horizonte de hielo. Mi corazón saltó los kilómetros de hielo que nos separaban, mientras contemplaba con anhelo aquella tierra e imaginaba que pisaba sus costas y escalaba sus cumbres»<sup>[829]</sup>. La llamó Tierra de Crocker en honor de uno de sus patrocinadores más influyentes.

Pero la Tierra de Crocker no existía, como descubrió una expedición que en 1914 salió con el propósito expreso de explorarla. ¿Había engañado a Peary un truco de la refracción ártica? Cosas así ocurrían a veces. En 1818, el explorador británico John Ross había visto una cordillera que bloqueaba la entrada del estrecho de Lancaster y la había llamado —por una extraña coincidencia— montañas de Crocker. No eran más que un efecto de la luz, pero parecían tan sólidas que Ross se jugó su carrera y su reputación defendiendo su existencia. ¿Le había ocurrido lo mismo a Peary? ¿O había una explicación más siniestra, a saber: que había inventado la Tierra de Crocker para complacer a su patrocinador y dar más lustre a la expedición? Hizo público el descubrimiento de la Tierra de Crocker en su crónica del viaje, *Nearest the Pole* [Lo más cerca del polo], que apareció en 1907. Pero en su diario, en la anotación del 26 de junio, y en los tres mensajes que luego depositó en montículos de piedras a lo largo de la costa, no se menciona tal isla. Lo más cerca que estuvo de describir la

vista del norte fue cuando, refiriéndose a los días 27 y 28, escribió: «Días espléndidos y despejados que ofrecen una buena vista del horizonte septentrional»<sup>[830]</sup>. No dijo nada sobre la Tierra de Crocker a Bartlett, Henson ni ninguna otra de las personas que se encontraban a bordo del *Roosevelt*. No presentó ningún dato científico que permitiera localizar su posición ni nadie se lo pidió jamás. Lo único que cabe decir con certeza, sobre la Tierra de Crocker y todos los otros non plus ultras geográficos de Peary, es que concordaban con su percepción de la realidad y que tal vez su búsqueda se había vuelto más real para él que el paisaje en que la llevaba a cabo. Había dicho con frecuencia que el Ártico era su mundo. Y así era.

El viaje de más de cuatrocientos ochenta kilómetros para volver al *Roosevelt* fue horrible. El verano se les echó encima y tuvieron que pasar por «un laberinto de lagos y ríos inspirado por el diablo y situado en una ciénaga en la que la nieve medio derretida les llegaba hasta las rodillas»<sup>[831]</sup>. Las pieles que vestía Peary estaban empapadas y apestaban; la ropa se le estaba pudriendo sobre el cuerpo; las suelas de estaño estaban desgastadas y rotas, y sus pies «ardían, dolían y palpitaban hasta que el dolor me llegaba a las rodillas»<sup>[832]</sup>. Utilizando los piolets, Peary y sus compañeros abrieron un camino por el que empujaron, arrastraron, alzaron y bajaron sus trineos con tanta dificultad, que Peary ordenó a uno de los esquimales que se adelantara y pidiese a Bartlett que les enviara algunos hombres para que los ayudasen a hacer los últimos kilómetros. El esquimal volvió con los hombres, pero trajo una mala noticia: el *Roosevelt* se había liberado del hielo y se encontraba ahora unos treinta y dos kilómetros más al sur y en mal estado. Tenía el timón roto, dos de las palas de las hélices se habían desprendido y el hielo había abierto agujeros en el casco, uno de ellos por debajo de la línea de flotación y tan grande que, según Bartlett, un chico casi hubiera podido pasar gateando por él. Cuando Peary llegó al *Roosevelt* y vio los desperfectos su respuesta fue clara: «Tenemos que llevarlo a puerto, capitán. Vamos a volver aquí el año que viene»<sup>[833]</sup>.

El barco era una «ruina total», como escribió Bartlett en el diario de a bordo. No obstante, instalaron un timón provisional y repararon los agujeros con una mezcla de estopa, trapos y cemento, antes de emprender el viaje al sur con las bombas funcionando de sol a sol. Bartlett dirigía las operaciones con soberbia maestría, pero hasta él pensaba que estaban condenados. «Subía a cubierta y sacaba la conclusión de que íbamos a hundirnos de un momento a otro y luego bajaba y hacía una última anotación en mi diario», escribió.

«Luego subía otra vez y aún estábamos a flote y trataba de explicarme cómo era posible que una ruina como la nuestra no se fuera a pique... Durante todo el rato el timón de fortuna que habíamos instalado recibía un castigo cada vez peor, al tiempo que en el fondo se abrían más agujeros. La mayoría de nuestros hombres habían perdido la esperanza hacía ya mucho tiempo. Sólo Peary conservaba

cierto optimismo<sup>[834]</sup>».

Vararon en Etah el 16 de septiembre y añadieron más remiendos al casco del *Roosevelt*, que amenazaba con desintegrarse, tapando los nuevos agujeros y cubriéndolos con lona sujeta por medio de clavos. Se les estaba terminando el carbón, tenían pocas provisiones y el invierno no estaba muy lejos. La intuición le decía a Bartlett que debían poner proa al sur tan pronto como el barco volviera a estar a flote. Pero Peary había prometido a sus esquimales que, al terminar la expedición, les proporcionaría carne de morsa y les dejaría donde desearan, pese a que sabía que cualquier retraso empeoraría el largo y tempestuoso viaje que les aguardaba. Bartlett se sintió humillado: «[Peary] les había dado su palabra y nunca faltaba a ella, de modo que así se hizo. No es extraño que esta gente quisiera y respetase a Peary. Ningún otro hombre en el pasado o el futuro puede hacer o hará que esta gente haga lo que él quiera»<sup>[835]</sup>.

El *Roosevelt* zarpó de Etah el 26 de septiembre envuelto por la oscuridad de una tormenta de nieve. Peary, que seguía en su mundo propio, hablaba alegremente de sus planes para el futuro, mientras Bartlett batallaba para que el barco siguiera navegando en lo que se ha calificado de «uno de los relatos clásicos del mar». Los fogoneros barrieron los alojamientos para recoger lo que quedaba de polvo de carbón y luego empezaron con la entibación interior, cortando baos y echándolos a los hornos. Cuando se acabaron los baos bajaron a tierra y recogieron grasa, madera verde y carbón que arrancaron con dinamita de los depósitos que habían dejado expediciones anteriores y que se habían helado. Se vieron atacados por el hielo y obstaculizados por tormentas. Perdieron el ancla principal, el timón y la mayoría de los cables. Cuando llegaron a las aguas seguras del sur y trataron de penetrar en el Saint Peter's Canal, en la isla de Cabo Bretón, el barco ya era ingobernable. El buque más poderoso de cuantos habían ido al norte dio varios bandazos, luego se metió de cabeza en una marisma, saltó una valla e incrustó la proa en un campo en el que una chica se encontraba ordeñando una vaca. La lechera, presa de pánico, huyó y la vaca fue tras ella. Como dijo Bartlett, «el pobre *Roosevelt*, así como nosotros, estaba listo para el manicomio o el desguace»<sup>[836]</sup>.

«Sería inútil negar que me ha decepcionado que el comandante Peary no llegase al polo<sup>[837]</sup>». Cuando Morris Ketcham Jesup dijo estas palabras al *Washington Post* el 3 de noviembre de 1906, habló por la nación. Peary había prometido que llegaría al polo y, en vez de ello, había regresado sin haber hecho otra cosa que alcanzar un punto más septentrional y avistar la Tierra de Crocker. La National Geographic Society le otorgó otra medalla de oro y le tributó los debidos elogios. El presidente Roosevelt le felicitó personalmente y le consiguió otros tres años de permiso para que terminase el trabajo. Pero esta vez a Peary le costó mucho recaudar dinero para su siguiente expedición. Por más que adornara su relato, no había cumplido su promesa y la gente se había cansado de él, como se hizo evidente cuando su libro *Nearest the Pole* llegó a las librerías. Había calculado que ganaría cien mil dólares con él, pero ni siquiera cubrió el adelanto de cinco mil dólares: se vendieron solamente dos mil doscientos tres ejemplares. Tampoco tuvo Peary mucha suerte cuando él y Bartlett recorrieron el país en una gira de conferencias que a estas alturas ya era conocida. «Me rechazaron, se rieron de mí, me ofrecieron empleos, me compadecieron y se resistieron a mí de cien maneras»<sup>[838]</sup>, escribió Bartlett.

Peary jugó todas las bazas que pudo. Había que conquistar el polo «por el honor y el prestigio de este país»<sup>[839]</sup>, dijo a la National Geographic Society. Repitió el mensaje al *New York Times*: «la conquista del polo significa prestigio nacional»<sup>[840]</sup>. Presentó el polo (faltando a la verdad) como «la última de las grandes conquistas geográficas que el mundo puede ofrecer a los hombres de espíritu aventurero»<sup>[841]</sup>. Pero la respuesta continuó siendo tibia. «Fue una lucha gloriosa, pero fracasamos»<sup>[842]</sup>, anotó filosóficamente Bartlett. En 1907 dejó que Peary siguiera luchando y se fue a Terranova con la intención de ganar un poco de dinero cazando focas. Allí naufragó y perdió su barco y todos los beneficios.

Tan decepcionante fue la reacción a la expedición que proponía Peary, que el «agujero de Symmes» reapareció con la publicación de *The Phantom of the Poles* [El fantasma de los polos], de William Reed. Según Reed, el interior tenía un clima parecido al de San Francisco, había en él «vastos continentes, océanos, montañas y ríos» y estaba «poblado por razas que los habitantes del exterior de la tierra aún desconocían»<sup>[843]</sup>. Dijo que la aurora boreal la causaban incendios forestales que

ardían en el interior. Reed ansiaba casi tanto como Peary que se llegara al polo (pero por razones diferentes) y ofreció el siguiente consejo a los aspirantes a explorador: «Tan pronto como adopte usted la creencia de que la Tierra es hueca, se resolverán con toda facilidad interrogantes que ahora le llenan de perplejidad, la mente se sentirá satisfecha y el triunfo del razonamiento sensato llegará como una delicia que nunca será olvidada»<sup>[844]</sup>.

Peary no encontró ningún consuelo en las palabras de Reed. Había extendido el mantel para un banquete, pero nadie estaba interesado en compartirlo con él y, sentado solo a la mesa, un fantasma surgió de detrás de su silla. De los seis esquimales que había traído del Ártico en 1897, el superviviente más joven era un chico llamado Minik. Era el padre de Minik a quien habían pasado por la maceradora y cuyos huesos habían sido blanqueados para exponerlos en el Museo de Historia Natural de Nueva York. A la sazón Minik contaba sólo seis años de edad y luego lo había adoptado un hombre que se llamaba Wallace, uno de los empleados del museo. Todo había ido bien y la familia Wallace había aceptado a Minik y, de hecho, lo quería. Jesup contribuía a su manutención, Minik tomó los nombres complementarios de Peary Wallace, olvidó su lengua materna e iba camino de ingresar en el crisol de razas estadounidense, pero nunca, en virtud de un acuerdo tácito, le habían dicho lo que le había sucedido a su padre. En 1901, sin embargo, sorprendieron a Wallace cometiendo un desfalco y entonces Jesup lo obligó a dimitir y dejó de pasar la asignación. Wallace, con la vida arruinada, esperó pacientemente el momento de vengarse de Jesup, Peary y toda la cofradía del Ártico. Al iniciar Peary la campaña, Wallace atacó.

«DADME EL CUERPO DE MI PADRE»<sup>[845]</sup>, rezaba el titular del *World* el 6 de enero de 1907. La primera plana estaba llena de ilustraciones de un Minik vestido con pieles arrodillado enfrente del museo con los brazos extendidos en actitud suplicante. Columnas de prosa lacrimógena contaban «La patética historia de Minik, el chico esquimal que se está haciendo hombre en Nueva York y va a encontrar el polo algún día, pero que lo que más quiere ahora son los huesos de su padre»<sup>[846]</sup> Minik no quería ir al polo, pero se sintió comprensiblemente disgustado por la revelación de que había asistido al entierro de un tronco y que los despojos de su padre estaban ahora expuestos al público. El *San Francisco Examiner* publicó más adelante un artículo que daba a entender que Minik quería pegarle un tiro a Peary. «Nunca podré perdonar a Peary», afirmaba el periódico que había dicho Minik, «y espero verle para mostrarle la desgracia que ha provocado.»<sup>[847]</sup> El Club Ártico de Peary organizó la rápida repatriación de Minik, pero el chico clamó contra ellos incluso en el momento de partir con destino al Ártico. «Sois una raza de criminales científicos», dijo. «Sé que nunca lograré sacar los huesos de mi padre del Museo Norteamericano de Historia Natural. ¡Me doy por satisfecho con irme antes de que se apoderen de mi cerebro y lo metan en un frasco!... Los estadounidenses nunca descubriréis el Polo Norte.»<sup>[848]</sup>

A este lúgubre escenario salió el doctor Frederick Cook, que apagó las velas de Peary con un nuevo paño de desdichas. En años recientes Cook se había perfilado como un importante hombre del hielo: en el decenio de 1890 había dirigido un par de expediciones a Groenlandia y, en 1898-1899, había tomado parte en una expedición belga a la Antártida a bordo del *Belgica*, con Roald Amundsen como primer oficial, durante la cual se había hecho famoso por su profesionalidad, su experiencia y su carácter alegre. Había persuadido a la tripulación a comer carne cruda, contra su voluntad y contra las órdenes del capitán, y de esta forma había evitado que el escorbuto causara numerosas muertes durante la primera internada en el hielo del sur. Cuando el *Belgica* pasó varias semanas atrapado en el hielo, fue el carácter alegre de Cook lo que mantuvo alta la moral y fueron sus consejos lo que les permitió liberarse de la trampa. Amundsen escribió que la liberación del *Belgica* «se debió ante todo a la habilidad, la energía y la persistencia del doctor Cook»<sup>[849]</sup>. Más adelante calificó a Cook de «hombre de valor inquebrantable, esperanza a toda prueba, alegría sin límites y bondad infatigable... su ingenio y su iniciativa eran ilimitados»<sup>[850]</sup>. La Real Sociedad Geográfica de Bélgica concedió a Cook una medalla de oro y el rey Leopoldo II quedó tan impresionado, que robó tiempo a la tarea de contar los beneficios que obtenía del Congo para conferir a Cook el título de caballero. La reputación de Cook floreció. El Club Ártico de Peary escribió elogiosamente sobre él y demostró que apreciaba su capacidad, enviándole al norte en 1901 para que atendiese a la expedición de Peary, que se encontraba atascada en Groenlandia. En 1906, cuando un grupo se dispuso a conquistar la montaña más alta de América del Norte, el monte McKinley, en Alaska, el doctor Cook, con sus ojos soñolientos, fue el primero en poner los pies en la cumbre de más de seis mil metros de altura. Su crónica de la escalada fue un gran éxito de ventas y desaparecía de los estantes con tanta rapidez, que los dependientes de las librerías apartaban el diario de Peary para hacerle sitio.

En julio de 1907 Cook fue a Etah con un patrocinador rico llamado John R. Bradley. En apariencia se trataba de una expedición de caza en busca de dientes de narval, colmillos de morsa, pieles de foca y pellejos de oso, pero Cook se llevó gran cantidad de pertrechos, lo cual resultaba sospechoso. Corrían rumores de que intentaría llegar al polo. Peary los rechazó tachándolos de calumnias. «Cook es un hombre honorable»<sup>[851]</sup>, dijo a otro explorador, Vilhjalmur Stefansson. Sin embargo, aquel otoño, poco después de que Peary anunciara que no podría llevar el *Roosevelt* al norte hasta 1908, debido a la falta de fondos y a la enorme cantidad de trabajo que se necesitaba para reparar el barco, Bradley volvió con un mensaje de Cook. «He dado con una ruta nueva al Polo Norte y me quedaré para probarla. Pasando por... Ellesmere y hacia el norte... por el mar Polar me parece una ruta muy buena. Habrá caza hasta el grado 82 y hay aquí nativos y perros para la tarea. Así que al polo vamos»<sup>[852]</sup>.

El concepto que Peary tenía del polo se vino abajo. Otro hombre estaba

invadiendo su mundo, un hombre que pensaba utilizar sus esquimales, un hombre al que él había enseñado, por una ruta que él había descubierto. Que ni el Ártico ni sus habitantes fueran realmente suyos no hacía al caso. Cook se estaba metiendo en su terreno, sencillamente. Peary hizo indagaciones y oyó decir que era posible que Cook hubiese falsificado su conquista del monte McKinley y que hubiera posado para que le fotografiasen al pie de un monte parecido. No había ninguna prueba, pero los compañeros de Cook afirmaron categóricamente que no habría podido llegar a la cumbre. Oportunamente, Cook no estaba allí para refutar la acusación. En su ausencia corrieron más rumores, esta vez en el sentido de que Cook iba a fingir la conquista del Polo Norte como había hecho en el caso del McKinley. Cuando un amigo le avisó de ello, Peary dijo: «Oh, no, no creo que Cook hiciera eso»<sup>[853]</sup>. Cook podía ser un rival, pero no era un impostor. Había hecho bien su trabajo en la expedición de 1891-1892 a Groenlandia con Peary y éste mismo así lo había reconocido y, aunque los dos hombres tenían sus diferencias, la pericia de Cook como explorador del polo era indiscutible.

No obstante, había que hacer algo. Peary envió una carta a la National Geographic Society en la que no arremetía contra Cook, sino contra Bradley, hombre que tenía un pasado dudoso y al que en Nueva York llamaban «Jim “el Jugador”». «Me han informado», escribió Peary, «de que en otro tiempo fue tahúr en el río Misisipi hasta que lo expulsaron. Es bien sabido que posee una timba en Palm Beach en la cual, según me dicen, juegan mujeres además de hombres»<sup>[854]</sup>. La expedición de Cook, según Peary, debía recibir «la clara desaprobación de todas las organizaciones y personas geográficas y científicas acreditadas»<sup>[855]</sup>. Luego atacó también a Cook. «La acción del doctor Cook al ir al norte... con el propósito reconocido de adelantarse a mí [es] una de la que ningún hombre poseedor de sentido del honor querría ser culpable»<sup>[856]</sup>, dijo al *New York Times*. Insistió ante el Club de Exploradores que no aceptaría el ofrecimiento de su presidencia a menos que prometieran investigar las pruebas de Cook de que había llegado al polo... si realmente llegaba a él.

Lo único bueno que Cook hizo por Peary fue despertar el interés por el polo. Jesup murió en enero de 1908, pero su esposa dio a Peary cinco mil dólares y los miembros más ricos del Club Ártico de Peary donaron sumas más cuantiosas. Peary puso en marcha una nueva campaña de captación de fondos, que esta vez iba dirigida a los hombres de negocios y recalcaba los beneficios comerciales del patrocinio. Mientras Peary esperaba que empezase el goteo de dinero —que se produjo, de forma lenta, pero segura—, se vio importunado por una pequeña avalancha de cartas de chiflados «que sencillamente rezumaban inventos y planes»<sup>[857]</sup>. Las máquinas voladoras eran populares, como también lo eran los automóviles garantizados para circular por el hielo más escabroso. Un hombre dijo que estaba seguro de que un submarino resolvería el problema, aunque no lo estaba tanto de cómo saldría a la superficie a través de la banquisa después de sumergirse bajo ella. Un fabricante de

aserraderos móviles ofreció a Peary su modelo más reciente y afirmó que, una vez instalado en Groenlandia, produciría suficientes tablones como para construir un túnel cubierto hasta el polo. Otro hombre tildó lo del aserradero de tontería y recomendó que, en su lugar, Peary instalase una cocina central desde la que, por medio de bombas y mangueras se enviaría sopa para dar vigor a los hombres que trabajaban en el hielo. La sugerencia que más gustó a Peary, con todo, la hizo un hombre que había perfeccionado un cañón —Peary se haría cargo si, por razones de secreto comercial, no revelaba exactamente cómo funcionaba— con el cual sería posible lanzar el explorador al polo. «Sin duda se trataba de un hombre de una sola idea», escribió Peary. «Estaba tan empeñado en hacerme llegar al polo que parecía no importarle lo más mínimo lo que me pasara al aterrizar allí ni cómo regresaría<sup>[858]</sup>».

La visión de Peary remontándose meteóricamente hacia el polo, con un casco en la cabeza, vestido de pieles y con el bigote empujado hacia atrás por el viento resultaba atractiva. Aunque fuese una absoluta locura, era también una indicación feliz de en qué medida la opinión pública volvía a serle favorable. Pero el favor también significaba presión. Después de erigirse en el hombre que triunfaría —y después de haber gritado «¡Al lobo!» tantas veces— ahora Peary tenía que demostrar que podía hacerlo. Durante los meses que se emplearon en reparar el *Roosevelt* Peary se vio sometido a una fuerte tensión. Su público y sus patrocinadores deseaban que siguiera adelante, pero tenía ya cincuenta años y pico, había pasado los dos últimos decenios en el Ártico y ésta era su última oportunidad. No estaba seguro de poder hacer lo que se esperaba de él.

Para darse ánimos, atacó a los que consideraba sus competidores, que eran, además de Cook, todos los exploradores del mundo. No importaba lo que estuviesen haciendo: si andaban tras la fama, Peary la alcanzaría antes que ellos. Lanzó un desafío al explorador británico Ernest Shackleton, que había zarpado con destino a la Antártida en 1907, y anunció que él, Peary, llegaría al Polo Norte antes de que Shackleton llegara al Polo Sur. Como dijo el *New York Times*, era «una carrera internacional entre el explorador estadounidense y el teniente Ernest Shackleton... A pesar del hecho de que el teniente Shackleton lleva un año de ventaja, Peary espera llegar más al norte de lo que el explorador británico llegue al sur y dar a conocer al mundo los resultados de su expedición antes de que Shackleton dé cuenta de los suyos»<sup>[859]</sup>. Hay que reconocer que entre las naciones occidentales había competencia, como la había habido siempre, por abrir los espacios vacíos que quedaban en el mundo, pero semejante fecundación cruzada de ambiciones era absurda. No estaba en marcha ninguna carrera entre el norte y el sur o, si lo estaba, Peary parecía ser el único participante que era consciente de ella.

El 6 de julio de 1908 fue uno de los días más calurosos que vivió Nueva York desde hacía años: setenta y dos personas se desmayaron y trece murieron a causa del



calor. En estas condiciones el *Roosevelt* dejó su atracadero al pie de la Calle 24 Este y emprendió lo que Peary sabía que, ganara o perdiera, iba a ser su último viaje al polo. La partida fue acompañada de todo el alboroto habitual: la multitud lanzó vítores, los barcos dispararon salvas, las fábricas hicieron sonar sus sirenas y un grupo de presos de la isla de Blackwell salió a decir adiós con la mano. A primera hora de la tarde siguiente, en la residencia veraniega de los Roosevelt en Long Island, el presidente en persona subió a bordo para desear buen viaje a Peary. «Creo en usted, Peary»<sup>[860]</sup>, dijo al disponerse a bajar de nuevo a tierra.

La tripulación de Peary era muy parecida a la de 1905-1906. Bartlett formaba parte de ella, al igual que Henson y el profesor Marvin. Había sólo tres «pipiolos», como los llamó Peary: George Borup, atleta universitario de 21 años, el doctor John Goodsell, cirujano del barco, y Donald Macmillan, instructor de educación física de Massachusetts. Fueron seleccionados por su buena forma física y por ser muy estadounidenses —Peary insistió en que todo en su expedición fuera estadounidense, con la excepción de Bartlett, que había nacido en Terranova y al que Peary consideraba prácticamente estadounidense auténtico—, pero fueron elegidos principalmente porque a Peary le gustaba la pinta que tenían. «Una temporada en el Ártico es una gran prueba para el carácter», escribió. Y añadía:

«Después de pasar seis meses con él más allá del círculo ártico, uno puede conocer mejor a un hombre que después de tratarle durante toda una vida en la ciudad. Hay un algo, no sé cómo llamarlo, en los espacios helados que hace que un hombre se mire cara a cara a sí mismo y mire cara a cara a sus compañeros; si es un hombre, el hombre sale a la superficie; si es un canalla, el canalla se nota con la misma rapidez»<sup>[861]</sup>.

Su plan también se diferenciaba poco del de 1906. Los principales cambios consistían en que pensaba partir del cabo Columbia, unos sesenta y cinco kilómetros al oeste de Point Moss y unos dieciséis kilómetros más al norte, y en el que se proponía, si era posible, instalar su campamento base muy por encima del Gran Canal, con lo que el último grupo tendría que recorrer menos de trescientos veinte kilómetros. También tomó precauciones para evitar que el *Roosevelt* tuviera que repetir aquel viaje de vuelta sin timón y sin combustible, que casi había acabado con él en la última expedición. Esta vez el barco llevaba un timón de repuesto revestido de acero y todo el carbón que podía transportar, a la vez que un barco de apoyo, el *Erik*, llevaría otras ochocientas toneladas de carbón a Etah. Los desperfectos de la caldera del *Roosevelt* se habían reparado y sus máquinas se habían modificado con el fin de que durante breves periodos pudieran doblar su rendimiento, que ya era impresionante. Hubo un cambio que Peary no hizo y que consistía en llevar canoas para atravesar el Gran Canal. Era la cosa más sencilla y más obvia que podía hacerse,

después de los retrasos y los peligros que el Gran Canal le había causado. Pero Peary no era diestro en utilizarlas; era y había sido siempre viajero por tierra y se estaba haciendo viejo. El último viaje lo haría de la única manera que sabía hacerlo.

La crónica de esta expedición que publicó Peary la escribió en realidad una mujer que se llamaba Elsa Barker, cuyo estilo, por decirlo cortésmente, era muy de la época. «El fuego divino que produce literatura no puede contratarse por semanas», dijo a Peary, «y tampoco acude cuando se le llama<sup>[862]</sup>» Llegara como llegase, dejó una impresión abrasadora en la página. Sobre la despedida entre Peary y su esposa, Josephine, por ejemplo, Barker escribió: «Otra despedida... ¡y habían sido tantas! ¡Brava y noble mujercita! Has sobrellevado conmigo la carga de todo mi trabajo en el Ártico»<sup>[863]</sup>. El fuego divino acudía con frecuencia a la llamada de Elsa, pero en algunos pasajes se detecta la mano, más blanda, de Peary, que se muestra más franco que nunca cuando describe a «sus» esquimales. Al llegar al estrecho de Smith a finales de julio, comentó: «conozco a todos los hombres, mujeres y niños de la tribu, desde el cabo York hasta Etah»<sup>[864]</sup>. Era la exposición de un hecho. Había visitado el lugar de vez en cuando durante veinte años y había dejado en él tal impronta, que servir en sus expediciones se había convertido en una parte tan válida de la vida de los esquimales como cazar y pescar. Les había llevado artículos cuyo valor no podía cuantificarse —madera para sus trineos, cacharros para cocinar, hierro para sus lanzas y cuchillos de acero— y con ello, casi sin la ayuda de nadie, había cambiado su cultura. Pero se negaba rotundamente a cambiarla más de lo necesario. «Mi plan», escribió, «ha sido darles la ayuda y la instrucción que más eficazmente les preparasen para hacer frente a su propio y austero entorno, y abstenerme de enseñarles nada que tendiera a debilitar la confianza en sí mismos o hacer que se sintieran descontentos de su suerte.»<sup>[865]</sup> Opinaba que cristianizarlos habría sido una tontería, porque «las gracias cardinales de la fe, la esperanza y la caridad parece que ya las tienen»<sup>[866]</sup>. En cuanto a reasentarlos en Canadá o Estados Unidos, se burlaba de la idea: las enfermedades de la «civilización» acabarían con ellos en el plazo de tres generaciones o menos. De todos modos ¿por qué querría alguien civilizarlos? «Son gente sana y de sangre pura; no tienen vicios, ni bebidas alcohólicas ni malos hábitos... ni siquiera juegan. En conjunto, son una gente única en la faz de la Tierra. Un amigo mío los llama acertadamente los anarquistas filosóficos del norte.»<sup>[867]</sup> Seguía mirándolos con un sentido de superioridad condescendiente, pero era un Peary distinto del que había enviado esquimales al sur, a la Smithsonian, y había robado sus piedras sagradas. Con la edad se había transformado en un ser humano más agradable.

Pero no mucho más agradable. En Anoatok, un poblado situado al norte de Etah, Peary descubrió a un alemán de 29 años de edad que se llamaba Rudolph Franke y era un miembro del grupo de caza de Cook al que habían dejado para que vigilase un depósito de artículos —pellejos, marfil y otros trofeos valiosos, por valor de treinta mil dólares—, mientras Cook iba al norte con dos esquimales, un trineo y un bote de

lona en busca del polo. Franke, que había acompañado a Cook durante parte del viaje, tenía mal una pierna herida, padecía escorbuto y, como dijo Henson, «era el ser humano más irremisiblemente sucio, desaliñado, cubierto de porquería que ninguno de nosotros había visto en su vida»<sup>[868]</sup>. Sobre lo que sucedió a continuación sólo cabe hacer conjeturas. Un hombre dijo que Peary se negó a dar de comer a Franke, o a darle siquiera una taza de café hasta que Bartlett lo subió a bordo a escondidas. Otro escribió que Franke estaba loco, que apretaba un papel mugriento en la mano y chilló: «¡Mirad! Puedo irme. Tengo permiso del doctor Cook...» y que Peary, al oírle decir eso, se volvió hacia la tripulación y dijo: «Esto, señores, es un ejemplo de lo que puede sucederle a un hombre blanco en el Ártico»<sup>[869]</sup>. Un esquimal dijo más tarde que Peary robó los perros de Franke; éste dijo más adelante que tuvo que entregar las pieles y el marfil de Cook, «del mismo modo que el enemigo tiene que entregar las armas al vencedor»<sup>[870]</sup>, (pero a la sazón comentó sólo que había dado a Peary un diente de narval que valía mil dólares). Peary afirmó posteriormente que Franke estaba tan enfermo, que no había tenido más remedio que obligarle a regresar.

Las crónicas de este encuentro son confusas, pero coinciden en varios hechos: que Peary regaló luego el diente de narval al presidente Roosevelt; que dieron a Franke una litera en el *Erik* —por la que cobraron doscientos dólares a Bradley—, pero no le permitieron llevarse ninguna de las pertenencias de Cook y lo registraron al subir a bordo, para asegurarse de que no llevase nada escondido debajo de la ropa; que cuando Franke volvió a Estados Unidos en el *Erik*, el 18 de agosto de 1908, el conremaestre de Peary, uno de sus grumetes y un deportista rico, Harry Whitney, ocuparon su lugar como guardianes de la cabaña de Cook; que su tarea durante la ausencia de Peary consistió en recoger los mismos artículos que Cook tenía almacenados en la cabaña y que, cuando terminó la recogida, la cabaña quedó vacía. Tampoco el aviso que Peary clavó en la puerta de la cabaña de Cook contribuyó a su buen nombre: «Esta casa pertenece al doctor F. A. Cook, pero el doctor Cook murió hace mucho tiempo y de nada sirve buscarle. Por tanto, yo, el comandante Robert E. Peary, instalo a mi conremaestre en esta casa abandonada»<sup>[871]</sup>. Cook no había muerto y Peary no tenía ninguna prueba de que hubiese muerto. Pero, como estaba demostrando Peary, éste era su mundo.

El *Roosevelt* zarpó de Etah no mucho tiempo después que el *Erik*, con las cubiertas abarrotadas por sesenta y nueve esquimales y doscientos cuarenta y seis perros. «Es dudoso que en alguna parte de los Siete Mares haya habido alguna vez un barco más estrafalario y pintoresco que el nuestro en estos momentos»<sup>[872]</sup>, escribió Peary, al que seguiría apresuradamente Elsa Barker. «Imaginad este barco sembrado de hombres y perros, en un día agradable y sin viento... El mar calmo y la bóveda del cielo aparecen teñidos de vivo azul bajo la luz del sol... la vista parece más de la bahía de Nápoles que del Ártico. Hay una claridad cristalina en la atmósfera pura...»<sup>[873]</sup> La descripción que hizo Bartlett del viaje fue más ácida: «Hasta el día de mi muerte jamás olvidaré el espantoso ruido, el hedor asfixiante y la terrible

confusión que reinaban a bordo»<sup>[874]</sup>. Los perros ensuciaron hasta el último centímetro de la cubierta y, aunque los excrementos se echaban por la borda con regularidad, el mal olor llenaba las fosas nasales de la tripulación. Bartlett escribió en su diario que una noche, cuando abrieron una lata de melocotones después de cenar, «el mal olor que nos rodeaba era tan fuerte que la lengua sencillamente los encontró mojados y fríos, sin el menor asomo de sabor a fruta»<sup>[875]</sup>..

El *Roosevelt* se abrió paso entre el hielo, utilizando las máquinas supercargadas cuando Peary daba la orden, guiado por Bartlett desde las cofas, hasta que llegó al cabo Sheridan el 5 de septiembre. Peary ordenó en seguida que los esquimales y sus malolientes perros abandonaran el barco. También vació las bodegas, lo cual permitió al *Roosevelt* acercarse más a la costa en busca de abrigo, al tiempo que hizo que dependieran menos del barco. Si el *Roosevelt* se hundía, como había estado a punto de suceder en la última expedición, sus pertrechos seguirían intactos y tendrían un depósito base desde el cual podrían partir en trineo en busca de la seguridad que ofrecía Etah. Era todo un espectáculo: montones de carbón y cajas de provisiones aparecían desparramados a lo largo de unos cuatrocientos metros del cabo Sheridan, a la vez que en tres lugares distintos las cajas se apilaron para formar con ellas casas de unos cuatro metros por ocho, con un techo de lona, la parte superior de las cajas vuelta hacia adentro con el fin de que, si los ocupantes necesitaban algo, les bastara con alargar la mano para cogerlo; «el contenido se sacaba cuando hacía falta, como de un anaquel, pues toda la casa era una gran tienda de comestibles»<sup>[876]</sup>. Las casas de cajas podían alojar a toda la tripulación más los esquimales, si era necesario, y Peary estaba tan orgulloso de este poblado ártico, que lo bautizó con el nombre de Hubbardville, en honor del presidente de la National Geographic Society.

La vida en Hubbardville era bastante cómoda, pero Peary tuvo problemas con sus perros. Más de cien de ellos murieron antes de que descubriera que la causa era una partida de carne de ballena en mal estado. También tuvo problemas con los esquimales, algunos de los cuales contrajeron una enfermedad llamada *piblokto*. En algunos aspectos era análoga a la misteriosa enfermedad parecida al moquillo (llamada también *piblokto*), que era endémica en sus perros desde los tiempos de Kane y Hayes. Peary escribió:

«Los síntomas son un tanto sorprendentes. El enfermo, que suele ser una mujer, empieza a chillar y a quitarse y rasgarse la ropa. Si está en el barco, anda arriba y abajo por la cubierta, chillando y gesticulando, y generalmente en estado de desnudez, aunque el termómetro marque cuarenta y pico bajo cero. Al aumentar la intensidad del ataque, a veces la enferma salta por la borda y luego corre unos ochocientos metros por el hielo. El ataque puede durar unos cuantos minutos, una hora o incluso más y algunos enfermos se excitan tanto, que siguen corriendo por el hielo totalmente desnudos hasta que mueren de congelación, si no se les hace volver por la fuerza. Cuando un esquimal sufre un ataque de *piblokto* en un lugar

cerrado, nadie le presta mucha atención, a menos que coja un cuchillo o trate de hacer daño a alguien. El ataque suele terminar con un acceso de llanto y, cuando el enfermo se calma, tiene los ojos inyectados en sangre, el pulso alto y todo su cuerpo sigue temblando durante cosa de una hora»<sup>[877]</sup>.

Los niños nunca se veían afectados, pero el *piblokto* se declaraba entre sus padres cada dos días, y a veces afectaba a cinco personas en el espacio de veinticuatro horas. Peary lo diagnosticó como «miedo al futuro»<sup>[878]</sup>, y puede que lo fuese —muchos esquimales temían lo que les esperaba—, pero investigaciones posteriores han sugerido que la causa del *piblokto* es la falta de calcio. Ya fuera resultado de la depresión o de una dieta deficiente, Peary comprobó que el *piblokto* podía aliviarse con promesas de futuros regalos y dando a los esquimales libertad para cazar.

Durante todo el invierno hombres y trineos transportaron provisiones y material a lo largo de unos ciento cuarenta y cinco kilómetros hasta el cabo Columbia, donde crearon Crane City, una versión en miniatura de Hubbardville. Fue desde aquí que, el último día de febrero de 1909, el primer grupo de Peary partió en dirección al polo. Bartlett iba delante y él y sus esquimales abrieron un camino con los piolets mientras los grupos de apoyo que mandaban Goodsell, Macmillan, Borup y Marvin les seguían a intervalos regulares. Peary fue el último en salir de Crane City, la tarde del 1 de marzo, momento en que ya había diecinueve trineos, veinticuatro hombres y ciento treinta y tres perros desplegados en el hielo.

El viaje fue malo: el grupo de Bartlett tuvo que abrirse paso a través de crestas producidas por la presión y altas como casas de dos pisos; detrás de ellos se abrían y cerraban canales y la deriva les llevaba hacia el este, el oeste, el norte y el sur. Hacían mediciones cada cinco días, pero los días con sol a primera hora de la tarde eran raros, por lo que en realidad no tenían realmente idea de hacia dónde iban. A unos ochenta kilómetros del punto de partida se toparon con el Gran Canal y durante una semana esperaron que se cerrara, maldiciendo el retraso. Bartlett llamó a la espera «infierno en la Tierra»<sup>[879]</sup>. Henson opinaba igual, pero lo expresó con un lenguaje más moderado. «Era exasperante», escribió. «Perdimos siete preciosos días de buen tiempo, y el buen tiempo es la excepción y no la regla en el Ártico... estábamos preparados para viajar, lo ansiábamos... pero nos veíamos forzados a la inactividad.»<sup>[880]</sup> Cuando el canal finalmente se cerró, Bartlett, acompañado ahora por Peary, reanudó el avance. «Es imprescindible que nos deis alcance y nos proporcionéis combustible»<sup>[881]</sup>, escribió Peary el 11 de marzo en una nota que dejó en un iglú para Ross Marvin, el primero de los comandantes que iban detrás de él.

Marvin llegó tres días después, «hombres y perros echando vapor como una escuadra de acorazados»<sup>[882]</sup>, y entregó todo el combustible que podían necesitar los grupos de vanguardia. Las otras divisiones pesadas, la de Goodsell y la de Macmillan, ya habían emprendido el regreso a la base y durante un tiempo Marvin

tuvo la oportunidad de abrir caminos nuevos. El desgarbado profesor continuó con ellos hasta el 25 de marzo —Borup se había ido el día 19— antes de que Peary le ordenara que se retirase con dos esquimales, un hombre llamado Kudlikto y su primo, más joven que él. El 28 de marzo, Peary ya había cruzado el paralelo 87 y superado su propia marca del punto más septentrional. El hielo que tenía delante era llano y se hallaba en muy buen estado y Peary empezó a preguntarse si esta vez conseguiría su propósito. «Durante años había creído que esto podía hacerse y que hacerlo era mi destino», se advirtió a sí mismo, «pero siempre me recordaba a mí mismo que muchos hombres habían pensado igual, en relación con algún objetivo muy deseado, y habían acabado fracasando<sup>[883]</sup>».

Peary no hizo caso de su propia advertencia. A juzgar por las notas que escribió en los márgenes de su diario, ya daba el triunfo por descontado.

«26 de marzo: Encargar un juego de aperos de trineo montados en marfil... ¿Raquetas montadas en marfil? Idear algunos artículos de marfil para los de casa... El sextante actual... para el Museo de la Armada (¿Annapolis?). Hacer que me monten las gafas para uso constante. Un par de ídems extra para regalárselas a alguien... 28 de marzo: Sugerir que se mande un trozo de orla para cada división local o estatal de las D. A. R...<sup>[884]</sup> un pedazo de orla de piel de oso del P. N.,<sup>[885]</sup> para recuerdos para mujeres. La bandera del P. N. con barra blanca. ¿Esto como sello en todos los artículos del P. N.?»<sup>[886]</sup>.

El 31 de marzo, Bartlett anotó una latitud de 87° 47' norte. Al igual que Peary, era optimista. El polo estaba unos doscientos quince kilómetros y, si seguían avanzando a la velocidad media que habían alcanzado en los últimos seis días, unos diecisiete kilómetros diarios, tardarían sólo doce días en llegar. Bartlett, empujado por el entusiasmo, pensó que incluso podían llegar en ocho días. Pero Bartlett no iría al polo: el 1 de abril Peary reveló que se llevaría a Henson en lugar de a Bartlett. Era la segunda vez que rompía una promesa: la primera había sido en 1906, cuando había jurado que, si Bartlett mandaba el *Roosevelt* en el viaje al norte, podría acompañarle al polo. Para justificarse, Peary dijo que Henson sabía manejar mejor a los perros y trabajaba más eficazmente con los esquimales, lo cual era cierto. «Formaba parte de la máquina de viajar»<sup>[887]</sup>, como dijo Peary. De forma equívoca, sin embargo, dijo también que Henson carecía de la fibra necesaria para el viaje de regreso. «No habría sido tan competente como los miembros blancos de la expedición en lo que se refiere a volver a tierra con su grupo», explicó. «No tenía, como herencia racial, la osadía y la iniciativa de Bartlett o Marvin, Macmillan o Borup. Yo tenía el deber de no someterle a peligros y responsabilidades que no podía afrontar, porque no estaba hecho para ello<sup>[888]</sup>».

Cuando publicó sus memorias en el decenio de 1930, Bartlett se mostró filosófico

en relación con la decisión de Peary y reconoció que Henson era mejor viajero que él, pero se abstuvo señaladamente de refrendar las teorías raciales de Peary. Al regresar a Estados Unidos, con todo, expresó su disgusto al *New York Herald*:

«Realmente no pensaba que tendría que volver... Entonces el comandante dijo que tenía que volver, que había decidido llevarse a Matt Henson... Fue un amarga decepción. Al día siguiente me levanté temprano, mientras los demás dormían, y eché a andar solo hacia el norte. No sé, quizá lloré un poco. Pienso que tal vez estaba un poco loco en aquel momento. Pensé que tal vez podría hacer solo y a pie el resto del viaje. Parecía tan cercano»<sup>[889]</sup>.

En sus memorias, por supuesto, dijo que había estado un poco loco al hablar con el *Herald*. Pero eso fue entonces. La entrevista con el *Herald*, con su descripción de un gesto final hacia el norte, es más convincente. E incluso en las memorias hay cierto tono de resentimiento. «Todo forma parte del juego —le dijo Peary—. Y lleva usted en él suficiente tiempo para saber lo duro que es el juego<sup>[890]</sup>» «No fue cruel», escribió Bartlett, «fue sencillamente práctico. Siempre lo era.»<sup>[891]</sup>.

Peary reveló lo práctico que era en una explicación menos comedida de su separación:

«El polo era algo a lo que había consagrado mi vida; era una cosa en la que lo había concentrado todo, en la que había consumido parte de mí mismo, por la cual había pasado horrores y sufrimientos que espero que ningún hombre... experimente jamás, y a la cual he dedicado dinero, tiempo y todo lo demás, y en aquellas circunstancias no me sentía llamado a compartir nada con un hombre que, por capacitado y merecedor que pudiera ser, era un hombre joven y había dedicado sólo unos cuantos años a esta clase de trabajo y que, francamente, yo creía que no tenía el derecho que yo tenía a ello...»<sup>[892]</sup>.

Es claro que Henson y los esquimales no contaban como hombres. Además, no sabían hacer observaciones con un sextante. En esta última etapa del viaje, significativamente, Peary sería el único que sabría dónde estaban, el único que podría decir si habían llegado al polo o no.

Peary, Henson y cuatro esquimales —Egingwah, Seeglo, Ootah y Ooqueah— partieron en dirección al norte la mañana del 2 de abril, con combustible y provisiones para cuarenta días, cincuenta como máximo. Inmediatamente —y de forma inexplicable— cobraron velocidad. «No me había atrevido a esperar progresos como los que hacíamos»<sup>[893]</sup>, escribió más tarde Peary en su diario. Los márgenes del diario empezaron a llenarse:

«4 de abril: Encargar que hagan un par de raquetas especiales “Peary Polo Norte”. Puntera y cola levantadas, cuerpo curvo, lazos lacados, travesaños de ébano, cordaje de tripa blanca en quilla y placa con el nombre de plata... Hacer que Henson proyecte trineos “Peary Polo Norte”... para mineros, buscadores, leñadores, exploradores, niños. 5 de abril: Chaquetas, trajes tiendas, cocinas Polo Norte en la Feria del Deporte con encargados y encargadas vestidos de esquimales... Joya para la Orden del Polo Norte. Hacer que Borup me haga un retrato de doce centímetros por diecisiete... con chaqueta de piel de ciervo u oveja y piel de oso (el rostro sin afeitar) y que insista hasta obtener uno satisfactorio. Hacer que Foster coloree una copia especial de esto para resaltar los ojos grises, la piel enrojecida tostada por el sol, las cejas y la barba blanqueadas, las cejas y la barba escarchadas. 6 de abril: Hacer que Harper lo acepte todo, libro, artículos para revistas, fotografías y relatos (cien). Kane obtuvo setenta y cinco de sus libros; Nansen cincuenta por los suyos... bandera con barra blanca en diagonal que será mi bandera personal»<sup>[894]</sup>.

Entonces, de pronto, dejó de hacer anotaciones.

En algún momento del 6 de abril de 1909 —Peary dijo que fue por la mañana; Henson, por la tarde— Robert Edwin Peary llegó al Polo Norte. No había tardado doce días (como calculaba), ni ocho (como esperaba Bartlett), sino sólo cuatro, viajando a una velocidad media de más de cuarenta y ocho kilómetros diarios.

«¡¡¡El polo por fin!!! El objetivo de tres siglos, mi sueño y mi ambición durante veintitrés años. Mío por fin. Me cuesta creerlo. Todo parece tan sencillo y normal, como dijo Bartlett [al alcanzar su punto más septentrional], “exactamente como un día cualquiera”. Ojalá Jo estuviera aquí para compartir mis sentimientos. He bebido a su salud y a la de los niños del frasco de benedictino que me envió<sup>[895]</sup>».

Eso es lo que Peary escribió en su diario... o al menos lo que decía un papel suelto que insertó en él. Las páginas correspondientes a los días 7 y 8 de abril están en blanco y dejan para más adelante escribir la crónica de esos dos días, para cuando publicase su diario.

Según el diario —y las memorias de Henson, la otra de las dos únicas crónicas de la conquista—, construyeron dos iglúes y plantaron banderas en el hielo: la de las barras y estrellas cosida por Josephine, el viejo banderín de la universidad de Peary, la «Enseña Mundial de la Libertad y la Paz», la bandera de la Liga de la Armada y la bandera de la Cruz Roja (que en aquel tiempo no llevaba una cruz sencilla, sino una recargada cruz de Malta). Posaron para fotografiarse, dieron al lugar el nombre de campamento Jesup, «el último y más septentrional campamento de la tierra»<sup>[896]</sup>, dijo



Peary a Henson, y dejaron un mensaje en un montículo de piedras que decía que Peary había «tomado oficialmente posesión de toda la región y sus alrededores para y en nombre del presidente de Estados Unidos de América»<sup>[897]</sup>.

Peary hizo trece observaciones para asegurarse de su posición y describió minuciosamente la manera en que las tomó. Construyó con hielo un refugio semicircular, orientado al sur, en el cual puso un horizonte artificial consistente en una artesa de madera llena de mercurio hasta los bordes y apoyada en una estera de pieles para evitar que se helara a causa del contacto con el hielo. La artesa señalaba longitudinalmente hacia el sur y a sus costados había dos hojas de vidrio, unidas por la parte superior para formar una uve al revés, que protegían el mercurio del viento, la nieve o los cristales de escarcha que había en la atmósfera. Luego arrojó una piel en uno de los extremos de la artesa para aislarse del frío y bloquear la refracción del hielo, al tiempo que se tendía sobre la piel y apuntaba con el sextante el reflejo del sol en el mercurio. Peary explicó:

«El principio de acuerdo con el cual la latitud del observador se obtiene a partir de la altitud del sol al mediodía es muy sencillo. Es el siguiente: que la latitud del observador es igual a la distancia entre el centro del sol y el cenit más la declinación del sol correspondiente al día y la hora. La declinación del sol correspondiente a cualquier día a cualquier hora puede obtenerse en unas tablas preparadas para este fin que dan la declinación correspondiente al mediodía de todos los días en el meridiano de Greenwich y el cambio de la declinación cada hora. Estas tablas... las llevaba en páginas arrancadas del *Nautical Almanac and Navigator*»<sup>[898]</sup>.

El resultado fue 89° 57' norte.

Suponiendo que se equivocaba en como mínimo unos dieciséis kilómetros, Peary continuó marchando hacia el norte hasta que dejó el polo atrás y se encaminó al sur. Entonces volvió sobre sus pasos hasta donde suponía que estaba el polo. «Se entrometieron ciertos reflejos que, a mi modo de ver, con justicia pueden calificarse de únicos», escribió. «El este, el oeste y el norte habían desaparecido para nosotros. Sólo quedaba una dirección y esa dirección era el sur. Toda brisa que pudiera soplar sobre nosotros, no importa desde qué punto del horizonte, tenía que ser un viento del sur»<sup>[899]</sup>. Palabras emocionantes, y con la guía práctica de Peary sobre la navegación astronómica, autorizadas. Pero no del todo convincentes.

No hizo ninguna observación de la longitud, porque suponía que estaba en el mismo meridiano que el cabo Columbia. Sin embargo, era casi imposible que aún estuviera en esa línea. En su defensa hay que decir que la longitud no tenía importancia en una carrera en pos de la altitud más elevada. Pero era algo que podía medirse y debería haber medido y que influyó en las distancias diarias que le llevaron

al polo, porque, de haberse visto llevado al este o al oeste, la desviación le habría colocado varios kilómetros al sur. Y en ningún momento de su viaje ofreció pruebas de que hubiera comprobado la variación de su brújula o siquiera que la consultase. Sencillamente dijo que fue al norte guiándose por el sol. O él o Bartlett debió de hacer ajustes, de lo contrario no habrían sabido adónde se dirigían —el Polo Norte magnético se encontraba al sudoeste de ellos, en el Ártico canadiense—, pero no hay ninguna mención de que los hicieran. Toda serie de cifras posicionales puede falsificarse, pero cuantas más hay, más pueden cotejarse unas con otras. Peary presentó sólo sus observaciones de la latitud: dos páginas de sumas que cualquier estudiante que poseyera el *Nautical Almanac and Navigator* podría haber escrito como ejercicio teórico.

¿Cómo había llegado Peary al polo tan rápidamente después de dejar a Bartlett? Más de cuarenta y ocho kilómetros diarios era una velocidad increíble, aunque el hielo hubiese estado tan liso como una torta. Pero ¿estaba el hielo tan liso, a lo largo de esa distancia, tan cerca del polo? Peary reconoció en su diario que tuvieron que atravesar canales abiertos. Esto indicaba que el hielo se movía y, si el hielo se movía —como es frecuente—, entonces su presión formaría crestas. (La moderna fotografía aérea muestra crestas de esta clase constantes en la región que Peary afirmó haber recorrido). En ocasiones anteriores, Peary siempre había añadido un veinticinco por ciento extra a sus distancias para tener en cuenta los obstáculos y los rodeos. En este caso no lo hizo. Quizá, sin embargo, por una razón, en el hielo no había crestas de este tipo y no fue necesario dar ningún rodeo; era posible: Cagni había registrado unos cuarenta y cinco kilómetros en un día sobre hielo liso, y Nansen había salido del *Fram* atraído por la visión de llanuras delante de él. Pero estaba la deriva hacia el sur. Cuando Bartlett hizo su último y desesperado gesto en la banquisa, sus observaciones indicaron que en el tiempo que tardó en andar unos ocho kilómetros hacia el norte se había visto empujado casi dos kilómetros y medio hacia el sur. En estas condiciones Peary avanzaría hacia el sur como mínimo tres kilómetros y pico diarios y, como máximo, unos ocho kilómetros y, por tanto, en cuatro días no habría hecho unos doscientos quince kilómetros, sino posiblemente unos doscientos cuarenta kilómetros. Sin crestas formadas por la presión esto hace que el promedio diario sea de unos sesenta kilómetros. Con crestas formadas por la presión —y es difícil creer que no encontrase ninguna— Peary habría tenido que correr incluso algo más de ochenta kilómetros diarios, todos los días. Si uno acepta que no hubo deriva hacia el sur durante aquellos cuatro días, y que puede que incluso la deriva fuera hacia el norte; si uno acepta que no hubo deriva longitudinal tampoco: el 7 de marzo Borup y Marvin observaron que el movimiento giratorio del polo hacía que los icebergs se perdieran de vista en cuestión de horas; si uno acepta que no encontró crestas formadas por la presión en su avance en línea recta hacia el polo y, si uno acepta sus observaciones de la latitud (escritas con trazos verdaderamente poco firmes), entonces —y sólo entonces— podría Peary haber hecho lo que hizo.

Es imposible, no obstante, aceptar lo que Peary hizo a continuación. Su grupo salió del campamento Jesup a las cuatro de la tarde del 7 de abril. Según Henson, Peary estaba tan agotado que tuvieron que llevarle en trineo, envuelto en pieles. Pese a ello, llegaron al campamento donde se habían separado de Bartlett en la medianoche del 9 de abril. En cincuenta y seis horas habían atravesado unos doscientos quince kilómetros de hielo polar lleno de grietas que habían tardado cuatro días en cruzar cuando se dirigían al norte.

Se han efectuado incontables análisis de la conquista del polo por parte de Peary, el más riguroso de los cuales es el de Wally Herbert, explorador británico que no sólo ha ido a pie hasta el polo, sino que continuó andando hasta el otro lado de la banquisa polar. Estos análisis presentan de forma muy detallada todos los defectos de la crónica que hizo Peary de su descubrimiento. Pero la prueba más condenatoria radica en la documentación del propio Peary. En ninguna circunstancia pudo hacer el viaje de regreso en el tiempo en que afirmó. Los exploradores modernos han ido al polo en trineos motorizados y con perros y utilizando esquíes, pero nadie ha igualado todavía la supuesta media de Peary de algo más de cuarenta y ocho kilómetros en la recta final hacia el norte. Cabe señalar discrepancias: nadie ha ido jamás al polo de la misma manera que Peary, con un masivo grupo de apoyo, un camino preparado de antemano y perros de repuesto para la recta final; nadie ha ido y vuelto siguiendo la misma ruta y en las mismas circunstancias, y nadie ha sido tan duro o tan obstinado como Peary. Del mismo modo, algunos exploradores han encontrado muchas crestas formadas por la presión, pero otros han visto campos abiertos de hielo del mismo tipo que Peary dijo que había recorrido y han testificado que las velocidades que afirmó haber alcanzado en su marcha hacia el norte no son ni imposibles ni improbables. Vale la pena tener en cuenta todo esto, así como la declaración de Peary de que su viaje de vuelta fue más rápido como consecuencia de los vientos del norte y la deriva hacia el sur, pero las distancias del orden de noventa y cinco kilómetros diarios que indicó para el viaje al sur son pura fantasía. A menos que Peary fuese un superhombre —y Henson, Egingwah, Ootah, Ooqueah y Seeglo fueran superhombres también—, no podía haberlo hecho, a juzgar por lo que él mismo dice.

Peary pensaba que lo había hecho —esto es, que lo había hecho en la medida en que alguien podía saberlo— y escribió a su esposa una postal que empezaba así:

«90° norte Lat (Polo Norte) 7 de abril:

»Mi querida Jo:

»He vencido por fin. He estado aquí un día con el mejor tiempo. Salgo para volver hacia casa y hacia ti dentro de una hora. Besos para los “peques”.

»Bert»<sup>[900]</sup>.

Luego empezó a escribir en los márgenes otra vez:

«9 de abril... enviar foto a Pres. & yo estrechándole la mano... enviar a R[oosevelt] un trineo Peary polo. 10 de abril. Estados Unidos ha nombrado a Melville & Schley almirantes y a Greely general de brigada por su trabajo en el Ártico. Inglaterra ha ennoblecido a James y John Ross, Parry, Franklin, Nares, McClintock, Richards (?), Beaumont, etc. Pagado a Parry 125 000 dólares. 19 de abril: hacer reparar relojes Harvard con caja de aluminio & poner tapa de *saboneta* de oro para regalos. Uno grabado como es debido para Bridgman [uno de sus patrocinadores]. Este reloj que he llevado conmigo al Polo Norte lo doy a mi amigo H. L. Bridgman como modesta señal de mi aprecio por su inestimable ayuda y su leal entrega a la causa durante años, R. E. Peary»<sup>[901]</sup>.

Volaron hacia el sur a velocidades indescriptiblemente rápidas, siguiendo la línea 84° sin apenas desviarse y atravesando sin novedad el Gran Canal, que estaba cubierto de hielo, antes de llegar al cabo Columbia el 23 de abril. Durante dos días durmieron a intervalos en lo que quedaba de Crane City y durante ese periodo Peary escribió un homenaje a sí mismo en su diario. Naturalmente, era un caluroso homenaje. Pero comparado con sus anotaciones en los márgenes, su falta de documentación científica y su catálogo impreciso de todo lo que había sucedido desde que se separara de Bartlett en los 87° 47', da la impresión de un hombre que vuelve a la realidad. Peary había reclamado la tutela de toda la masa continental del Ártico canadiense. Ahora rechazó la reclamación. Quien quisiera Groenlandia, la isla de Ellesmere, la isla de Axel Heiberg y todo lo demás podía quedarse con ello. Su mundo era ahora el Polo Norte. Había trasladado sus límites a una distancia inalcanzable, la partida había terminado y por él la isla de Ellesmere podía ser Nueva York. Escribió:

«El trabajo de toda mi vida está hecho. Lo que desde el principio estuve destinado a hacer, lo que yo creía que podía hacerse y que yo podía hacer, lo he hecho. Me he quitado el Polo Norte de encima después de veintitrés años de esfuerzo, trabajo arduo, decepciones, apuros, privaciones, más o menos sufrimiento y algunos riesgos. He ganado el último gran premio geográfico, el Polo Norte, para honra de Estados Unidos. Este trabajo es el final, la culminación y el apogeo de casi cuatrocientos años de esfuerzo, pérdida de vidas y gasto de fortunas por parte de las naciones civilizadas del mundo y se ha hecho de una manera que es totalmente estadounidense. Estoy contento»<sup>[902]</sup>.

## El príncipe de los impostores

Peary llegó al *Roosevelt* el 27 de abril, después de recorrer la distancia desde el cabo Columbia en dos marchas de unos setenta y dos kilómetros. Bartlett, que había vuelto a asumir el mando del barco el día 24, mientras su comandante se recuperaba en Crane City, salió a recibirle. Si se preguntaba cómo se las había arreglado Peary para alcanzarle tan rápidamente, cómo había logrado llegar —como mínimo— algo más de cuatrocientos ochenta kilómetros más lejos y, pese a ello, regresar al barco sólo tres días después que él, no lo dijo. Sí dijo: «Le felicito, señor, por el descubrimiento del polo»<sup>[903]</sup>. Peary rió alegremente. Luego Bartlett le dijo que Marvin había muerto.

La historia, tal como la contó Kudlikto, era que una mañana Marvin se había levantado para reconocer el camino que tenían que hacer, como era costumbre en él, y había dejado solos a Kudlikto y su primo para que levantasen el campamento y le siguieran con los trineos. En un lugar donde no podían verle ni oírle, Marvin había caído al Gran Canal tras pisar una capa delgada de hielo. Su muerte no había sido rápida. Seguramente había luchado y gritado, manteniéndose a flote gracias a la ropa a prueba de nieve que llevaba puesta, durante varios largos minutos antes de que el frío y el agua acabasen con él. Ajenos a los apuros de su líder, los esquimales habían cargado los trineos, enganchado los perros, y emprendido la marcha sin prisas. En el Gran Canal vieron un agujero grande de aguas abiertas en cuyo centro la espalda de la chaqueta de pieles de Marvin subía y bajaba a poca distancia de la superficie. Los bordes quebrados del hielo indicaban que había luchado desesperadamente para salir, pero lo único que había conseguido era agrandar el agujero. Los esquimales no pudieron hacer nada por él. Dejaron el cuerpo de Marvin donde estaba y cruzaron corriendo el Gran Canal mientras el hielo todavía pudiera aguantar su peso.

La noticia causó honda impresión a Peary. Respetaba sinceramente al flaco científico de Cornell. Además, había albergado la esperanza de regresar con su expedición intacta. La muerte de Marvin fue un golpe personal para él y también una mancha en su trayectoria en el polo. Empezó a guardar un silencio hermético cuando alguien mencionaba el polo, se negaba a hablar de él con nadie y guardaba las distancias con Henson, que en repetidas ocasiones había tratado de hablar de sus experiencias. Al interrogarle Goodsell, replicó en tono apagado que «No me ha salido

bien del todo»<sup>[904]</sup>. Su negativa a hablar del asunto se ha interpretado como reconocimiento de culpabilidad —de que no había llegado al polo—, pero, para ser justos con él, hay que decir que Peary siempre había sido un líder responsable. Durante el viaje al norte había tomado nota de todas las sepulturas que encontraban a su paso y cada una de las muertes le recordaba anteriores y desastrosas expediciones: Sonntag, Ohlsen, Hall, Petersen, hombres de la expedición de Nares y hombres de la de Greely. Ahora había que añadir a Marvin a la lista. Que un hombre a su cargo hubiese muerto era, a ojos de Peary, una señal de fracaso.

Después de erigir varios montículos de piedra y un inmenso poste indicador de cuatro puntas con placas de cobre en las que se grabaron las observaciones de todas las marcas más septentrionales que había batido Peary, así como una lista de las personas que le habían acompañado en su último viaje, los hombres del *Roosevelt* se fueron del cabo Sheridan el 17 de julio. Un mes más tarde, después de un viaje relativamente fácil con rumbo sur, desembarcaron en Anoatok para recoger a los hombres a los que habían dejado en la cabaña de Cook —el contramaestre, John Murphy, y el grumete, Billy Pritchard— además de Harry Whitney, el deportista armado de un fusil que había viajado con ellos al norte en busca de nuevos trofeos. Supieron que Cook y sus dos esquimales habían pasado por allí camino del sur y habían dejado varios paquetes antes de reanudar la marcha hacia Upernavik, donde Cook esperaba embarcar para volver a casa. Los tres hombres se mostraron reticentes a hablar de la visita de Cook, pero Peary llamó a Pritchard a su camarote y le arrancó la verdad. «Dijo que no quería que el señor Peary ni ninguna otra persona lo supiese»<sup>[905]</sup>, dijo Pritchard, retorciéndose bajo lo que, según él, fue el interrogatorio de tercer grado al que le sometió Peary. ¿Saber qué? Pues que Pritchard había oído que Cook le decía a Whitney, tras haberle hecho jurar que guardaría el secreto, que «he estado en el polo»<sup>[906]</sup>. Cook había llegado antes que Peary al Polo Norte geográfico, el 21 de abril de 1908.

«Para los que estábamos allá arriba, en Etah, semejante historia resultaba ridícula y absurda», escribió Henson. «Conocíamos al doctor Cook y sus capacidades... y, aparte de su competencia como médico, no teníamos absolutamente ninguna fe en él. No servía ni para una jornada de trabajo y la idea de que hiciera una afirmación tan asombrosa como era la de haber llegado al polo era tan absurda que, después de reír, dejamos correr el asunto por completo<sup>[907]</sup>». Pero, como sabía Peary, Cook sí servía para una jornada de trabajo. Quizá para varias jornadas. Quizá para semanas y meses. Quizá servía lo suficiente para habersele adelantado. Murphy, Pritchard y Whitney subieron a bordo, pero Peary insistió en que dejaran en tierra los paquetes de Cook y las posibles pruebas que contuvieran.

Cuando el *Roosevelt* llegó a Indian Harbour, en la península del Labrador, el telégrafo ya había dado la noticia de la conquista de Cook. Borup reaccionó de manera excitada. «¡Les ha dado gato por liebre!»<sup>[908]</sup>, exclamó. Peary alzó los ojos del escritorio y le miró con severidad. ¿Había una forma mejor de decirlo? Borup dijo

que no con la cabeza. En vista de ello, Peary ordenó que se mandara un telegrama. Iba dirigido al *New York Times* y se publicó el 11 de septiembre.

«No se preocupen por la historia del doctor Cook ni traten de explicar las discrepancias que haya en sus declaraciones. El asunto se resolverá solo. No ha estado en el polo el 21 de abril de 1908 ni en ninguna otra fecha. Sencillamente ha dado al público gato por liebre. Hago estas afirmaciones con conocimiento de causa y tengo pruebas de lo que digo. Cuando [Cook] haga y firme una relación completa de su viaje ante alguna sociedad geográfica u otra organización acreditada, si en esa relación afirma haber llegado al polo, estaré en condiciones de proporcionar material que puede resultar de claro interés para el público. Robert E. Peary<sup>[909]</sup>».

Peary telegrafió a todas las partes interesadas para reiterar su mensaje. Los hilos del telégrafo no habían zumbado de forma tan costosa desde el duque de los Abruzos.

El relato de Cook era sencillo. Tras partir de Groenlandia en la primavera de 1908, él y sus esquimales habían cruzado en trineo el estrecho de Smith y la isla de Ellesmere y luego habían subido por la costa oriental de la isla de Axel Heiberg y desde su punta se habían dirigido al norte con dos trineos, veintiséis perros y media tonelada de provisiones. El 11 de abril ya habían consumido la mitad de las provisiones y el polo estaba a una distancia de trescientos veinte kilómetros aproximadamente. Pero diez días después, con raciones reducidas y a una velocidad media de poco menos de treinta y dos kilómetros diarios, logró llegar al codiciado lugar. «Había culminado con éxito los esfuerzos de todos los hombres valientes que habían fracasado antes», escribió más adelante (con la ayuda de su editor, que, al igual que la Elsa Barker de Peary, era propenso al fuego divino). «Por fin había justificado sus sacrificios, su muerte misma... Parecía que las almas de estos muertos exultaran conmigo y que, en algunos substratos del aire, en notas más sutiles que las más suaves notas musicales, cantaran un himno de júbilo en espíritu conmigo<sup>[910]</sup>». Durante el viaje al norte había avistado una tierra nueva al oeste y le había puesto el nombre de Tierra de Bradley, en honor de su principal patrocinador. Así pues, para coronar su victoria, decidió regresar pasando por la Tierra de Bradley. Pero la Tierra de Bradley, al igual que la Tierra de Crocker de Peary, no existía. Cook y sus esquimales se extraviaron en el hielo y estaban a punto de perecer de inanición cuando llegaron a la isla de Amund Ringnes, muy al oeste y al sur de la isla de Axel Heiberg. Viviendo de la tierra, marcharon al sur y al este y pasaron cinco meses de invierno en una tumba esquimal en la isla de Devon antes de volver a Groenlandia en la primavera de 1908, donde encontraron a los hombres de Peary a cargo de su cabaña.

Muchas situaciones aparentemente sencillas ocultan complicaciones y la historia

de Cook no era ninguna excepción. Que había llegado a la parte superior de la isla de Axel Heiberg era seguro: Franke, testigo digno de confianza, le había acompañado hasta allí. Que había soportado un invierno extraordinario en condiciones prácticamente de la Edad de Piedra puede admitirse: en alguna parte tenía que haber estado durante el último año y carecía de las provisiones necesarias para que él y sus hombres vivieran con un mínimo de holgura. Pero que había estado en el polo era mucho menos seguro. Según Cook, había tenido a raya la depresión invernal escribiendo su diario. Armado con cuatro lápices y una goma de borrar, garrapateó en una especie de taquigrafía de invención propia hasta que hubo escrito 150 000 palabras. El material en el que escribió consistía en dos libritos, un recetario y los diarios más extensos, que borró cuando hacía falta, en los que había anotado las incidencias del viaje hasta entonces.

Cuatro lápices no dan para ciento cincuenta mil palabras y, por pequeña que sea la letra y escueta que sea la taquigrafía, tantas palabras no caben en las pocas páginas que Cook afirmaba haber usado. (Si desea usted comprobarlo, transcriba el presente libro, que contiene aproximadamente este número de palabras, utilizando el tamaño de papel que usted quiera. Puede escribir en los márgenes y tiene permiso para usar ambas caras). Cook juró, sin embargo, que su diario, ambos libritos y su recetario —¿por qué lo llevaba consigo? ¿A qué apotecario debían acudir los esquimales con sus recetas?— contenían las pruebas y los datos relativos a su conquista del polo. También juró que se los había encomendado a Whitney —por ninguna razón explicable— antes de ir a pie al sur con la intención de llegar a Upernavik, el puerto donde esperaba tomar el barco más rápido para volver a casa. Es verdad que Cook hizo su viaje a Upernavik, una distancia en línea recta de más de ochocientos kilómetros, y puede que haya que añadir la mitad de esa cifra si se hace a pie, que ningún esquimal o extranjero había recorrido jamás. Desde Upernavik bajó por la costa en diversos barcos hasta que, el 20 de junio de 1909, embarcó con destino a Dinamarca. El barco pasó por Lerwick, en las islas Shetland, donde Cook escribió un despacho de dos mil palabras que dejó en poder del cónsul danés. «SI LO QUIEREN, PÍDANLO»<sup>[911]</sup>, cablegrafió al *New York Herald*. Lo único que pedía eran tres mil dólares. Y tenía fotografías.

Como una araña, James Gordon Bennett salió de su madriguera. Desde el desastre del *Jeannette* había restringido sus operaciones en el Ártico y enviaba corresponsales para que informasen en pequeña escala de misiones poco importantes. Devoto de la exploración, había contribuido a todas las expediciones anteriores de Peary, pero no a la última. Según Bartlett, se había producido una confusión. El director de uno de los periódicos de Bennett había pagado personalmente la suma de cuatro mil dólares por la narración de Peary. (Peary debía devolver el dinero si no alcanzaba los 90° norte). Pero Bennett le había despedido en uno de sus arranques de cólera y Cook había acudido al *New York Times* con su primicia. Otras fuentes dicen que Bennett se había cansado de los fracasos constantes de Peary y le había retirado su apoyo. Fuera como



fuese, al recibir el cable de Cook, Bennett se dio cuenta de que se estaba tramando algo. Actuó con rapidez. El 2 de septiembre de 1909, al día siguiente de llegar el mensaje, el *Herald* dedicó cinco páginas enteras a la conquista del polo por Cook. El día 3 todos los periódicos importantes de Estados Unidos y Europa ya hablaban de ello.

«Ni en mis sueños más descabellados pensé nunca que el polo despertaría interés a escala mundial», afirmó más adelante Cook. «Veía toda mi experiencia como algo puramente personal. Supuse que los periódicos darían la noticia de mi retorno, que se me prestaría atención durante tres días y que eso sería todo<sup>[912]</sup>» Semejante afirmación parece increíble. Sin duda Cook sabría lo que debía esperar cuando se conociera la noticia. Pero todo indica que no era así. De hecho, da la impresión de que era ingenuo hasta rozar la simpleza. Al llegar a Copenhague el sábado 4 de septiembre, se vio envuelto en un «torbellino de entusiasmo»<sup>[913]</sup>. Cuando desembarcó las multitudes rompieron el cordón policial y trataron de arrancarle la ropa para conservar un recuerdo. Cuando lo metieron en el coche a empujones estaba aturdido y ya había perdido el sombrero, uno de los puños de la camisa y varios botones. En los banquetes y otros actos que se celebraron en los días siguientes parecía tan blando e inocente que a los periodistas les costaba no dar crédito a su historia. El periodista londinense W. T. Stead habló en nombre de la mayoría cuando dijo: «Pienso que casi todos los que fuimos a Copenhague estaríamos de acuerdo... en que no parece un hombre, sino antes bien un niño... un niño inexperto e ingenuo que necesitaba muchísimo que alguien cuidase de él... su incapacidad de velar por sus propios intereses... casi daba lástima»<sup>[914]</sup>. En opinión de Stead, «todo lo que un bribón listo haría instintivamente si deseara embaucar al público el doctor Cook no lo hizo»<sup>[915]</sup>. Esto, sin embargo, sólo tenía en cuenta la cuestión de la inteligencia de Cook. Parece que Stead, pese a ser un periodista endurecido y serio, no consideró la posibilidad de que Cook fuese un bribón tonto.

Algunos periodistas discrepaban. Uno de ellos, Philip Gibbs, del *Daily Chronicle* de Londres, dijo que quería ver el diario de Cook. Al oírle, «una expresión extraña, defensiva<sup>[916]</sup>» se pintó en la cara de Cook. Respondió que todo su material estaba en Etah. Al insistir Gibbs en su petición, súbitamente Cook se enfadó. «Ustedes creyeron a Nansen, Amundsen y Sverdrup», replicó secamente. «Y lo único que hicieron ellos fue contar su historia. ¿Por qué a mí no me creen?»<sup>[917]</sup>. Gibbs no le creía, porque no tenía ninguna prueba, mientras que todos los demás habían contado con testigos. También observó, en las escasas cifras que ofreció Cook, que las distancias que decía haber recorrido parecían exageradas, que sus mediciones eran demasiado exactas para ser creíbles y que le costaba decidir si su termómetro daba la temperatura en grados Celsius o Fahrenheit. Así que Cook cambió su historia y dio a entender que sus papeles originales estaban en poder de la Universidad de Copenhague. (La universidad lo negó). Luego dijo que algunos de ellos se encontraban en Estados Unidos. Después dijo que todos estaban allí. Al principio

Gibbs se sintió desconcertado, luego incrédulo. El aire de inocencia de Cook no le engañó, si bien le impresionó: aparte de aquel arranque de irritación Cook, interpretó su papel de forma imaculada. Gibbs escribió:

«Debo decir ahora que este tal Cook es el hombre más notable y más asombroso que he conocido. Diré sinceramente que me llena una sensación de profunda admiración por él. Aunque es un impostor, es también un hombre muy valiente... un hombre que desempeña su papel con una desfachatez tan grande, con un autodomínio tan milagroso y un valor tan magnífico, que se contará eternamente entre los mayores impostores del mundo. Eso y no el descubrimiento del Polo Norte es lo que le hará inmortal<sup>[918]</sup>».

También se sintió desconcertado un periodista danés, Peter Freuchen, que había viajado por el Ártico y no conseguía sacar nada en claro de los datos que aportaba Cook. Pero las clases dirigentes y el público estaban a favor de Cook. Era un explorador respetado, así que ¿por qué se iba a dudar de su palabra? Un hombre se indignó tanto a causa de las críticas de Gibbs que desafió a éste a batirse en duelo. Freuchen recibió una respuesta más razonable del director de su periódico, que a un artículo de tono crítico añadió esta observación: «No podemos agasajar a un hombre un día y llamarle farsante al día siguiente»<sup>[919]</sup>.

Lo irónico del caso estriba en que Cook era objeto de agasajos cuando empezó la polémica. En un banquete para periodistas celebrado en el Tivoli, el parque de atracciones de Copenhague, el anfitrión recibió un telegrama. Sin poder dar crédito a lo que acababa de leer se lo pasó a Stead, que leyó el mensaje en voz alta: «En un cable recibido de Indian Harbour, en la península del Labrador, y fechado el 6 de septiembre de 1909, Peary dice: “LA BANDERA DE LAS BARRAS Y ESTRELLAS CLAVADA EN EL POLO”»<sup>[920]</sup>. Existe una fotografía tomada instantes después de leerse el mensaje. Un Cook de rostro colorado aparece en el centro, con una guirnalda en el cuello, mirando con expresión indecisa hacia un punto que queda fuera de la cámara. Sverdrup está a su derecha, el invitado de honor, con la mirada iracunda y maníaca de siempre. En el lado de la sala correspondiente a Sverdrup los invitados también miran a la cámara. Pero en el otro lado (el lado de Cook, el lado escéptico) los periodistas aparecen nerviosos. Un hombre hincha los carrillos, sorprendido y excitado. Otros miran sin disimulo a Cook, esperando su respuesta. «Me enorgullece que un compatriota estadounidense haya llegado al polo», dijo Cook, después de tomarse la foto. «Hay gloria suficiente para todos nosotros. Es un hombre valiente y estoy convencido de que si las noticias son ciertas, sus observaciones confirmarán las mías y disiparán todas las dudas<sup>[921]</sup>». Con estas palabras conciliatorias, la reunión se disolvió y empezó la discusión.

Cuando la deriva de Nansen, Jackson había escrito que el mundo estaba dividido

en dos bandos en lo que se refería a lo que había sucedido en la Tierra de Francisco José. Su evaluación de una disputa poco conocida había sido optimista. (En aquel tiempo la mayoría de la gente no sabía quién era Jackson y le importaba menos). Pero ahora el mundo estaba realmente escindido, porque una sociedad impulsada de forma creciente por los medios de difusión titubeaba entre Peary y Cook. El *New York Times* se mantuvo fiel a su hombre y manifestó que Peary era honrado, mientras que Cook era un granuja. Llegaron varios cables de Peary, uno de los cuales afirmaba que los esquimales de Cook, al ser entrevistados, habían dicho que nunca habían perdido tierra de vista. «NO SE PREOCUPE POR LA HISTORIA DE COOK. LO TENGO ATRAPADO»<sup>[922]</sup>, telegrafió al director del periódico. Nares se declaró a su favor, y Melville tachó a Cook de impostor. El explorador británico Ernest Shackleton, que al principio había felicitado a Cook, también se pasó al bando de Peary, y Evelyn Baldwin, el estadounidense que había estropeado de forma tan costosa su expedición a la Tierra de Francisco José, aportó su granito de arena a la causa de Peary.

La posesión, sin embargo, era lo que contaba. Cook había reivindicado el descubrimiento del polo antes que Peary y tenía el público, la mayor parte de la prensa y, sobre todo, el poderoso *Herald* de Bennett de su parte. Cuando Cook llegó a Nueva York el 21 de septiembre de 1909, fue recibido por el clamor de las multitudes. En las tiendas se vendían juguetes del doctor Cook —se podía comprar una figurilla sola vestida con pieles o una más pequeña con trineo y todo— y el día 5 se había puesto a la venta un sombrero de celebración para señoras. De unos sesenta centímetros de altura, confeccionado con piel vellosa de color marrón y adornado con un penacho que parecía nieve en el lado izquierdo, el sombrero del doctor Cook era el equivalente en moda de la carne de caballo. Como dijo el *New York Tribune*, «... parece masivo y lo bastante sólido como para proporcionar una buena sopa en caso de emergencia ártica»<sup>[923]</sup>. Pero estaba ahí y llevaba su nombre. Nueva York entregó a Cook las llaves de la ciudad; Brooklyn quería levantar una estatua en su honor; Harlem iluminó sus calles para celebrar su hazaña y en todo momento los titulares del *Herald* proclamaron su apoyo.

«Si pudieras estar quieto y no hablar de esta criatura hasta haber tenido la oportunidad de ver lo que dicen él y otros, sería mucho mejor»<sup>[924]</sup>, aconsejó Josephine Peary a su esposo el 12 de septiembre. Pero Peary se lanzó a la carga y las consecuencias fueron desastrosas. Cuando él y sus partidarios trataron de tachar a Cook de farsante, la acusación rebotó contra ellos ¿Por qué iba a ser un farsante?, fue la pregunta que se hizo la mayoría. ¿Y por qué se cree Peary con derecho a decir que lo era? El propio Cook lo expresó muy bien:

«Hasta la fecha, el comandante Peary no ha ofrecido al mundo ninguna prueba a su favor. Mi reivindicación la han reconocido plenamente Dinamarca y el rey de Suecia... Existe una crónica específica de mi viaje a disposición de todos, y toda persona que la lea puede sacar sus propias conclusiones. Cuando Peary publique

un informe parecido, nuestros argumentos serán paralelos. ¿Por qué iba a permitirse que Peary se erija en narrador de mis asuntos?»<sup>[925]</sup>.

El argumento de Cook tenía defectos. La crónica específica a la que aludía era la que había aparecido en el *Herald* (Bennett pagó veinticinco mil dólares extras para señalarla), pero el informe del propio Peary había salido en el *New York Times*, así que en este sentido estaban igualados. Además, nadie había reconocido plenamente la reivindicación de Cook; habían aceptado su palabra, sin más, de que había hecho lo que él decía haber hecho. Pero la gente estaba de acuerdo con el último comentario de Cook. Los ataques de Peary eran ruines y malévolos: «ni deportivos, ni científicos, ni éticos»<sup>[926]</sup>, según el *New York Tribune*. Su propia historia apenas era más verosímil que la de Cook. Los partidarios de Peary se habían burlado de la cifra de kilómetros que Cook decía haber recorrido alegando que una media de unos veintisiete kilómetros era imposible. Pero Peary afirmaba en el *New York Times* que él había hecho más de cuarenta kilómetros.

La estrella de Cook continuó ascendiendo. Se embarcó en una gira de conferencias que le proporcionó —supuestamente— diez mil dólares por cada aparición. Cuando el *Blade* de Toledo hizo una encuesta entre sus lectores, quinientos cincuenta opinaron que Cook había llegado al polo, mientras que sólo diez apoyaron a Peary. «Conozco a Peary el explorador», dijo hábilmente Cook. «Como tal es un héroe en los anales del Ártico y merece que se le reconozcan sus méritos. Ante Peary, el explorador, sigo dispuesto a quitarme el sombrero, pero las acusaciones infundadas de Peary han revelado otra vertiente de su carácter que nunca será olvidada»<sup>[927]</sup>. Una iglesia de Long Island quedó tan impresionada por el martirio de Cook, que enterró una copia de su despacho al *Herald* en su piedra angular.

Continuó el ir y venir de argumentos mientras el *Times* y el *Herald* luchaban por ganar lectores. Mientras tanto, los hombres que estaban en la arena adoptaron sus propias posturas. Cook era el hombre tranquilo y de buenos modales que atraía a las madres y los párrocos. Peary, que seguía en el norte, era el gladiador hirsuto. Un periodista escribió:

«Parecía mucho un minero de teatro con su camisa de franela azul, sus burdos pantalones negros y su sombrero de anchas alas. Su bigote rojizo aparecía erizado en ambos extremos, como dos toscos pinceles con la punta retorcida. Una barba de dos días cubría sus mejillas. Pero su piel era tan clara como la de una mujer y notablemente tersa para un hombre de su edad. Cada centímetro, cada gramo de su persona era duro como acero Bessemer; sus músculos danzaban y se retorcían debajo de la camisa al moverse y respirar. Al hablar, hinchaba siempre su amplio pecho, gesticulaba levemente con sus manos pecosas y bien cuidadas, y de su garganta surgía un peculiar gorgoteo, con la nuez sobresaliendo de la

carne floja, como si fuera un trozo de carbón<sup>[928]</sup>».

La descripción era tendenciosa, pero no cabía duda de que Peary aventajaba a Cook en lo que se refería al físico. A medida que fueron pasando los días, también le aventajó en el capítulo de las pruebas.

Para empezar, el Club Ártico de Peary descubrió que las fotografías del Polo Norte de Cook, las que el *Herald* había publicado junto con su narración, eran versiones retocadas de las que había tomado seis años antes en Groenlandia. Además, ¿dónde estaban las pruebas del doctor Cook? El doctor Cook seguía sin tener ninguna respuesta coherente. «Parece que predomina la impresión de que el señor Harry Whitney tiene documentos importantes», dijo Cook. «Puede que él no sepa que los tiene, porque están guardados con los instrumentos que dejé a su cuidado<sup>[929]</sup>». Whitney no tenía tales documentos, como pronto averiguó un periodista del *New York Times*. (Tampoco tenía los instrumentos, gracias a Peary). Cook declaró entonces que había dejado algunos documentos originales en manos de Whitney, pero la mayoría de ellos eran duplicados de material que Cook tenía ahora en su poder. Tardaría varios meses en prepararlo todo para su inspección. Para ser justo, sin embargo, debería llevar a cabo otra expedición con el fin de recuperar los paquetes que Peary había obligado a Whitney a dejar en tierra. Cuando los encontrase, la Universidad de Copenhague debía tener la primera opción a ellos.

Las digresiones siguieron a las demoras. Mientras tanto, llegaron noticias inquietantes sobre la ascensión del monte McKinley por parte de Cook. Un profesor de la Universidad de Cornell había visitado la región e informado de que «el veredicto casi unánime de los alaskeños que conocen ese país [decía] que la hazaña era imposible»<sup>[930]</sup>. Esto, por sí sólo, no quería decir nada: toda ascensión de todo pico importante del mundo había sido discutida y nunca de forma más vehemente que por parte de los que afirman conocer mejor la región. Pero uno de los guías del propio Cook, Edward Barrill, reconoció que Cook no había llegado a más de mil quinientos veinticinco metros de altitud. También juró que Cook le había obligado a falsificar su diario de la escalada y que las fotografías de la cumbre que Cook había publicado eran de un pico parecido que no tenía más de dos mil cuatrocientos cuarenta metros de altitud. Cuando le pidieron que presentara su propio diario ocurrió lo de siempre. «No veo qué importancia pueda tener»<sup>[931]</sup>, respondió. De todos modos, el diario estaba en el fondo de un baúl y resultaba más bien difícil llegar a él. Pero con mucho gusto organizaría otra expedición a la cumbre del McKinley para recuperar la lata que había dejado allí como prueba de su conquista.

Hasta Bennett quedó desconcertado al ver que Cook estaba dispuesto a escalar una montaña en vez de rebuscar en un baúl. Fred Printz, otro de los guías de Cook, extrapoló la situación para que la entendieran todos en *The New York Times*: «Estoy tan seguro como de que vivo de que Cook nunca vio el Polo Norte. Todo hombre capaz de hacer las declaraciones que hizo sobre su supuesta ascensión al monte

McKinley es capaz de hacer las declaraciones que le atribuye la prensa sobre la conquista del Polo Norte»<sup>[932]</sup>. El apoyo del *Herald* disminuyó visiblemente y lo mismo ocurrió con el del público. Peary, que había vuelto a casa a finales de octubre de 1909, llenó el vacío. Presentó a la National Geographic Society sus propias pruebas y, debido a que no eran totalmente claras para el profano en la materia, explicó los aspectos más complicados ante un subcomité formado por tres hombres. Fue una farsa: los tres hombres sin excepción eran partidarios de Peary y dos de ellos eran amigos personales suyos; no hicieron nada más que leer su diario en voz alta y, cuando examinaron sus instrumentos para comprobar su precisión, lo hicieron en una estación de ferrocarril a la luz del crepúsculo. Incluso es posible que el diario no fuese el original: Bartlett lo recordaba como un librito sucio y grasiento; pero el que vio el subcomité sorprendió a sus tres miembros por su limpieza. En cuanto a su contenido, no era más verificable que el del diario de Cook. Pero la National Geographic Society lo aceptó al pie de la letra. El veredicto precedió a la evaluación. «Todo el que conozca la reputación de Peary sabe que es incapaz de mentir»<sup>[933]</sup>, escribió uno de los jueces.

Las actas del subcomité correspondientes al 4 de noviembre decían:

- «Visto que el Comandante Robert E. Peary ha llegado al Polo Norte, el objetivo buscado durante siglos, y
- »Visto que ésta es la mayor hazaña geográfica que esta sociedad puede tener la oportunidad de honrar: Por tanto
- »Fallamos que se conceda una medalla especial al comandante Peary»<sup>[934]</sup>.

En el diario que oficialmente escribió Peary —y por cuya publicación por entregas *Hampton's Magazine* pagó la suma sin precedentes de cuarenta mil dólares — hay una ilustración que muestra la medalla. En el anverso, sobre la imagen de un barco bloqueado por el hielo, Peary mira con expresión ceñuda desde una corona de pieles y laureles. En el reverso un grupo de figuras estilizadas emprende la marcha con perros hacia una estrella Polar figurativa. Debajo hay una leyenda que no permite al lector albergar duda alguna sobre la gloria de Peary: «LA GRAN MEDALLA ESPECIAL DE ORO DE LA NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY DE WASHINGTON» (esta medalla tiene más de diez centímetros de diámetro<sup>[935]</sup>).

Cook no discutió las pruebas de Peary. En vez de ello, recurrió a un subterfugio de capa y espada. El 24 de noviembre de 1909 se cortó el pelo, se afeitó el bigote, se echó un sombrero negro sobre la cara y se fue en tren a Toronto. En Toronto embarcó con destino a Liverpool y desde Liverpool se fue a un lugar no revelado de Francia. Su secretario, un hombre llamado Walter Lonsdale, llevó sus documentos a Dinamarca en un caja fuerte precintada para que los leyesen en la Universidad de Copenhague. Durante un tiempo el misterio envolvió el paradero de Cook. Según un

informe, estaba en un sanatorio. Su abogado, que ostentaba el aliterado nombre de H. Wellington Wack, dijo que se hallaba en Nápoles. H. Wellington Wack dijo también que Cook era víctima de «uno de los complots más diabólicos que se hayan tramado contra un explorador o cualquier otro hombre»<sup>[936]</sup>. Tres agentes secretos iban tras él, dos hombres y una mujer, dispuestos a seducir a su secretario, echar droga en su champán y registrar su camarote. La afirmación de Wack no fue tan descabellada como puede parecer: el Club Ártico de Peary había pedido a la agencia de detectives Pinkerton's que investigase a Cook. Pero, como tan solemnemente dijo Wack, «nosotros contratamos detectives para que vigilasen a sus detectives»<sup>[937]</sup>. Cook apareció finalmente en Marsella.

La Universidad de Copenhague apoyó a Cook. Rechazó la solicitud de la National Geographic Society de asistir a la sesión, porque, según declaró, no tenía ningún prestigio científico y sus planteamientos eran «poco menos que un insulto»<sup>[938]</sup>. Sin embargo, al abrirse el baúl atornillado y sujeto con hierro de Cook, resultó que no contenía nada más que setenta y siete páginas mecanografiadas y ningún diario. Los daneses se enfadaron y tacharon a Cook de impostor y estafador. Knud Rasmussen, que antes le apoyaba, dijo ahora que los papeles de Cook eran «casi insolentes... ningún colegial sería capaz de hacer semejantes cálculos. Es un intento sumamente infantil de hacer trampas»<sup>[939]</sup>. Pero esperen, dijo Lonsdale, el diario manuscrito de Cook estaba en camino. Su esposa lo traería en secreto para evitar las maquinaciones de los esbirros de Peary. Después de todas las evasivas de Cook sobre el paradero exacto de sus papeles originales, cabe imaginar la apoplejía de los expertos de Copenhague. Cuando finalmente llegó el diario, resultó que no era más convincente que el resto del material. La letra era extrañamente legible para ser un documento que, según Cook, se había escrito con las manos enfundadas en mitones. De hecho, según dijeron los expertos, parecía que «partes importantes son inventadas»<sup>[940]</sup>. En conclusión, «opinaron que el material enviado para su examen no contiene absolutamente ninguna prueba de que el doctor Cook llegase al Polo Norte»<sup>[941]</sup>. El *New York Times* informó con júbilo del veredicto de los expertos el 21 de diciembre, con un titular que decía: «LA REIVINDICACIÓN DE COOK... RECHAZADA; DINAMARCA, INDIGNADA, LE LLAMA ESTAFADOR ALEVOSO».

Se hicieron declaraciones conciliatorias. *The Sun* dijo que «Cook fue aclamado precipitadamente como descubridor del Polo Norte. No nos precipitemos en aclamarle como príncipe de los impostores... Las ilusiones insensatas son caricaturas del tiempo y el lugar en que se forjan»<sup>[942]</sup>. Pero resultaba difícil no creer en la culpabilidad de Cook, especialmente si se tenía en cuenta el asunto de Dunkle y Loose. George Dunkle trabajaba en el ramo de seguros, el capitán August Loose era un supuesto experto en navegación y Cook los había contratado para que le ayudasen con su diario. Dunkle y Loose (si realmente se llamaban así) eran personajes sospechosos y, como afirmó el Club Ártico de Peary, habían traspasado los límites

aceptables de la ayuda. El *New York Times* publicó una declaración jurada en la que Dunkle afirmaba que la pareja había cobrado dos mil quinientos dólares a cambio de falsificar las observaciones de Cook y que cobraría otros mil quinientos dólares, si Copenhague las aceptaba. Cook había empleado a los dos hombres «no para que falsificasen documentos, sino meramente para que comprobasen las observaciones del doctor»<sup>[943]</sup>. Al descubrir que se proponían falsificar sus documentos, Cook los había echado de su habitación en el hotel. Nadie hizo caso. Los nombres mismos de Dunkle y Loose rezumaban falta de honradez. Y ahora, con nuevas acusaciones procedentes de Dinamarca, el mundo sabía que Cook era el tipo más vil de serpiente.

Perseguido por gritos de «estafador sin vergüenza» y «desgraciado infame», expulsado del Club de Exploradores de Nueva York, que en otro tiempo había presidido, Cook huyó. Ya había abandonado Marsella y vivía en Algeciras con un nombre falso, cuando su esposa, que llevaba el diario que Cook esperaba que demostrase que lo que afirmaba era cierto, dio con él. El encuentro fue conmovedor. Marie, la esposa, no sabía la dirección de su marido ni el nombre que utilizaba para ocultar su identidad. Cook sólo sabía que Marie había llegado. Los dos recorrieron las calles buscándose, hasta que finalmente se encontraron en un banco de un parque pequeño. Marie le dio el diario y Cook se lo envió a Lonsdale, que estaba en Copenhague, y luego la pareja se fue a América del Sur. A ojos de la prensa, «su huida fue una confesión»<sup>[944]</sup>.

El señor y la señora Cook navegaron por América del Sur, deteniéndose en Buenos Aires, desafiando el estrecho de Magallanes y haciendo escala en Santiago, desde donde, al ser reconocido Cook, volvieron por tierra a Buenos Aires. La señora Cook regresó entonces a Nueva York para cuidar de sus hijos. Cook vagó solo por Paraguay antes de embarcar con destino a Londres, donde se hospedó de incógnito en el hotel Capitol de Pall Mall. Asistió, disfrazado, a la conferencia que Peary dio en la Real Sociedad Geográfica en mayo de 1910. «Estaba a unos veinte metros de Peary y nadie me reconoció»<sup>[945]</sup>, dijo, riendo de satisfacción. En algún momento de los doce meses anteriores Cook se había convertido en un caso grave de desequilibrio mental.

Al terminar su conferencia, Peary recibió una medalla de oro diseñada por Katherine Scott, esposa del explorador de la Antártida Robert Falcon Scott, y añadió una fotografía de la misma al apéndice III de su diario, inmediatamente después de la medalla de más de diez centímetros que le había concedido la National Geographic Society. La medalla resultaba decepcionante por su pequeñez, comparada con su predecesora, y llevaba la siguiente inscripción: «GRAN MEDALLA ESPECIAL DE ORO DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE LONDRES (tamaño real)»<sup>[946]</sup>. Tampoco incluía ningún reconocimiento de que había llegado al polo y se limitaba a alabarle «Por la exploración del Ártico de 1886 a 1909».

La Real Sociedad Geográfica hizo bien en actuar con prudencia. Cuando sometió la reivindicación de Peary a votación sólo se hallaban presentes 17 de los 35 miembros del patronato y, de estos 17, sólo ocho votaron a favor de Peary, mientras



que siete votaron en contra y dos se abstuvieron: no puede decirse que fuera una demostración de confianza. El motivo de sus titubeos se encuentra en las anotaciones que se hicieron al examinar las pruebas que presentó Peary y que hoy se conservan en los archivos de la sociedad. Su principal experto en navegación estudió el material de Peary y sacó la conclusión de que era posible, con los instrumentos que poseía Peary, hacer las observaciones que había hecho. También dijo que dichas observaciones concordaban con su afirmación de haber llegado al polo. Por tanto, «o bien las hizo y llegó cerca del polo o las “falsificó, para engañar al público y es un impostor de la peor especie”. No hay ninguna otra explicación posible del caso»<sup>[947]</sup>. Luego, abandonando la lógica, decidió que Peary debía haber llegado al polo, porque su fama de hombre íntegro era demasiado conocida para haber mentido. Un especialista en brújulas señaló la falta de observaciones hechas con este instrumento y dijo que solamente tenían la palabra de Peary de que había ido al norte; un experto en cronómetros afirmó que el instrumento era tan defectuoso que las pocas mediciones de la longitud no eran de fiar y que, si Peary no hubiese viajado en línea recta (lo cual es dudoso), estaría a cierta distancia del polo. A lo cual el experto en navegación replicó que Peary debía de haber ido al norte y viajado en línea recta, porque, de lo contrario, sus lecturas no indicarían que había estado en el polo. Para resolver el asunto, se ordenó a un miembro del personal que invitara a Bartlett a comer en su club y le sonsacase información. El empleado volvió (después de que le obligaran a abandonar el club, debido a las palabrotas de Bartlett) con el siguiente informe: «Dijo que Peary le había tratado mal al no permitir que le acompañase en la última etapa del viaje, pero que pensaba sinceramente que llegó allí, o tan cerca que daba lo mismo»<sup>[948]</sup>. Basándose en este análisis poco fiable, y en la votación marginal que lo acompañó, la conquista del polo por parte de Peary quedó confirmada.

La Real Sociedad Geográfica marcaba la pauta que seguían otras entidades científicas. En las últimas páginas de su diario, Peary ofrecía una relación impresionante de premios. Recibió gran número de medallas de oro: de la Sociedad Geográfica de Filadelfia, la Sociedad Geográfica de Chicago, la Sociedad Geográfica Imperial Alemana, la Real Sociedad Geográfica Italiana, la Sociedad Geográfica Imperial Austriaca, la Sociedad Geográfica Húngara, la Real Sociedad Geográfica Belga y la Real Sociedad Geográfica de Amberes; la Real Sociedad Geográfica de Escocia le regaló un modelo en plata de un barco de vela, la Universidad de Edimburgo le nombró miembro honorario y lo mismo hizo la Sociedad Geográfica de Manchester.

Peary estaba en la cresta de la ola. Los honorarios mínimos que cobraba por una conferencia eran de mil dólares y un auditorio le pagó siete mil quinientos dólares. Mientras tanto, había recibido un adelanto de quince mil dólares por su diario; el presidente William Howard Taft le envió su felicitación personal y la Armada de Estados Unidos dio el visto bueno a su jubilación en 1911 con la graduación y la pensión de contraalmirante, con efecto retroactivo desde el 6 de abril de 1909. Sus

colegas de la Armada vieron con malos ojos su ascenso y señalaron que era injusto recompensar oficialmente a un hombre que nunca había mandado un navio de línea, que nunca había servido en ningún cargo que no fuera la de ingeniero civil y que llevaba casi veinte años de permiso. Pero sus protestas se apagaron ante la tempestad de elogios recibió Peary. Como dijo éste de forma tan popular:

«El descubrimiento del Polo Norte representa la victoria inevitable del valor, la persistencia, la capacidad de aguante, sobre todos los obstáculos. En el descubrimiento del Polo Norte están escritos los capítulos finales de la última de las grandes historias geográficas del hemisferio occidental, que empezó con el descubrimiento del Nuevo Mundo por Colón. He aquí la culminación y el apogeo, el cierre del libro de cuatrocientos años de historia. El descubrimiento del Polo Norte el 6 de abril de 1909, por parte de la última expedición del Club Ártico de Peary, significa que la espléndida joya helada del norte, en pos de la cual han luchado, sufrido y muerto durante siglos hombres de todas las naciones, se ha ganado por fin y la ha ganado para siempre ¡la bandera de las barras y estrellas!»<sup>[949]</sup>.

La fama que se había esforzado por conquistar desde la adolescencia ahora era suya. ¿Y quién podía negársela? Había luchado más ferozmente, viajado más lejos y hecho más sin ayuda que nadie por llegar al polo. Quizá no había estado en la cima del mundo —Wally Herbert, en su estudio exhaustivo de los diarios de Peary, calcula que tal vez llegó a unos noventa y cinco kilómetros del Polo Norte geográfico—, pero poco le había faltado para conseguirlo. De haber hecho aquellos kilómetros extras, ¿qué hubiera probado? ¿Qué podía leer su sextante un poquito más al norte? No hay nada que diferencie físicamente el polo de sus alrededores: ningún palo, ninguna piedra, ninguna cumbre, ninguna tierra, ningún tesoro escondido, ninguna raza de seres extraños. No hay nada que encontrar excepto el límite de la propia capacidad de aguante y una prueba de tus habilidades náuticas. Esto lo sabemos ahora y, de acuerdo con estos criterios, Peary tiene merecida su fama.

Pero en aquel tiempo no sabían lo que sabemos ahora y, según las pautas de la época, Peary había fracasado. No había probado de forma definitiva que en el polo no había nada, salvo hielo, ni había podido señalar con precisión el punto en el que había emprendido el regreso. Las distancias que citaba eran sospechosas, su diario no era concluyente y los científicos imparciales que le otorgaron sus laureles actuaron de una forma que no era imparcial ni científica. Lo que sí había probado, sin lugar a dudas, era su capacidad de vencer a Cook en la batalla por ganarse las simpatías del público y esa determinación de vencer al hombre fue lo que obró en menoscabo de la hazaña de vencer al Ártico. En lugar de una victoria clara, o incluso de un desastre claro, del tipo que pronto saldría de la Antártida, el mundo tuvo que soportar una polémica prolongada y cada vez más pesada.

La batalla de las pruebas había sido dura para ambos hombres. Cook sufrió una depresión nerviosa y, en menor medida, Peary también. Pero, aunque aparentemente Peary había vencido, Cook se negó a irse. En 1911, el *Hampton's Magazine* le ofreció la oportunidad de presentar su propia versión de la historia en una serie dividida en cuatro partes. Su diario, *My Attainment of the North Pole* [Mi conquista del Polo Norte], debía publicarse aquel mismo año, pero el artículo de *Hampton's* le brindó la ocasión de librar una escaramuza preliminar, antes de que se reanudara la batalla. Para su desgracia, Cook no había leído la letra pequeña. Su contrato contenía las palabras «sin ninguna garantía editorial en absoluto». Esto significaba que la revista podía hacer lo que se le antojara con su texto. Y eso es lo que hizo. Lo que Cook había escrito como una refutación apareció como un reconocimiento de culpabilidad que *Hampton's* anunció como «LA CONFESIÓN DEL DOCTOR COOK». Según la revista, Cook dijo que no tenía ni idea de si había llegado al polo o no y que el público estadounidense era incapaz de comprender el estado mental en que se encontraba al hacer sus reivindicaciones. La derrota fue tan absoluta que, cuando se publicó su diario, el público se lo tomó a risa y hubo que retirarlo de las librerías. «EL DOCTOR COOK CONFIESA QUE NO CONFESÓ»<sup>[950]</sup>, se mofó el *New York Times*. Cook se retiró una vez más, disparando contra sus enemigos desde un reducto de crédito que se estaba desmoronando.

Demandó a todos los que pusieron en duda la veracidad de sus afirmaciones, pero todos sus pleitos fracasaron. Echó la culpa de ello a Peary, que le había asfixiado con una «leprosa manta de infamia»<sup>[951]</sup>. Escribió: «Me vi convertido en objeto de una campaña para desacreditarme en la que, creo yo, soy el hombre más vergonzosamente maltratado en la historia de la exploración»<sup>[952]</sup>. Su teoría sobre una conspiración carecía de fundamento, porque abundaban las personas dispuestas a apoyarle o a atacar a Peary. Pero los esfuerzos de estas personas se vieron desbaratados por la mendacidad del propio Cook. En 1910, un grupo recreó su ascensión al monte McKinley, decidido a probar que Cook lo había escalado. Se encontró con que, pasado cierto punto, su mapa «se aparta bruscamente de la exactitud razonable, para entrar en la fantasía total»<sup>[953]</sup>. Más adelante, una expedición fue a Etah con el propósito de recuperar el diario original de Cook. Los esquimales habían hurgado en las pertenencias de Cook, pero el grupo logró recuperar un sextante y varios objetos más. Pero no había ningún diario, ni indicios de que hubiera existido alguna vez. Los esquimales juraron que los paquetes no habían contenido ningún papel; además, si los habían abierto, era sólo porque el doctor Cook se había marchado sin pagar sus deudas.

A pesar de las mentiras de Cook, algunas personas aún le defendían, pero el clamor patriótico las hacía callar. «Desacreditar a Robert E. Peary, después de todos sus años de esfuerzos», dijo un hombre, «por fuerza tiene que ser desacreditar a los científicos estadounidenses que han aprobado sus trabajos... diríase que lo único que

debería hacer el Congreso es aceptar el veredicto de la National Geographic Society, sin causar más humillación al explorador estadounidense<sup>[954]</sup>» En 1916, con todo, el diputado Henry Helgesen descubrió la evaluación de las pruebas de Peary por parte del subcomité de la National Geographic Society. Le horrorizó la forma chapucera en que había tratado el material y exigió que se despojase al contraalmirante Peary de su graduación y se le retirase la pensión que la acompañaba. Helgesen dijo que «se ha demostrado que las reivindicaciones [por parte de Peary] de los descubrimientos en las regiones árticas se basan en la ficción y no en realidades geográficas»<sup>[955]</sup>.. Lo que dijo era verdad, pero se pasó por alto debido al debate en torno a la intervención de Estados Unidos en la P. Helgesen murió al año siguiente y su largo análisis de los defectos de Peary fue a parar a los archivos del *Congressional Record* [Actas del Congreso]; sus ciento veinte columnas de letra pequeña las utilizarían futuros partidarios de Cook en sus intentos de restablecer el buen nombre de su héroe. (Existe todavía una Frederick A. Cook Society dedicada a esta tarea). Pero, aunque Helgesen no hubiera muerto, es dudoso que su informe hubiese recibido mucha atención popular. Lo último en que pensaban los soldados estadounidenses que zarparon con destino a Europa en 1917 era en las discusiones sobre el polo.

Peary no participó en la guerra. Le invitaron a entrar en política, pero se negó: estaba demasiado ocupado luchando contra su viejo enemigo Greely, el último que había puesto en duda su trayectoria, y cualquier nombramiento podría llevar aparejado el fastidioso asunto del polo. Además, carecía de la preparación necesaria para dedicarse a la política y estaba enfermo. En una de sus primeras expediciones a Groenlandia, Cook le había diagnosticado una anemia. En aquel tiempo se utilizaba la palabra anemia para referirse a cualquier forma de palidez antinatural e incluía la depresión resultante de un invierno sin sol. Pero ahora Peary padecía anemia de verdad —anemia perniciosa—, para la cual no había cura. Trató de hacer caso omiso de ella. Otro enfermo de lo mismo que le escribió recibió la siguiente respuesta:

«Minuciosos reconocimientos médicos por parte de doctores independientes han demostrado que todos mis órganos están bien, sanos y funcionan a la perfección; mi apetito es de primera y duermo como un hombre que se haya pasado todo el día trabajando. Mi presión arterial, según me dicen los médicos, es la de un hombre de cuarenta años... Durante las últimas semanas tres médicos han manifestado de forma independiente que había pasado lo peor, que estaba fuera de peligro, con todas las probabilidades de una recuperación total. En ningún momento he sentido aprensión alguna en lo que se refiere a mi estado, ya que no podía creer que una máquina perfectamente sólida, que funcionaba bien, pudiera quedar inutilizada de forma permanente, porque la presión del vapor hubiera bajado un poco»<sup>[956]</sup>.

A su esposa le dijo: «Jo, hemos ganado muchas peleas. Vamos a ganar esta»<sup>[957]</sup>.

El hombre que había querido que su nombre viviese eternamente luchaba contra su propia mortalidad. Hacía sus recuentos globulares con intervalos regulares, tomando siempre nota de las máximas. Pero el diario en el que seguía su enfermedad —un diario mucho más detallado que el que había llevado en su viaje al polo— mostraba sus mínimas.

«Tendencia a la náusea gran parte del día... Sudor a la hora del desayuno... Foto de grupo... Clara sensación de cansancio... Chuletas de cordero y judías con salsa de tomate... La sensación de incomodidad desaparece, pero me molesta mucho un escozor en la fosa nasal izquierda que no me deja dormir hasta la medianoche... A punto de vomitar antes del desayuno... Sofocos y sudores después del desayuno<sup>[958]</sup>».

Poco a poco el superhombre se fue apagando. El viernes 19 de febrero de 1920, al mediodía, Robert Edwin Peary entró en coma. Murió a la una y veinte de la madrugada. Al lunes siguiente fue enterrado en el cementerio de Arlington. Sobre su tumba volaron aviones, los soldados dispararon descargas y un corneta de la Armada puso fin a la ceremonia.

Uno de los biógrafos de Peary, John Edward Weems, termina su libro con una cita romántica del diario de Peary: «Puedo oír los aullidos ansiosos de los perros, los gritos de los conductores y el avance de cada hombre y cada trineo cuando, después de días de cansado viajar por el hielo escabroso, hombres y perros corren hacia la playa de esa tierra virgen que se extiende unos metros ante ellos bajo la brillante luz del sol ártico»<sup>[959]</sup>. ¿Fue éste el recuerdo que Peary se llevó a la tumba? ¿O fue una carta que Josephine escribió en 1905: «Espero que vivas para saber que has llegado al polo; entonces estarás contento de morir, tanto si otros lo saben como si no<sup>[960]</sup>»? Lo más probable es que fuera esto último. En efecto, murió, estaba contento y nadie sabía si lo había hecho.

En el momento de la muerte de Peary en 1920, su posición como conquistador del polo gozaba ya de mucha aceptación popular, reforzada por el apoyo de la National Geographic Society, de muchas de las sociedades culturales del mundo y, factor importante, del paso del tiempo. Sin embargo, inmediatamente después de la conquista, la polémica con Cook hizo que mucha gente dudara de si la cuestión del polo se había resuelto de verdad. Si, dada la naturaleza de las pruebas, resultaba tan difícil decidir entre los dos, ¿cómo, pues, era tan fácil decir que uno u otro había llegado realmente al polo? Un joven explorador llamado Gregoriy Yakovlevich Sedov decidió resolver la cuestión llevando su propia expedición al polo. Como dijo en un memorándum dirigido a la Dirección Hidrográfica Central del zar, fechado el 22 de marzo de 1912, «demostraremos al mundo que los rusos somos capaces de afrontar la dura prueba»<sup>[961]</sup>.

Prácticamente desconocido en Occidente, pero venerado en Rusia como uno de los más grandes entre sus exploradores del Ártico, Sedov era un hombre dotado de talento innato. Nacido en 1877, hijo de un pescador analfabeto de Azov, no fue a la escuela hasta los 15 años de edad. A los dieciocho se escapó a Rostov, donde se matriculó para recibir clases de navegación y obtuvo la licencia para ejercer de capitán; posteriormente, consiguió entrar en el elitista Colegio Naval de San Petersburgo. Al graduarse, se aplicó al paso del Nordeste, que él, de forma clarividente, consideraba de gran importancia tanto para el comercio ruso como para el desarrollo de Siberia. En 1909, mientras Peary atacaba la banquisa polar, Sedov cruzó en trineo la tundra siberiana con un mínimo de fondos y hombres para llevar a cabo una inspección minuciosa de la región. Durante el año siguiente, ya embarcado, produjo un diluvio de información sobre la costa que abarcaba datos relativos a los accesos navegables, los peligros submarinos, las características del lecho marino, los caprichos de las mareas, las posibilidades de abastecerse de agua dulce y la disponibilidad de pieles para comerciar. La habilidad con que hizo este trabajo y su tenacidad sobre el terreno causaron tan buena impresión, que fue premiado con la graduación de subteniente de la Armada imperial rusa, ascenso raro tratándose de alguien que carecía de dinero o título.

Aunque Sedov llevaba casi un decenio dando vueltas a la idea de viajar al Polo Norte, el paso del nordeste era lo que más le interesaba. Como dijo muy

sensatamente, «estamos lejos del polo cuando las costas que se hallan junto a la Patria continúan siendo un misterio para nosotros»<sup>[962]</sup>. Pero la disputa en torno a la conquista de Peary, sumada a una inquietante consulta que el hijo de Julius Payer hizo en 1911 sobre la posibilidad de contratar un rompehielos ruso que le llevara al polo, obligó a Sedov a consolidar sus planes. En 1912, pidió al Gobierno cincuenta mil rublos para organizar una expedición que partiría de Arkángel y trazaría mapas de los segmentos desconocidos de la Tierra de Francisco José, antes de dirigirse en trineo al norte para conquistar el polo. La tarea, afirma, era «de importancia no sólo para la nación, sino también para todo el género humano». Y agregó que estaba dispuesto a morir por ella, tema en el que tal vez hizo demasiado hincapié, ya que afirmó que «los nobles impulsos de hombres que se esfuerzan por sacrificar sus vidas en aras de la ciencia no deberían verse frustrados por la falta de medios materiales para llevar a cabo esas tareas»<sup>[963]</sup>.

El Gobierno no atendió a la petición, porque, a su modo de ver, se le pedía que apoyara un aparente intento suicida y, además, observó en el plan señales de precipitación. Sedov podía contar con «su simpatía, en principio», pero no con su dinero. En vista de ello, Sedov, al igual que sus contemporáneos estadounidenses, recurrió a la prensa y al público. El *Noyoe Vremya*, un periódico cuyo propietario, un hombre llamado Suvorin, conocía el valor de la publicidad tan bien como James Gordon Bennett o Alfred Harmsworth, decidió apoyar la causa de Sedov. Suvorin aportó parte del dinero y sus lectores —entre los que predominaba la elite culta, principalmente científicos y artistas— donaron el resto. El total no llegó a la suma que quería Sedov, pero fue suficiente para comprar un barco, llenar sus bodegas de provisiones y contratar una tripulación.

En septiembre de 1912, Sedov llegó a Arkángel para tomar el mando del *Svatoy muchenik Foka*. Era un destartado barco de doscientas setenta y tres toneladas destinado a la caza de focas, construido en 1877 y muy necesitado de una revisión. A pesar de ello, seguía a flote y su máquina de cien caballos de vapor podía impulsar la proa revestida de hierro a través del hielo, a la velocidad de seis nudos. En él cargó Sedov veintisiete hombres —catorce de los cuales harían de exploradores, entre ellos seis científicos de diversas disciplinas— más una selección limitada de pertrechos de baja calidad. Oliéndose la posibilidad de sacar beneficios, los comerciantes de Arkángel proporcionaron el material de la peor calidad que pudieron encontrar: las prendas de vestir abrigaban poco y no durarían más de un invierno; el carbón era suficiente para cuatro semanas de navegación, en el mejor de los casos, y las provisiones eran una invitación al escorbuto, puesto que consistían principalmente en carne y pescado salados y no incluían carne fresca ni verduras. Luego, apenas había embarcado Sedov hombres y pertrechos, las autoridades del puerto anunciaron que la línea de flotación del *Foka* estaba unos cuantos centímetros por debajo de lo que permitían las ordenanzas y que el barco no podía salir del puerto. «Sedov montó en cólera», informó uno de sus compañeros «y ordenó echar al muelle la carga de

cubierta. Cajas, barriles, todo lo que estaba a mano, voló por la borda<sup>[964]</sup>». Al cabo de trece días, tras abrirse paso a machetazos por una jungla de trámites burocráticos, se le permitió comenzar su viaje. «Donde hay orden hay victoria»<sup>[965]</sup>, dijo cáusticamente para consolarse al zarpar de Arkángel.

Víctima ya del desmedido afán de lucro, de la indiferencia y de la burocracia, Sedov fue ahora presa del Ártico. En vez de llegar a la Tierra de Francisco José el primer año, las tormentas le obligaron a invernar en Nueva Zembla, circunstancia que Sedov no recibió con alegría, porque pensaba enviar el *Foka* a casa después de dejar en tierra a los exploradores y ahora tendría que alimentar a la tripulación del barco con unas provisiones que ya eran insuficientes. Optó por resignarse y sacar provecho de la situación, emprendiendo una inspección minuciosa de la costa del noroeste, para lo cual empleó trineos tirados por perros —en una ocasión recorrió casi mil kilómetros en cincuenta y siete días— e hizo una serie de observaciones meteorológicas. Cuando envió a algunos hombres a casa con los resultados, en 1913, la Oficina Hidrográfica quedó tan impresionada que invitó a Nansen a admirarlos. «Muy útiles»<sup>[966]</sup>, fue el veredicto. Al parecer, Nansen consideraba a Sedov más como agrimensor que como explorador, lo que quizás explique su fría respuesta: comparado con su propio viaje en el *Fram*, el de Sedov resultaba de poca importancia. De haber sabido que Sedov sólo estaba matando el tiempo en Nueva Zembla antes de reanudar el viaje a la Tierra de Francisco José y el polo, tal vez se habría mostrado más apreciativo. También es posible que hubiera podido ejercer influencia a favor de Sedov, porque éste no había enviado sólo sus resultados y varios tripulantes, sino también una solicitud de más pertrechos. No le hicieron caso. Al cabo de algún tiempo Sedov envió otro grupo de hombres a los que no necesitaba, con una solicitud parecida. Tampoco esta vez le hicieron caso. Mientras Nansen, indiferente, regresaba a Noruega, Sedov tendría que conquistar el polo con la cantidad de combustible y provisiones más pequeña asignada a explorador alguno en la historia del Ártico.

Los documentos gráficos de la expedición de Sedov son escasos y se limitan a unas cuantas fotografías de mala calidad, en las cuales unas siluetas uniformadas posan en cabos desconocidos, sus inmensas banderas negras inmovilizadas sobre un cielo ártico granulado. Resulta difícil juzgar el carácter de estos hombres anónimos, pero sus actos demuestran que debían de ser de una dureza increíble. Sin tripulantes, con el combustible escaseando y el escorbuto haciendo ya su aparición entre los hombres, Sedov continuó la búsqueda del Polo Norte. Ordenó a sus hombres que cazaran osos y focas para aliviar la dieta de carne salada; les hizo recoger madera que flotaba en el mar para alimentar los hornos del *Foka*; incluso trató de domesticar algunos oseznos para utilizarlos como animales de tiro, si los perros enfermaban. Los científicos expresaron cortésmente su inquietud y Sedov, con igual cortesía, les ordenó que callaran. El 11 de septiembre de 1913 escribió: «Hoy los oficiales me hicieron un bonito regalo: por medio del oficial de guardia me propusieron que



regresáramos. Al principio quedé verdaderamente asombrado, luego me dolió, porque tuve que negarme»<sup>[967]</sup>. El *Foka* partió de Nueva Zembla con destino a la Tierra de Francisco José el 16 de septiembre y llegó al cabo Flora diez días después, cuando ya había consumido el carbón que quedaba y los fogoneros utilizaban grasa, cuerdas y velas viejas. Los escépticos apreciaron ahora los méritos de su líder. «Sin su persistencia inquebrantable y su talento como capitán del hielo, difícilmente habríamos tenido éxito»<sup>[968]</sup>, escribió uno de ellos.

En el cabo Flora encontraron una pequeña cantidad de carbón que había dejado allí Anthony Fiala, líder de la segunda expedición de Ziegler. Al homo fue a parar, seguida por los restos de las cabañas de madera de Frederick Jackson, lo cual les permitió llegar a la siguiente isla situada al norte. Pero allí se vieron bloqueados por una nueva temporada de hielo. Su combustible había quedado reducido ahora a unos trescientos kilos de polvo de carbón, varias pieles de morsa y unos cuantos barriles y cajas vacíos. Aquel invierno alimentaron su estufa con grasa y con los tabiques que separaban los camarotes de los oficiales. En Navidad sólo tres hombres estaban sanos, todos los demás tenían escorbuto. Sedov se hallaba entre los enfermos. El 2 de enero de 1914, escribió: «Las piernas totalmente paralizadas». El 8 de enero: «Tristeza en mi corazón. Mi salud está empeorando. Estoy sentado, o echado, encerrado a solas en mi camarote». Al cabo de un mes: «Estoy escribiendo órdenes y cartas a casa. ¿Serán todas póstumas?»<sup>[969]</sup>. A pesar de todo, se negaba a darse por vencido. «No abandonaré [el polo] debido a ello», escribió un oficial, «y seguiría hacia el norte hasta el último aliento»<sup>[970]</sup>.

Todavía aquejado de escorbuto, Sedov partió a pie camino del polo el 15 de febrero. Se llevó dos marineros voluntarios, tres trineos, veinticuatro perros y provisiones suficientes para llegar a la cima del mundo. Tenía la esperanza de recoger los pertrechos que habían dejado el duque de los Abruzos y Fiala, pero sabía que, incluso con esos refuerzos, era poco probable que regresase vivo.

Antes de irse dirigió un discurso de despedida a sus camaradas. «Es posible que esta orden sea mi última palabra», empezó, «que sea para todos vosotros un recuerdo de nuestra amistad y amor mutuos». Varias frases después se le quebró la voz. «Permaneció unos instantes con los ojos cerrados, como tratando de poner en orden sus pensamientos, con el fin de pronunciar algunas palabras finales», escribió un hombre.

«Pero en lugar de palabras, surgió de él un quejido apenas audible al tiempo que las lágrimas brillaban en el rabillo de los ojos cerrados... Haciendo un esfuerzo, Gregoriy Yakovlevich logró dominarse, nos miró a todos y empezó a hablar, al principio entrecortadamente, pero luego de manera más fluida y serena a medida que su voz fue cobrando firmeza "... emprendo este viaje no tan fuerte como podría estar, o como desearía estar en este importante momento. Ha llegado la hora y estamos empezado el primer intento ruso de alcanzar el Polo Norte... Hoy

es un gran día para nosotros y para Rusia. ¿Pero podemos realmente ir al polo con este material? ¿Puedo realmente esperar que llegaré a él con estos pertrechos?... Nuestros pertrechos se han agotado... y nosotros mismos no estamos tan bien de salud como deberíamos estar. Pero esto no nos impide cumplir con nuestro deber. Cumpliremos con nuestro deber»<sup>[971]</sup>».

Los tres hombres se fueron a cumplir con su deber con temperaturas de 75 grados bajo cero. «La marcha es atroz», escribió Sedov el día 17. «Nuestros perros están sufriendo terriblemente». Tres días después: «La marcha es abominable... Mis piernas vuelven a estar mal y mi bronquitis ha empeorado. Es muy difícil andar y todavía más difícil respirar»<sup>[972]</sup>. El día 22, Sedov ya no podía mover las piernas y tuvieron que llevarle en uno de los trineos. Los otros dos le instaban a volver sobre sus pasos, pero «él se limitaba a sonreír y a decir que no con la cabeza»<sup>[973]</sup>. La última anotación en el diario de Sedov llevaba fecha del 1 de marzo. Dos días después murió. No habían llegado ni tan sólo a la isla del Príncipe Rodolfo.

«Saqué un pañuelo limpio y cubrí con él el rostro de nuestro líder», escribió uno de los marineros. «Por primera vez en mi vida no supe qué hacer y empecé a temblar a causa de un miedo inexplicable»<sup>[974]</sup>». Los dos marineros se encontraban realmente en una posición nada envidiable. Las provisiones y el combustible casi se les habían terminado, su líder acababa de morir, no estaban seguros de encontrar el camino de vuelta y, por si fuera poco, una ventisca que duró tres días cubrió los trineos y dos de sus perros murieron congelados. Al aclararse el tiempo, enterraron a Sedov con la bandera que había esperado izar en el polo y luego emprendieron la retirada. Después de un viaje terrible en el cual se quedaron sin combustible, los perros murieron de frío y de hambre, y las ventiscas y la niebla les impidieron orientarse; llegaron al *Foka* el 19 de marzo.

Durante los cuatro meses siguientes, mientras los rusos esperaban que el hielo se abriera, llegaron a la isla bandadas de pájaros que les proporcionaron un grato cambio de dieta que les permitió recuperarse del escorbuto e incluso les dio fuerzas para inspeccionar las islas cercanas. Finalmente se liberaron del hielo el 25 de julio y zarparon con rumbo al cabo Flora, alimentando el horno con las amuradas y las cubiertas interiores. Cuando llegaron a su destino habían quemado casi todo lo que era combustible, excepto el casco, los palos y la cubierta superior, con lo que el barco había quedado reducido a poco más que un cascarón. Contaban, sin embargo, con que podrían encontrar más restos de las cabañas de Jackson que les permitieran atravesar el hielo hasta llegar a mar abierto, donde podrían izar las velas.

El cabo Flora, que ya había sido el escenario de un encuentro milagroso —el de Jackson y Nansen—, estaba a punto de ser testigo de otro. Fue sólo por una infortunada casualidad que el *Foka* hizo escala allí. De no haber sido por la escasez de combustible, habría pasado de largo. Y en tal caso otro par de cadáveres habría engrosado la lista de bajas del Ártico. Porque mientras el *Foka* navegaba echando

humo en dirección al cabo Flora, dos figuras remaban desesperadamente en sus canoas hacia el barco. Procedían del *Svatoy Anna*.

El *Anna* había zarpado de Rusia en septiembre de 1912 con el propósito de atravesar el paso del Nordeste, pero se había visto bloqueado en el mar de Kara y desde allí la deriva ártica lo había llevado hacia el norte. La tripulación, que no estaba preparada para pasar un invierno en el Ártico, tenía dos opciones: quedarse en el barco con la esperanza de que la deriva lo llevase hasta el Atlántico, o ir andando hasta la Tierra de Francisco José en busca de ayuda. Al final hizo ambas cosas y la mitad de la tripulación se quedó a bordo, mientras la otra mitad emprendía el viaje a pie por el hielo. Nunca volvió a saberse del *Anna* y su tripulación; los dos hombres que llegaron al cabo Flora fueron los únicos supervivientes del grupo que intentó llegar andando a tierra.

Llevando a bordo a los supervivientes de dos desastres, el *Foka* navegó esforzadamente con rumbo sur y llegó a Arkángel el 6 de septiembre. En otro país y en otro momento su vuelta a casa quizás habría sido motivo de celebración. Pero a finales del verano de 1914 Rusia tenía puesta la atención en la marcha de la Primera Guerra Mundial. La prensa publicó unas cuantas noticias breves sobre la expedición de Sedov, la Armada trató su fracaso como el grato fin de un advenedizo irritante y los resultados de sus inspecciones fueron tildados de poco importantes y rechazados. El último héroe del Ártico, que fue tal vez el más trágico, se hundió en el olvido. Enviados a los archivos, sus diarios se llenaron de polvo bajo los regímenes zarista y soviético y no se abrieron hasta 1956, cuarenta y cinco años después de la muerte de su autor.

La Edad de los Héroes y la sociedad que la había producido se derrumbaron con la Primera Guerra Mundial. A finales del siglo XIX y comienzos del XX, «grande» había sido el latiguillo asociado con el heroísmo: el gran objetivo, el gran esfuerzo, el gran resultado. (Peary siempre había hablado de hacer algo grande). Las cosas grandes y los hazañas heroicas se habían visto como antídotos de la rutina desangelada del industrialismo. Pero la guerra de 1914-1919 proyectó una sombra tan colosal, que las grandes hazañas pasaron a ser corrientes. El deber que había llamado a Sedov en 1914 llamó a más de trece millones de hombres a la muerte en los cinco años siguientes. Comparada con el horror de las trincheras, la exploración del polo se consideraba un pasatiempo caprichoso y, a veces, antipatriótico. En 1916, cuando Shackleton y su tripulación se liberaron del cerco de hielo en la Antártida, Winston Churchill escribió desde Flandes: «Cuando todos los enfermos y heridos hayan sido atendidos... cuando todos los hospitales estén ahitos de dinero y se hayan cerrado todas las suscripciones con fines benéficos, entonces y no antes me preocuparía por aquellos pingüinos. Supongo, con todo, que algo habrá que hacer»<sup>[975]</sup>. En 1919, al firmarse el armisticio, «heroísmo» era una palabra que se usaba más con rabia que

con admiración.

En el segundo decenio del pasado siglo ya eran pocos los héroes del Ártico que seguían en activo. Nansen había abandonado la exploración para dedicarse a la política. El duque de los Abruzos, tras mandar la Armada italiana durante la Primera Guerra Mundial, estaba demasiado ocupado consolidando la precaria posición de su casa real. Nares había muerto en 1915 y la mayoría de sus tenientes se habían jubilado. De los hombres de Peary, Borup se había ahogado en un accidente antes de la contienda; Macmillan seguía en activo, pero su campo de acción era ahora el Ártico canadiense y no el polo: él fue quien en 1914 descubrió que ni la Tierra de Crocker ni la isla de Bradley existían. Y el ardor de Bartlett también se había apagado. En 1913 había capitaneado una expedición fantásticamente mala al mando del explorador estadounidense Vilhjalmur Stefansson, cuyo resultado había estado a punto de ser una repetición del desastre del *Jeannette*. Stefansson había desertado en Alaska dejando que Bartlett y la tripulación se las arreglasen como pudieran. Su barco, el *Karluk*, había ido a la deriva con el hielo y la tripulación había tenido que desembarcar en la isla de Wrangel, desde donde Bartlett cruzó a pie el casquete polar hasta Siberia, recorriendo centenares de kilómetros en busca de un rompehielos que no hubiera sido requisado para fines bélicos. De los héroes de antes de la guerra sólo Roald Amundsen, ciudadano de la neutral Noruega, conservaba encendida la llama. Pero ¿adónde iba a dirigir su atención?

Al igual que Peary, Amundsen siempre había querido ser explorador, hacer algo notable. De niño había leído cosas sobre las tribulaciones de Franklin y esto lo había impulsado. Se había preparado rigurosamente —más incluso que Peary— para las condiciones del polo y, aunque físicamente era poca cosa, había desarrollado sus músculos de forma tan impresionante que, al alistarse para el servicio militar, el médico que le estaba examinando llamó a sus colegas para que viesan semejante ejemplar. La preparación de Amundsen demostró su valor cuando se convirtió en el primero en atravesar el paso del Noroeste en 1903-1906 y, luego, en 1911, en llegar al Polo Sur antes que Scott. La prueba de la confianza que tenía en sí mismo fue que, antes de zarpar con destino a la Antártida, había planeado llevar el *Fram* —que Nansen le prestaría— a la deriva hasta el Polo Norte. Al enterarse del éxito de Peary, cambió de parecer. «¡Fue un verdadero golpe!», escribió. «Si quería mantener mi prestigio como explorador, debía alcanzar rápidamente un éxito sensacional de algún tipo<sup>[976]</sup>». Así que se fue al sur e hizo eso. Durante la guerra, en la que Noruega fue neutral, atravesó el paso del Nordeste —«No tenía otra cosa que hacer<sup>[977]</sup>»— y después del conflicto, sin que le afectara la percepción alterada que el mundo tenía del tamaño, fue tras otra «gran cosa». Volaría de un extremo a otro del casquete del Polo Norte. Para ello contaba con el apoyo de un pequeño grupo de expertos en ciencias y exploración. Un vuelo como el que proponía Amundsen resolvería todos los interrogantes que quedaban.

Era un proyecto en el que venía pensando desde hacía algún tiempo, pero la mala

suerte había frustrado todos sus intentos de ponerlo en práctica. Los aviones no se entregaban en la fecha prometida, cuando llegaban no funcionaban o, si funcionaban, no podían hacer el viaje. En un momento dado tuvo que declararse en quiebra, después de que un agente sin escrúpulos acumulara deudas enormes a su nombre. Preparar una empresa de semejantes características era una tarea para la que Amundsen no estaba hecho, toda vez que requería conocer la maquinaria y tener cabeza para los negocios, dos cualidades de las que carecía de forma manifiesta o, como él prefería expresarlo, no había tenido tiempo de adquirir. Su mayor virtud era la buena forma física: en 1922, a la edad de cincuenta años, recorrió en dieciocho días cerca de mil trescientos kilómetros, a través de las nieves de Alaska para contradecir a un especialista del corazón que le había advertido que moriría si hacía más ejercicio agotador. Pero la buena forma física no hacía volar los aviones.

En el otoño de 1924, Amundsen ya estaba desesperado. Una gira de conferencias en Estados Unidos no había recaudado dinero ni había servido para encontrar un patrocinador comprensivo como los que Peary había tenido durante toda su carrera. En Nueva York, Amundsen se desanimó: «Sentado en mi habitación del Waldorf-Astoria, me parecía como si el futuro se hubiera cerrado firmemente contra mí, y que mi carrera de explorador había llegado a un final nada glorioso. El valor, la fuerza de voluntad, una fe indomable... estas cualidades me habían sostenido en medio de muchos peligros y habían sido el origen de muchos logros», ahora incluso sus méritos parecían inútiles. «Me encontraba más cerca de la negra desesperación que en cualquier otro momento de mis cincuenta y cuatro años de vida»<sup>[978]</sup>. El teléfono interrumpió sus amargas reflexiones. Contestó a regañadientes, creyendo que sería alguien que le haría perder el tiempo o, peor aún, alguno de sus numerosos acreedores. En vez de ello, era Lincoln Ellsworth, hijo de un millonario de Chicago. Como anotó felizmente Amundsen, «el señor Ellsworth explicó que disponía de unas rentas y tenía mucha sed de aventuras»<sup>[979]</sup>.

En la primavera siguiente, la Expedición Ártica Amundsen-Ellsworth ya se encontraba en Spitsbergen. Ellsworth padre había donado ochenta y cinco mil dólares con la condición de que su hijo dejara de fumar, y Lincoln Ellsworth había gastado este dinero en comprar dos hidroaviones Dornier, contratar a cuatro hombres para que los tripulasen, adquirir combustible suficiente para unos mil novecientos treinta kilómetros y una abundante provisión de tabaco. Los Dornier despegaron el 21 de mayo de 1925 y, tal como escribió un excitado Amundsen, «trazamos nuestro rumbo para que nos llevase hacia el Polo Norte»<sup>[980]</sup>.

Anteriormente Amundsen había anunciado: «No sentía ningún interés por el polo en sí mismo... la espléndida hazaña de Peary en 1909 había destruido el valor de ese objetivo para todos los exploradores posteriores»<sup>[981]</sup>. Era una verdad a medias. Había sido el primer explorador en conquistar el Polo Sur y el paso del Noroeste, así como en atravesar el paso del Nordeste, y ahora quería añadir el Polo Norte a los otros cueros cabelludos que colgaban de su cinturón. Además, existía aún la creencia

de que una masa de tierra, quizá de proporciones continentales, se hallaba oculta en alguna parte del Ártico. Stefansson había intentado encontrarla más allá de Canadá cuando abandonó a Bartlett y el *Karluk* en 1913. Stefansson había fracasado y Amundsen tenía mala opinión de él: en su biografía, *My Life as an Explorer* [Mi vida como explorador], lo despachó en un capítulo, «Mr. Stefansson and others». [El señor Stefansson y otros]. Con todo, dada la polémica sobre quién había encontrado el polo, o incluso si realmente se había encontrado, Amundsen conservaba cierta esperanza de que aún hubiese tierra en el polo o, si estaba en otro lugar, que pudiera descubrirla desde la altitud en que volaba su Dornier. «Esta parte del océano Ártico en particular no se había explorado y era posible que además descubriesen tierra»<sup>[982]</sup>, escribió.

Los Dornier —llamados N-24 y N-25— alcanzaron sólo los 87° 14', antes de que el N-24 sufriera una avería en los motores. Viendo una extensión de aguas abiertas a sus pies —la primera que habían encontrado en su vuelo por encima del casquete— Amundsen y Ellsworth decidieron amerizar. Así hicieron y, tras inspeccionar los motores, los mecánicos declararon que los del N-24 estaban «totalmente fuera de servicio». Luego, las aguas abiertas empezaron a helarse. Seis horas después de amerizar, la tripulación ya estaba picando el hielo para evitar que los hidroaviones quedasen bloqueados. «Allí estábamos», escribió Amundsen, «posados sobre el hielo con unos aviones proyectados para amerizar... y con provisiones suficientes para una nutrición completa durante sólo unas tres semanas<sup>[983]</sup>». Nunca, con la posible excepción de los tripulantes del globo de Andrée, un grupo de hombres había estado menos preparado para escapar atravesando la banquisa polar.

Durante veinticuatro días, trabajando veinticuatro horas al día, picaron el hielo para crear una pista por la que el N-25, el avión del cual dependía su supervivencia, pudiera despegar. Durante este periodo vivieron de unos doscientos veintiséis gramos de alimento diarios, la mitad de las raciones que Peary había dado a sus perros, anotó Amundsen. El 15 de junio ya habían abierto una franja navegable. Abandonando todos los pertrechos superfluos, subieron al N-25. El sobrecargado avión no tardó en surcar los aires. Tal como escribió Amundsen:

«Los momentos más angustiosos de mi vida fueron los dos últimos segundos. Al cobrar velocidad, las desigualdades del hielo multiplicaron su efecto sobre nosotros y el fuselaje se meció de lado a lado con tal movimiento de escoraje, que más de una vez temí que cayéramos de costado y una de las alas resultase aplastada. Nos acercábamos rápidamente al extremo de la pista, pero las sacudidas indicaban que seguíamos sobre el hielo. Adquiriendo cada vez más velocidad, pero rozando todavía el hielo, nos acercábamos al borde... y entonces despegamos. Una enorme sensación de alivio se apoderó de mí, pero duró sólo un instante. Allí, justo delante de nosotros, y a sólo unos metros de distancia, se alzaba [un] montículo de unos seis metros... Nos dirigíamos en línea recta hacia él... Los pensamientos y las sensaciones acuden en tropel en momentos así. Los

segundos parecían horas terribles. Pero logramos sortearlo... por un margen escasísimo. Por fin nos encontramos en lo alto»<sup>[984]</sup>.

El 15 de junio de 1925, cuando quedaba combustible para treinta minutos, y con los alerones negándose a responder, el piloto noruego, Hjalmar Riiser-Larsen, hizo un amerizaje forzoso a la altura de Spitsbergen. Tres semanas después, Amundsen y Ellsworth se encontraban en Noruega, donde, sin arredrarse a causa del desastre que habían estado a punto de sufrir, «procedimos inmediatamente a trazar planes para una empresa más ambiciosa»<sup>[985]</sup>. Volarían al polo en un dirigible.

Había varias razones buenas para elegir un dirigible en lugar de un avión: los dirigibles eran más seguros, podían recorrer distancias mayores sin repostar combustible y podían permanecer inmóviles en el aire. Tal como observó Amundsen, la gran ventaja de permanecer inmóvil en el aire residía en que era posible inspeccionar el terreno desde más cerca y de forma más detallada. Aunque no lo dijo, probablemente pensaba que, si un dirigible podía permanecer inmóvil en el aire, también era posible que un hombre descendiese a tierra por medio de una cuerda. Si había un continente en el polo o cerca de él, un hombre que descendiera así podía andar por él. Este hombre podía bautizar el continente con su nombre. Y este hombre podía ser Amundsen. A estas ventajas había que contraponer el coste de un dirigible: con los doscientos mil dólares que costaba un modelo nuevo hubieran podido comprar cuatro Dornier y aún les habría quedado dinero. Pero en 1926 se presentó la oportunidad de comprar un dirigible italiano de segunda mano que podía entregarse en Spitsbergen con piloto y tripulación por sólo setenta y cinco mil dólares. Ellsworth se rascó el bolsillo y se cerró el trato.

No era la primera vez que se usaban dirigibles en el Ártico. Walter Wellman, el periodista y explorador estadounidense que había estado a punto de quedar lisiado en una expedición con trineos en 1899, fue uno de los pioneros de la aeronáutica polar y, en el primer decenio del siglo xx, había hecho varios intentos de llegar al polo no en globo —la suerte de Andrée se había encargado de ello—, sino utilizando un medio de transporte nuevo como era el dirigible lleno de hidrógeno. Sus expediciones fueron demasiado ambiciosas, fracasaron y se concibieron de forma excesivamente simplista. Pero hay que admirar el espíritu con el que se llevaron a cabo. La víspera de Año Nuevo de 1905, Wellman recibió un cable del director de su periódico, el *Chicago Record-Herald*: «Construya un dirigible y vaya con él a encontrar el Polo Norte»<sup>[986]</sup>. Obedeció sin titubear. «He aquí», dijo, empleando la fraseología de la época, «la oportunidad de intentar una cosa grande»<sup>[987]</sup>.

Tras reunir a los hombres y la maquinaria necesarios, en 1906 se dirigió a Virgo Harbour, en la isla de Danes, el lugar desde donde había despegado el globo de Andrée. Los motores, que no se habían probado, se averiaron al ponerlos a prueba y Wellman regresó a casa sin ni siquiera haber hinchado el dirigible. Volvió en 1907

con un dirigible nuevo y mejor —el mayor del mundo después del *Hindenburg*— y esta vez logró despegar, pero sólo recorrió unos veinticuatro kilómetros antes de que el viento lo empujara tierra adentro y chocase con un glaciar. El viaje duró sólo tres horas en total. Un tercer intento en 1909 fue aún peor: su nuevo dirigible descendió sobre el mar, hubo que remolcarlo y, mientras Wellman y la tripulación vaciaban con pesar los depósitos de combustible, la nave se alzó súbitamente y, al llegar a una altitud en la que la tela ya no podía contener el gas en expansión, reventó y los restos cayeron sobre los espectadores. («Lo más emocionante que he visto en mi vida»<sup>[988]</sup>, anotó un hombre). Wellman rechazó el polo e intentó un vuelo transatlántico en 1910. Los resultados fueron igualmente malos: los motores sufrieron una avería, el dirigible voló unos mil seiscientos kilómetros a la deriva, hacia el sur, y cayó en el mar a la altura de las Bermudas. Wellman quedó en ridículo y los periodistas rivales se despacharon a gusto al enterarse de que había llevado un gato a bordo. «Comprendemos muy bien por qué Wellman y sus compañeros se embarcaron en un viaje cuya insensatez supera todo lo que pueda haber en el campo de la temeridad humana», escribió un periódico, «pero lo que nos cuesta entender es cómo un gato perfectamente cuerdo accedió a ir con ellos<sup>[989]</sup>». Wellman nunca volvió a volar.

Los fracasos de Wellman desacreditaron mucho la idea de llegar al polo en dirigible. Los críticos, sin embargo, no tuvieron en cuenta que la tecnología de este tipo de naves se encontraba a la sazón en mantillas —las góndolas de Wellman, por ejemplo, parecían canoas canadienses alargadas— ni el carácter del propio Wellman. Un periodista empleó términos muy duros al informar de sus métodos:

«Desde el 1 de agosto, [Wellman] ha seguido sin quejarse el régimen espartano que se impuso a sí mismo. Como tiene por costumbre durante el duro y difícil periodo de preparación, el señor Wellman se levantó de su tosco lecho de estilo Luis XIV... a las ocho de esta mañana... En la mesa del desayuno, el señor Wellman hizo la frugal, pero nutritiva comida que la amplia experiencia adquirida en los hoteles de más mala muerte de Broadway y otros establecimientos para viajeros le ha enseñado que es el mejor para los aventureros. Raramente come más de un bistec, huevos, pasteles hechos con harina de trigo sarraceno, patatas, fruta, galletas y café para desayunar. Una pausa en los preparativos sería de esperar aquí, pero el señor Wellman es hombre de carácter demasiado recio para ello. Volvió a su habitación, hizo acopio de fuerza y, cuando un periodista subió y le preguntó que “cuándo se elevaría el viejo saco de gas”, el señor Wellman le contestó que se fuese a donde un saco de gas estallara... [Wellman] se iría cuando estuviese preparado para el viaje y le importaba un comino lo que dijeran los demás al respecto»<sup>[990]</sup>.

Los modales imperiosos de Wellman irritaban a sus trabajadores y, en una



ocasión, fue necesario sujetar a un mecánico francés para que no le causara heridas físicas.

Los exploradores serios opinaban que sus proezas eran el peor tipo de truco publicitario: Nansen visitó Virgo Harbour en 1912 y, al ver el esqueleto del hangar del dirigible de Wellman, se burló de buena gana de las «ruinas de aquel gran farsante»<sup>[991]</sup>. El recuerdo de la incompetencia de Wellman duró casi un decenio: cuando un australiano llamado George Wilkins propuso un vuelo en el Ártico en 1919, los fabricantes no quisieron venderle un dirigible a ningún precio, porque temían la mala publicidad que atraería.

A mediados del decenio de 1920, con todo, la tecnología de los dirigibles había avanzado. Los ingenieros alemanes marcaban la pauta, porque la experiencia adquirida durante la guerra les había permitido producir dirigibles capaces de volar por todo el globo. Los llamados zepelines, en honor del conde Ferdinand von Zeppelin (que no sólo había inventado este modelo de dirigible, sino que en 1910 también había investigado su aplicación en el Ártico), se fabricaban ahora en Italia, de acuerdo con las restricciones que había impuesto el Tratado de Versalles. Pero, aunque las fábricas habían cambiado de dueño, los zepelines proyectados en Alemania continuaban siendo los mejores del mercado. Después de la Primera Guerra Mundial, Gran Bretaña y Estados Unidos producían sus propios dirigibles, que se basaban en modelos alemanes que habían capturado, pero eran de mala calidad, poco fiables y a veces hacían explosión. Si se quería el artículo auténtico, había que ir a Italia.

Además, los dirigibles ya no eran los juguetes de los periodistas, sino naves para los viajes transcontinentales en serio. A un aficionado como Wellman nunca le habrían permitido acercarse a los controles de los elegantes dirigibles que ahora eran visibles sobre todas las capitales importantes de Berlín a Nueva York y —pronto— Tokio. Para llevar un dirigible, con todos los complicados controles que gobernaban la elevación, la dirección lateral y las variaciones de la presión del gas, se necesitaba un piloto con experiencia y los mejores pilotos se encontraban donde se construían los mejores dirigibles: en Italia. Por tanto, Amundsen y Ellsworth fueron de lo más sensatos al elegir un dirigible de fabricación italiana, tripulado y pilotado por un aviador italiano. En lo que tal vez cometieron un error fue en la elección del coronel Umberto Nobile como piloto.

Nobile era un hombre bajito, orgulloso y excitable que pesaba poco más de sesenta kilos y tenía mucho cariño a su perra, una *terrier* llamada *Titina* que le acompañaba en todos sus vuelos. No era el mejor piloto del mundo ni, a decir verdad, de Italia, pero era un hábil proyectista de dirigibles cuyas creaciones tenían demanda internacional. Más adelante sería contratado por Stalin para que construyera el dirigible más grande y mejor del mundo —ejemplo primerizo de la carrera armamentística que no condujo a nada— y había proyectado el N-1, el dirigible que Amundsen se había comprometido a comprar. Amundsen se alegró de tenerle a

bordo, porque pensaba que el hombre que había construido la nave sería el que mejor la repararía, si algo iba mal. Cuando él y Riiser-Larsen fueron a Roma, sin embargo, Nobile les obsequió con una alocada exhibición de sus habilidades de conductor. Los dos noruegos querían ir al centro turístico de Ostia para bañarse en el mar y Nobile se brindó a llevarles en coche. Amundsen recordó:

«Resultó ser un chófer de lo más excéntrico. Mientras circulábamos por un trecho recto y llano de la carretera conducía bien y a una velocidad racional. Sin embargo, en cuanto nos aproximábamos a una curva de la carretera donde un conductor normal reduciría la velocidad como cosa natural, Nobile hacía todo lo contrario. Pisaba el acelerador al fondo y tomábamos la curva sin visibilidad a una velocidad aterradora. A media curva, mientras yo me agarraba convulsivamente al asiento con ambas manos y temblaba de miedo ante el desastre, Nobile parecía salir de una nube de abstracción, se daba cuenta del peligro y trataba frenéticamente de evitarlo. Pisaba el freno con todas sus fuerzas, lo cual, por supuesto, con nuestro impulso centrífugo, amenazaba con hacernos volcar. Para evitarlo empezaba a zigzaguear con las ruedas de delante... Riiser-Larsen, que es uno de los hombres más sensatos que he conocido, musitaba que sin duda nos mataríamos todos»<sup>[992]</sup>.

Después de este aterrador viaje en una máquina cuya velocidad probablemente no pasaba de entre sesenta y cinco y ochenta kilómetros por hora en las rectas, los dos hombres conversaron en la habitación del hotel. Amundsen, muy afectado, preguntó si no sería mejor prescindir de Nobile en el proyecto. Riiser-Larsen dijo que no, que a menudo los locos en tierra se convertían en dechados de seriedad en el aire. Y el italiano era el hombre ideal para pilotar el dirigible. «Había hecho muchos vuelos en él y, por supuesto, conocería todos sus trucos y peculiaridades<sup>[993]</sup>» Así pues, aceptaron a Nobile, Lo que no aceptaron, sin embargo, fue el ofrecimiento de Benito Mussolini, que dijo que Amundsen podía tener el N-1 gratis con la condición de que llevara la bandera italiana. Amundsen no accedió a ello, porque lo consideró un ejemplo descarado de propaganda fascista. También rechazó la sugerencia de Mussolini de dar al vuelo el nombre de Expedición Amundsen-Ellsworth-Nobile. Sólo podría llamarse así en Italia, dijo Amundsen («para complacer el orgullo... local<sup>[994]</sup>»), pero en el resto del mundo llevaría estrictamente su nombre y el de Ellsworth. «Estaba encantado de compartir los honores nacionales con mi querido amigo estadounidense», explicó. «No quería compartirlos con los italianos. No les debíamos nada, salvo la oportunidad de comprar y pagar un dirigible militar de segunda mano... La idea era nuestra. La financiamos con nuestro dinero y se pondría en práctica en la nave que habíamos comprado y pagado.»<sup>[995]</sup>

El 29 de marzo de 1926, el N-1, que ahora se llamaba *Norge*, fue entregado

oficialmente a Amundsen en el aeropuerto de Ciampino, en las afueras de Roma. Mussolini asistió a la ceremonia, elegantemente vestido de paisano. También Amundsen se puso su mejor traje de etiqueta —que detestaba— y, con un bombín en la cabeza, que era desproporcionadamente grande, parecía «como si el peso fuera a clavar sus estrechas piernas en tierra y anclarle allí»<sup>[996]</sup>. Amundsen, Mussolini, Nobile y varios dignatarios italianos posaron para una foto publicitaria, Nobile compartiendo el primer plano con Mussolini y todo el mundo sonriendo de oreja a oreja. Luego Amundsen partió con destino a King's Harbour, Spitsbergen, adonde Nobile le seguiría con el *Norge*, cuando el tiempo fuera propicio.

La partida de Nobile estaba fijada para el 3 de abril y, en esa fecha, Mussolini volvió a hacer acto de presencia en Ciampino, vestido más cómodamente y con un esparadrapo en la nariz, toda vez que el día anterior había sido víctima de un intento de asesinato mal llevado<sup>[997]</sup>.<sup>[998]</sup> Los vientos, con todo, eran demasiado fuertes para el gusto de Nobile, que se negó a despegar. Mussolini aplaudió su decisión. «Lo conseguiré», dijo, al irse en coche. «Iré allí... y volveré victorioso»<sup>[999]</sup>. No estuvo presente cuando, una semana más tarde, el *Norge* finalmente se elevó en el aire —con la bandera italiana pintada en secreto en el casco— y se dirigió a Spitsbergen siguiendo una ruta tortuosa que le hizo sobrevolar Francia y Gran Bretaña y pasar luego por todas las principales ciudades escandinavas hasta Leningrado, donde no sólo había un espacioso hangar, sino también numerosos profesores que conocían mejor que nadie las condiciones de vuelo en el Ártico, gracias a sus experimentos con globos aerostáticos. «Todos, más o menos, opinaban que probablemente se acumularía hielo o nieve sobre la envoltura del dirigible, en cantidades tan grandes que nos obligarían a aterrizar»<sup>[1000]</sup>, escribió Nobile. Los expertos de Leningrado citaron la suerte de un globo cautivo que habían mandado a las nubes y que había descendido a causa de una capa de hielo de cerca de tres centímetros, que se había formado en pocos minutos. Nobile reanudó con desánimo su vuelo a Spitsbergen mientras abajo, en tierra, una banda soviética le tocaba una serenata; llegó a King's Harbour el 7 de mayo y entró en el hangar que Amundsen había hecho construir para él.

Amundsen nunca había contado con ser el primero en llegar al polo. Aunque era leal amigo y partidario de Cook, aceptaba la reivindicación de Peary. «Sé que el almirante Peary llegó al polo», dijo rotundamente. «Lo sé porque conocí a Peary. [Que era] capaz de falsificar sus observaciones es muy cierto. La respuesta a cualquier duda en este sentido es sencillamente que Peary no era un hombre de esos»<sup>[1001]</sup>. Era un argumento que utilizaron muchos durante la prolongada disputa relativa al polo: si conocías al hombre, sabías que era honrado. Pero había otro argumento que decía que, aunque Peary hubiese llegado al polo, era necesario volver a ir allí para hacer las observaciones científicas que no aparecían en su diario. Como dijo una revista al analizar la disputa entre Cook y Peary, «sea cual sea la verdad, los resultados de estas dos expediciones son igualmente escasos y sin valor»<sup>[1002]</sup>..

Siguiendo una venerable tradición, Amundsen abrazó el progreso de la ciencia como excusa para la aventura. No fue el único en hacerlo. Mientras el *Norge* volaba hacia Spitsbergen, Robert Bartlett navegaba con el mismo destino. A bordo del barco llevaba a Robert Evelyn Byrd y Floyd Bennett, dos de los pioneros de la aviación estadounidense, y el avión con el que esperaban volar hasta el polo. También se encontraba a bordo un equipo de cámaras de la Pathé que filmaría el acontecimiento. Ni Amundsen ni Byrd dijeron que competían el uno con el otro, pero la prensa lo dijo por ellos. La carrera para llegar al polo había vuelto a empezar.

Amundsen no estaba enfadado con sus competidores estadounidenses —de cuya inminente llegada aún no le habían avisado—, sino con Nobile. Durante el vuelo desde Roma Nobile se había negado a permitir que los noruegos llevaran los costosos trajes para el frío que Amundsen había encargado a un sastre de Berlín. Nobile dijo que pesaban demasiado y que en un vuelo al Ártico cada gramo de combustible contaba. Pero, como señaló Amundsen, Nobile y sus hombres embarcaron vestidos con gruesas pieles. Luego, en Spitsbergen, Amundsen trató de enseñar a los italianos a esquiar, por si el *Norge* hacía un aterrizaje forzoso y tenían que regresar a pie. Los italianos se caían cada dos por tres. «Si tenemos que descender sobre el hielo, no nos abandonarán a los italianos para salvarse ustedes»<sup>[1003]</sup>, dijo Nobile en tono de súplica. Amundsen le prometió que no, pero el comentario le puso furioso. «Que a este hombre se le haya ocurrido pensar siquiera», escribió, «que hombres con nuestro historial pudieran ser tan viles, que necesitara que le tranquilizasen sólo revela su propia mentalidad<sup>[1004]</sup>». Nobile también había pedido permiso para que el *Norge* regresara a Spitsbergen después de alcanzar el polo, solicitud que Amundsen consideró señal de cobardía.

Cuando Bartlett, Byrd y Bennett llegaron a Spitsbergen el 29 de abril de 1926, Amundsen se dio cuenta de la amenaza. Dejó las lecciones de esquí de Nobile y se puso en comunicación por radio con Byrd para decirle que no podía desembarcar. Una cañonera noruega ya estaba atracada en el único muelle y un barco ballenero no tardaría en unirse a ella. En ninguna circunstancia podía bajar a tierra. Amundsen permitió a regañadientes que Bartlett atracara provisionalmente su barco junto a la cañonera, pero no que Byrd llevase su avión a Spitsbergen. Pasarían por lo menos cuatro días antes de que el muelle quedase libre y, mientras tanto, Byrd podía probar el espacio enfrente de la cañonera —«Sin duda, habríamos bajado a tierra. No lo entiendo»<sup>[1005]</sup>, escribió Byrd en su diario— o podía esperar a una distancia prudencial.

Anclado a unos doscientos setenta y cinco metros de la costa, Byrd se impacientó: «No podemos pasar días esperando»<sup>[1006]</sup>, escribió, echando chispas. La noche del 30 de abril ordenó a sus hombres que construyeran un pontón con los botes del barco y —«gran trabajo»— bajaron el avión a tierra firme. Los hombres de la Pathé estaban allí para filmar la descarga, pero uno de los hombres de Amundsen anunció que estaba prohibido en suelo noruego. Byrd se enfadó. «Gran deportividad», escribió en

su diario. «Nos niegan un muelle, nos niegan la película, nos hacen salir con la corriente. El valor vikingo<sup>[1007]</sup>». Una vez en tierra, no obstante, Byrd tuvo que afrontar nuevos problemas. Al ir a hacer un vuelo de prueba con su avión, los esquís que llevaba el aparato se rompieron antes de que pudiera despegar. Un oficial noruego menos patriótico que los demás, el teniente y piloto Bernt Balchen, se acercó para ayudarles. Improvisó unos esquís nuevos con un par de remos, los frotó con grasa y aconsejó a Byrd que despegara de noche, porque el hielo estaría más resbaladizo. Luego le deseó buen viaje.

En su crónica publicada, Amundsen se esforzó mucho en explicar que no había tenido intención de ponerle obstáculos a Byrd. «Comprendió perfectamente las razones de todo lo que sucedió», escribió, «y entre él y yo había entonces y hay ahora la más cordial amistad<sup>[1008]</sup>» Byrd hizo profesión de sentimientos parecidos. Amundsen y Ellsworth eran «grandes deportistas», escribió en su propio diario. Pero su diario revelaba sus verdaderos sentimientos. «A pesar de todo lo que hagan los noruegos, pienso comportarme como un deportista, digna y serenamente. Me lo han puesto muy difícil<sup>[1009]</sup>, escribió el 1 de mayo. Al día siguiente, «he almorzado con Amundsen, que profesa gran amistad, pero ha ordenado al teniente Balchen (que es un encanto y quería ayudarnos y nos ha ayudado) que no se acercase a nosotros otra vez<sup>[1010]</sup>»..

El principio de la deportividad se le escapaba a Amundsen. Su carrera de explorador se había basado en la competitividad y, por más que le gustase negarlo, ahora competía por ser el primer hombre en volar hasta el polo. Irónicamente, era a Nobile, el malo que fascinaba al Amundsen, a quien más preocupaba la posibilidad de que Byrd llegara a la meta antes que ellos. Les instaba a emprender el viaje cuanto antes. Amundsen y Riiser-Larsen se reían de él. Se rieron más aún cuando Byrd bajó a tierra: el avión estadounidense nunca podría despegar con unos esquís como aquéllos. Pero cuando Balchen acudió en ayuda de Byrd dejaron de reír. Y no sonrieron la noche del 8 de mayo, cuando oyeron el rugido de un Fokker de tres motores despegando con rumbo norte, con Byrd y Floyd Bennett al mando. Quince horas y media después, Amundsen y su tripulación estaban cenando. Un hombre comentó que Byrd y Floyd Bennett deberían haber vuelto ya, si alguna vez iban a volver. En aquel momento se oyó a lo lejos el zumbido del Fokker. Byrd lo había conseguido.

El vuelo de Byrd, que desde entonces se ha considerado uno de los hitos de la exploración ártica y aeronáutica, fue verdaderamente heroico. Él y Floyd Bennett habían volado hasta el polo en un avión sin presurizar, con unos motores tan ruidosos que sólo podían comunicarse por medio de notas garabateadas, y una calefacción casi inexistente —Byrd sufrió congelación al hacer sus observaciones— y que de haberse visto forzado a aterrizar, nunca habría podido despegar de nuevo. (Llevaban pemicán y un bote plegable con el cual esperaban llegar a Groenlandia en caso de aterrizaje forzoso; pero estas precauciones sólo habrían prolongado su vida brevemente). Poco

antes de llegar al polo uno de los motores empezó a perder aceite, señal de una avería inminente, pero Byrd continuó volando; si hay que dar crédito a su diario, ¿cómo podía parar? Byrd escribió:

«Al final de esta región desconocida se hallaba nuestra meta, en alguna parte más allá del horizonte que brillaba con luz trémula. Estábamos abriendo regiones inexploradas a razón de cerca de veintiséis mil kilómetros cuadrados por hora, y estábamos experimentando la satisfacción incomparable de buscar tierra nueva... Tuve una sensación momentánea de gran triunfo. Si pudiera explicar la sensación que tuve en aquel momento, la pregunta que tanto se hace tendría respuesta: “¿Qué es esta locura ártica que se apodera de tantos hombres?”»<sup>[1011]</sup>.

Dio vueltas a lo que supuso que era el polo, basándose en las observaciones que hizo con su sextante y su brújula solar —invento nuevo que obviaba la necesidad del posicionamiento magnético— y luego, al romperse la brújula durante el viaje de regreso, navegó a ciegas hasta Spitsbergen, donde el grupo de Amundsen le recibió con «nueve buenos hurras noruegos»<sup>[1012]</sup>.

Se mirara por donde se mirara, Byrd había hecho un buen trabajo. Cuando regresó a Nueva York le tributaron un recibimiento triunfal y le otorgaron la Medalla de Honor del Congreso. Se escribieron canciones y poemas en su honor. Los padres ponían su nombre a los recién nacidos. Hasta Amundsen alabó (con débiles críticas) su vuelo: «Aunque se considere solamente una hazaña de navegación, la proeza del comandante Byrd es una de las más considerables que constan en los anales»<sup>[1013]</sup>.

Pero ¿había llegado al polo? Las observaciones de Byrd fueron estudiadas y aprobadas más adelante por la National Geographic Society —la misma entidad que había concedido a Peary su victoria—, pero observadores menos parciales no tardaron en expresar dudas. Al volver Byrd a Estados Unidos, Bernt Balchen fue con él y, cuando se familiarizó más con el avión de Byrd —con el que atravesó el continente—, sacó la conclusión de que el Fokker nunca habría podido llegar al polo en el tiempo que Byrd afirmaba haber empleado en ello. Más adelante, Balchen dijo que Floyd Bennett había reconocido, en privado, que sencillamente habían dado vueltas durante un rato antes de regresar.

En 1960, el profesor G. Lilequist, de la Universidad de Upsala, estudió el estado del tiempo en el momento en que Byrd hizo su vuelo y, tras asociarlo con el rendimiento de los motores del Fokker, declaró que era imposible que Byrd hubiese llegado al polo. Trece años después, otra autoridad en aeronáutica sacó la conclusión de que Byrd pudo haber llegado a unos ochenta kilómetros del polo. Luego, en 1979, Finn Romme, uno de los posteriores compañeros de vuelo de Byrd, reveló que éste mismo había reconocido que no había llegado a menos de doscientos cuarenta kilómetros de la cima del mundo. Mientras tanto, la National Geographic Society

continuó apoyando la reivindicación de Byrd.

Al leer sus diarios y los trocitos de papel que había pasado a Floyd Bennett, cuesta creer que no llegara como mínimo a un punto desde el cual se divisara el polo. Sus cálculos están ahí escritos con lápiz: velocidad media, ciento treinta y siete kilómetros por hora; tiempo pasado en el aire, ocho horas y media; distancia recorrida, mil cientos sesenta y un kilómetros; por tanto, en el momento en que hizo sus cálculos, estaba a unos treinta y dos kilómetros del polo. Pero estos cálculos daban por sentado que viajó en línea recta. Los mensajes escritos que había pasado a Floyd Bennett indican que el viento los desvió de su rumbo. Y en su diario hay señales de borraduras que inducen a pensar que sus observaciones originales le situaron muy al sur, aunque pueden interpretarse como cálculos nuevos. La respuesta benévola es que Byrd creía haber llegado al polo y, si no había llegado exactamente a él, no se le debía condenar por ello. Volando a unos seiscientos diez metros de altura, podía ver a unos ochenta kilómetros en todas las direcciones. «No había ninguna señal de tierra», escribió. «De haber habido alguna en un radio de unos ciento sesenta kilómetros, habríamos visto los picos de sus montañas, de tan buena como era la visibilidad<sup>[1014]</sup>». Pero, al igual que Peary, puede que no hiciese lo que creía haber hecho y que, por consiguiente, el polo continuara abierto.

Mientras tanto, en King's Harbour, Spitsbergen, Amundsen y Nobile seguían riñendo a causa de la tripulación, la precedencia y los pesos. A Nobile no le gustaba reducir su tripulación para dar cabida a los que él consideraba compinches de Amundsen y, aunque estaba dispuesto a aceptar los servicios de hombres competentes como Riiser-Larsen, ponía reparos a llevar a gente como Fredrik Ramm, periodista noruego que pesaba cerca de noventa kilos y era una carga superflua. Por su parte, a Amundsen le molestó que Nobile ordenase que, para ahorrar peso, no llevaran más ropa que la puesta. Las banderas, además, no podían ser más que gallardetes, porque, según Nobile, no había margen para astas y banderas pesadas. Nobile hacía bien en preocuparse por el peso, porque tenía en mente el ejemplo del dirigible británico R.34. En 1919, el R.34 había hecho la primera travesía del Atlántico de este a oeste y, antes de partir, el capitán, con el fin de conservar combustible, había ordenado a un tripulante que pesaba noventa kilos que se quedase en tierra. A medio camino, sin embargo, el capitán descubrió que aquel hombre iba de polizonte. Su peso extra era tan crítico que, cuando el R.34 llegó a Nueva York, sólo le quedaban dos horas de vuelo. Nobile no quería encontrarse en esa situación sobre la banquisa polar.

La réplica de Amundsen consistió en apoderarse astutamente de los asientos. Eran de aluminio tapizado con terciopelo y, como el peso y el espacio eran factores de la mayor importancia, sólo había dos. Él y Ellsworth irían sentados en ellos durante las setenta y dos horas que calculaban que estarían volando. Nobile podía ir de pie, al igual que el resto de la tripulación, o sentado en una de las numerosas cajas que llevaban escrita la palabra «Bovril» y llenaban el interior<sup>[1015]</sup>. A pesar de su trivialidad, el asunto de los asientos puso de relieve que la condición de Nobile era la

de empleado en la gran expedición Amundsen-Ellsworth.

A las diez de la mañana del 11 de mayo de 1926, el *Norge* despegó —después de que Riiser-Larsen pilotara su salida del hangar, mientras Nobile, como dijo Amundsen, «[permanecía] fatuamente a un lado, sin hacer nada<sup>[1016]</sup>»— y empezó su viaje en dirección a Alaska.

Clive Holland, cronista reciente de la exploración del Ártico, describe así la narración del viaje que hizo Amundsen: «Los noruegos se encargan heroicamente de los timones, escriben telegramas, trazan el rumbo; Ellsworth sostiene heroicamente el cronómetro; los italianos mantienen invisiblemente la cosa en el aire»<sup>[1017]</sup>. Lo que viene a ser un análisis del diario de Amundsen tan bueno como cabe encontrar. Pero, según las memorias que Amundsen escribió más adelante y se publicaron en 1927, los italianos —Nobile, para ser exactos— distaban mucho de ser invisibles. En esta versión posterior y levemente tendenciosa, Nobile era una amenaza que pasaba de la histeria a la apatía, asiendo los controles en un momento dado, olvidándose luego de ellos, mientras el dirigible descendía hacia el hielo y Riiser-Larsen se apresuraba a arrebatárselos para evitar el desastre. Nobile publicaría una refutación mucho tiempo después, en 1961, en la que afirmaría lo contrario: que fueron él y la tripulación quienes hicieron la mayor parte del trabajo, mientras los noruegos —a los que había tenido que enseñar durante un periodo de sólo un mes— gobernaban el dirigible bajo su supervisión, trazaban el rumbo y, en el caso de Ramm, no hacían nada más que estorbar y garabatear notas. Probablemente la verdad se encuentra en un punto entre los dos extremos. Aparte de la disputa entre sus líderes, parece que los noruegos y los italianos se llevaron bien y trabajaron eficazmente juntos. En lo que las tres versiones coinciden, sin embargo, es en que los dos hombres que daban nombre a la expedición fueron los que interpretaron el papel menos importante. Ellsworth apenas hizo nada y Amundsen, según dijo él mismo, se limitó a mirar por la ventanilla. «La mayor parte del tiempo se dedica a la pacífica tarea de mirar por la ventanilla», escribió sobre sí mismo, «y a estudiar las condiciones del hielo, que cambian constantemente. A menudo tiene la mirada perdida y soñadora: “Me pregunto qué veré a continuación”<sup>[1018]</sup>».

En las primeras horas del 12 de mayo, Amundsen vio el polo. Era el cumpleaños de Ellsworth y, para celebrarlo, Nobile les ofreció un poco de ponche de huevo. Luego, alrededor de la una y media de la madrugada, Amundsen gritó: «¡Preparad las banderas!». Riiser-Larsen hizo una observación con su sextante: «Ya estamos allí»<sup>[1019]</sup>. Nobile hizo descender el *Norge* hasta unos ciento ochenta metros, disminuyó la velocidad y, en el silencio subsiguiente, se lanzaron solemnemente las banderas. La «hermosa bandera noruega<sup>[1020]</sup>» fue la primera, luego fue la de las barras y estrellas de Estados Unidos. Siguiendo las instrucciones de Nobile, ninguna de ellas era «mucho mayor que un pañuelo de bolsillo»<sup>[1021]</sup>. Pero luego le tocó el turno a la bandera italiana. «Imaginen nuestro asombro», escribió Amundsen, «al ver que Nobile lanzaba por la borda no una, sino un montón de banderas. Durante unos



momentos el *Norge* pareció un carromato de circo en el cielo, con grandes banderas de todas las formas y colores revoloteando a su alrededor.»<sup>[1022]</sup> Sin embargo, todos esos emblemas no fueron nada en comparación con la inmensa bandera que los hombres de Nobile sacaron de una pesada arca de roble y procedieron a lanzar por la ventanilla. Era tan grande, que les costó trabajo echarla y luego, una vez la hubieron soltado, amenazó con enredarse con las hélices del *Norge* antes de caer sobre el hielo. «La nuestra era la más hermosa»<sup>[1023]</sup>, se pavoneó el aparejador italiano Renato Alessandri. Amundsen, a quien Nobile había ordenado que redujera el peso al mínimo, estaba furioso. Las banderas, y no digamos el arca de roble en la cual se guardaba la mayor de ellas, debían de pesar unos cuarenta y cinco kilos. «Por suerte», escribió el adusto noruego, «tengo sentido del humor, que considero una de mis cualidades principales como explorador.»<sup>[1024]</sup>

Desde el polo hasta Alaska el vuelo se hizo más difícil. Se formó hielo sobre el dirigible, tal como los rusos habían dicho que ocurriría y, aunque Alessandri salió por una ventanilla y subió por una escalera para quitarlo —como había hecho con buenos resultados anteriormente—, no pudo hacerlo, porque la envoltura estaba resbaladiza. La velocidad del vuelo hacía que se desprendieran fragmentos de hielo que caían entre las hélices, salían disparados y perforaban el globo con tanta frecuencia que empezó a terminarse la provisión de *emallite* (barniz de acetato de celulosa) que se utilizaba para reparar las rasgaduras de la envoltura. El interior de la cabina principal era cada vez más caótico. «Estaba horriblemente sucio», escribió Nobile.

«Las docenas de termos amontonados en el suelo, cerca del armarito donde guardaban las cartas y los libros de navegación, ofrecían un espectáculo especialmente lamentable: algunos estaban vacíos, otros aparecían volcados y otros se habían roto. Habían derramado café y té por todas partes y también había restos de comida por doquier. En medio de todo este desorden sobresalían los pies pintorescamente enormes de Amundsen, con sus zapatos rellenos de hierba, sus perneras de buzo y sus guantes rojiblancos»<sup>[1025]</sup>.

Volaron a través de niebla y de aire despejado, sin ver tierra a sus pies —por desgracia para las ambiciones de Amundsen— y aterrizaron en suelo alaskaño a las siete y media de la mañana (según el meridiano de Greenwich) del 14 de mayo. Habían pasado setenta horas y cuarenta minutos en el aire, sobrevolado más de cinco mil kilómetros de territorio virgen, y confirmado la inexistencia de una masa continental o de un mar abierto en el Ártico; Amundsen, junto con su colega Oscar Wisting, que le había acompañado al Polo Sur y era uno de los noruegos que iban en el *Norge*, se habían convertido en las primeras personas en visitar ambos extremos del eje de la Tierra. Y lo que era más importante, aunque nadie lo sabía: la expedición había sido la primera en llegar indiscutiblemente al Polo Norte. «¡Gracias por el

viaje!», dijo Wisting a Nobile y, uno al lado del otro, el italiano y el noruego contemplaron cómo deshinchaban el *Norge*. «Nuestra gran aventura», escribió Nobile, «había terminado<sup>[1026]</sup>».

Había terminado la aventura, pero no el viaje. Aún tenían que regresar al punto de partida, cosa que hicieron en medio de disputas, como era típico en ellos. Un barco los llevó a Seattle, donde Amundsen —vestido con la ropa de minero que había comprado para sustituir la que llevara desde que salieran de Spitsbergen— se preparó para recibir a la prensa. Como en el polo, sin embargo, su llegada fue eclipsada por la de Nobile. «Imaginen», escribió, «nuestro asombro cuando... Nobile se presentó ataviado con el más resplandeciente uniforme de gala del Ejército italiano<sup>[1027]</sup>». Después de todas las advertencias sobre la necesidad de ahorrar peso, Amundsen se enfadó al ver que Nobile tenía guardado un uniforme para la ocasión. «Fue un ejemplo de duplicidad, ni más ni menos», escribió, furioso. «[Pero] me pareció indigno competir por la precedencia con ese advenedizo presuntuoso.»<sup>[1028]</sup> Por consiguiente, fue a Nobile y no a Amundsen a quien una niña pequeña ofreció un ramo de flores; fue a Nobile a quien trataron como líder de la expedición y fue Nobile quien ocupó el lugar de honor en los banquetes... hasta que Amundsen pensó que, bien mirado, no sería indigno recordar a los organizadores cuál era su posición.

Los dos hombres se separaron en Seattle. Amundsen regresó a casa para poner en orden sus facturas, escribir su diario y criticar severamente al Aeroclub de Noruega, por llevar mal sus asuntos y tratar de vender los derechos cinematográficos del vuelo. Nobile, por su parte, llevó a cabo una gira de conferencias, en lo que Mussolini llamó las «colonias italianas» de Estados Unidos, que concluyó con una entrevista con el presidente Coolidge. Zarpó con destino a Italia a finales de julio y llegó a Nápoles el 2 de agosto. «Era al atardecer», escribió. «El golfo aparecía salpicado de centenares de velas blancas que salieron a recibirnos; escuadrillas de aeroplanos daban vueltas en el cielo; más lejos, en dirección a Roma, vimos las conocidas siluetas de dos de nuestros dirigibles: un momento solemne que llevaré siempre grabado en la mente<sup>[1029]</sup>».

La búsqueda del Polo Norte había concluido por fin. Había provocado actos de heroísmo y de locura, había llevado a sus protagonistas por paisajes hermosos y vistas de desesperación, había tentado a los científicos y encendido la imaginación de artistas y aventureros por igual. Gobiernos e individuos se habían sentido atraídos por sus profundidades de ensueño, espoleados en la misma medida por teorías sensatas y mitos de la más alocada fantasía. En la historia de la exploración —quizás en la historia del mundo— ningún punto de la superficie de la Tierra había despertado una curiosidad tan intensa ni había sido objeto de un deseo tan desesperado. Los exploradores del Polo Norte habían pasado frío —como demostraban los rastros de sufrimiento que tachonaban el mapa del Ártico—, pero habían llegado a una

conclusión triunfal. Sin embargo, ¿qué significó el triunfo? En términos imperiales y comerciales, el Polo Norte no tenía ningún valor. Desde el punto de vista científico, su descubrimiento no trajo ningún beneficio inmediato al género humano. Nada se había encontrado en él, salvo el mismo hielo con el que los exploradores habían batallado durante centenares de años, y poco se había demostrado, excepto la capacidad de los seres humanos para llegar a una serie de coordenadas que ellos mismos habían inventado. Después de tantos años de falsas ilusiones y de decepciones, de esperanzas descabelladas y sueños destrozados, tal vez fue oportuno que la lucha por el polo terminara no con un gran estruendo, ni siquiera con un quejido, sino con el silbido ininterrumpido del gas al escaparse.

Pero tal vez fue apropiado que el Polo Norte fuese una decepción, que su descubrimiento estuviera caracterizado por rencillas mezquinas y una sensación de chasco, y que se alcanzara sin que ninguno de los participantes se diera cuenta de que eran los primeros en llegar a él. Porque el polo, como entidad geográfica, hacía mucho tiempo que había dejado de ser importante. En cierto sentido, ni tan sólo necesitaba que lo descubriesen, porque su importancia para la navegación ya era un hecho aceptado, y su ubicación nunca había estado en duda. El escritor británico Lewis Carroll lo había sospechado mucho antes. En *The Hunting of the Snark* [La caza del Snark], publicado en 1876, el año en que Nares había vuelto de su expedición, incluyó el siguiente verso:

¿De qué sirven el Polo Norte y los ecuadores de Mercator,  
sus trópicos, zonas y meridianos?  
Así se exclamaba el campanillero y la tripulación replicaba:  
¡No son más que signos convencionales!

Robert Bartlett había venido a decir lo mismo en una conferencia sobre su viaje con Peary. «¿Cómo supo que había llegado al polo?», preguntó un periodista. Bartlett respondió con una pregunta: ¿había cruzado alguna vez el ecuador a bordo de un barco? Por supuesto, contestó el periodista. Pues, rugió Bartlett, ¿notó una sacudida de la quilla?

Durante la búsqueda de Franklin, el poeta laureado de Gran Bretaña, Lord Tennyson, escribió: «No hay nada por lo que valga la pena vivir, salvo para que inscriban tu nombre en la carta del Ártico»<sup>[1030]</sup>. Cincuenta años más tarde Peary atrajo patrocinadores con el mismo argumento. En efecto, muchos de ellos, en persona o por poderes, estamparon su nombre en el mapa. Casi todos los exploradores del polo y la mayoría de sus patrocinadores están inmortalizados en alguna parte del círculo ártico: un cabo o una isla aquí, una bahía o un canal allá, algunos accidentes importantes, otros menores, pero, a pesar de ello, todos reconocibles como hitos. En el polo mismo, sin embargo, el mapa sigue estando vacío. Ni siquiera a Peary, que fue el que con más ahínco había luchado para llegar a él, y que había ansiado la fama más que nadie, se le ocurrió un medio de bautizar la

extensión de hielo que había descubierto en la cima del mundo.

En cierto modo, la teoría de Symmes había resultado correcta. Aunque no fuera exactamente un agujero, el polo comprendía una ausencia de todas las metas hacia las que tradicionalmente se dirigían los exploradores. Nada esperaba a sus conquistadores salvo un grial vacío de observaciones solares. Pero si en un sentido era un signo convencional, en todos los demás no tenía nada de convencional. En los 90° norte uno se encuentra en un punto en el que el tiempo y la dirección se extienden hasta sus límites conceptuales: en el transcurso de un año hay un solo día y una sola noche; un corto paseo abarca todos los puntos de la brújula; en el plazo de unos minutos uno cruza todos los husos horarios de la Tierra. La fauna y la flora son escasas y las que existen son oportunistas: unas cuantas focas; un pájaro raro, confuso; algún que otro zorro u oso que ha llegado deambulando de su hábitat en el sur. Es casi elemental. Es lo que más se parece a abandonar el planeta sin realmente abandonarlo. Aquí uno camina sobre agua.

El Polo Norte fue la meta más grande que el género humano se fijó a sí mismo en los siglos XIX y XX y hoy continúa siendo un paradigma de la exploración. Desde el decenio de 1920 ha sido visitado muchas veces y de diversas maneras. En 1948, una expedición rusa al mando de Aleksandr Kuznetsov fue en avión al polo y se convirtió en la primera en poner los pies en él de forma indiscutible. Un estadounidense, Ralph Plaisted, fue allí en un trineo motorizado en 1968. Un británico, Wally Herbert, fue en trineo en 1969 —apoyado por suministros lanzados en paracaídas— y luego continuó su viaje, en una de las demostraciones de resistencia más heroicas de la historia moderna, hasta la otra orilla del océano Ártico. En decenios recientes se han utilizado medios de transporte de todo tipo para llegar al polo, el más inesperado de los cuales fue una moto Yamaha de doscientos centímetros cúbicos conducida por el japonés Shinji Kazamas en 1987. Se han hecho intentos a cargo de un solo hombre, de grupos formados exclusivamente por mujeres e intentos en los cuales el Polo Norte formaba parte de una serie de conquistas extremas que incluían el Polo Sur y la cima del Everest. Ninguna de estas hazañas debería descartarse como solipsista, porque todas exigen valor e ingenio. Pero vienen después de otros hechos.

En un raro arranque de fantasía, Peary comparó una vez los descubrimientos geográficos con los cuentos de hadas. «Hay cierta embriaguez en ello», dijo, «en el pensamiento de que “mis ojos son los primeros que han contemplado esta escena, mío es el roce que ha despertado a la princesa durmiente”<sup>[1031]</sup>». Los modernos viajeros al polo nunca pueden recrear esa sensación. Los extraordinarios viajes de Kane, Hayes, Hall, Nares y De Long, las odiseas de Cagni, Nansen y Peary, la emoción primigenia que experimentaron aeronautas tales como Andrée, Byrd y Nobile son prácticamente irrepetibles. Si hay una imagen que pueda considerarse el epítome de la búsqueda del Polo Norte no es la de las expediciones equipadas con prendas aislantes de color anaranjado que se organizan hoy con fines sumamente prácticos, sino el recuerdo de Ross Marvin vestido con pieles, llegando con sus perros

al lugar desde el que se divisaba la orilla septentrional del Gran Canal y transportando los pertrechos que llevarían a Peary hacia la cima del mundo.

Al igual que los hombres que han estado en la luna, parece que la experiencia ha marcado de forma permanente a los exploradores del Polo Norte. Al regresar, sucumbieron frecuentemente a la indiferencia y a veces la depresión; sus carreras subsiguientes se vieron arruinadas a menudo por la tragedia y la decepción. Los que resultaron afectados de forma menos obvia —Greely, Melville y Nares, por ejemplo, ascendieron mucho en sus profesiones respectivas— siguieron cargando con el peso de su pasado en el Ártico. Al parecer, para los hombres que desafiaron al polo nada volvió jamás a ser como antes.

Después de navegar a la deriva en el *Fram*, Nansen concibió la ambición de ir al Polo Sur. Lo mismo ocurrió en el caso de Peary, que dijo a Bartlett que tenían los hombres, los perros y la experiencia: ¿por qué no lo intentaban? Pero ninguno de los dos puso su plan en práctica. Eran mental y físicamente incapaces de repetir la dura prueba. En su lugar, Hjalmar Johansen lo hizo por ellos. Cada vez más deprimido tras su viaje desde el *Fram* con Nansen, a instancias de éste se le dio una plaza en el grupo que Amundsen llevó a la Antártida en 1911. Por razones de intransigencia no se le permitió formar parte del grupo que llegó al Polo Sur. Se pegó un tiro el 4 de enero de 1913.

Julius Payer, explorador convertido en artista, dedicó sus años postreros a pintar escenas de desastres en el Ártico que se parecían, cada vez más fiel y gélidamente, a *La balsa de la Medusa*. Murió el 29 de agosto de 1915 en un balneario de los Alpes julianos. Su diario contenía predicciones fatídicas que hablaban de una revolución en Rusia, el asesinato del zar, la liberación de Polonia, de naciones en quiebra, millones de muertos, la destrucción de ciudades, de armadas y del comercio, y la propagación de epidemias. Todas estas cosas se hicieron realidad. En cuanto al descubrimiento de la Tierra de Francisco José, dijo que no significaba nada para él. Nada en absoluto.

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, James Gordon Bennett había saqueado sus fondos tan concienzudamente y había causado tantos trastornos al *Herald*, que estaba casi sin un centavo. Pasó sus últimos años en Francia, donde despotricaba contra los boches —se dice que él acuñó el término— y luego, siguiendo la predicción de un clarividente que dijo que moriría el día en que cumpliera setenta y siete años, hizo exactamente eso el 10 de mayo de 1918. Le enterraron en una sepultura que, por orden suya, estaba adornada con un búho de piedra en cada esquina. Sus periódicos se vendieron a una empresa rival y el único legado que queda

hoy del hombre que inventó las noticias y envió a De Long al polo es el *International Herald-Tribune*.

Nobile volvió a ir al Polo Norte en dirigible en 1928. Se estrelló contra la banquisa y perdió la nave y a muchos de sus hombres. Roald Amundsen fue a rescatarle. Despegó en un hidroavión y nunca más se le volvió a ver. Restos que el mar arrojó más adelante a las playas de Escandinavia hicieron pensar que Amundsen y su tripulación habían caído en aguas heladas y sobrevivido durante un tiempo, pero no el suficiente. Vilipendiado por Mussolini, Nobile pasó varios años en la Unión Soviética, antes de trasladarse a Estados Unidos y luego a España. Publicó sus memorias en 1961, dando en ellas una versión digna de la narración de Amundsen sobre el *Norge*. «Me llevé una sorpresa y un disgusto al ver que se me criticaba tan cáusticamente», escribió. «De la vertiente personal de esto no pienso hablar<sup>[1032]</sup>». Murió el 19 de julio de 1978, a los noventa y tres años de edad.

Fridtjof Nansen casi se opuso a la tendencia. En 1922 le concedieron el Premio Nobel por su apoyo a las minorías desplazadas de Europa. Poco después de la guerra, cuando Amundsen pretendía ir al polo en avión, la prensa escandinava publicó caricaturas de los grandes exploradores, con alas, surcando sin esfuerzo el cielo hacia la cima del mundo: dos espectros noruegos diferenciados por sus perfiles, las recias quijadas de Nansen y la nariz picuda de Amundsen. Después de ver lo que Amundsen había hecho en 1926, Nansen planeaba su propio viaje al polo en dirigible. Una vez más, con todo, no pudo hacerlo. Falleció en 1930 y centenares de miles de personas lloraron su muerte.

Cook siguió dando tumbos de desgracia en desgracia. Trató de refutar las reivindicaciones de Peary: «Ahora, habiendo sentido el escozor del látigo del mundo, y con el fin de justificarme, usaré el cuchillo»<sup>[1033]</sup>, escribió. Pero sus acusaciones eran malévolas y mezquinas y nadie les dio crédito. Se convirtió en vendedor de bienes inmuebles, especializándose en campos petrolíferos y, cuando uno de ellos no dio petróleo, fue multado con catorce mil dólares y condenado a catorce años y nueve meses de cárcel por falsedad. El juez que presidió su juicio en 1923 pronunció un veredicto virulento: «Veamos, Cook... Éste es uno de esos momentos en que su peculiar y persuasiva personalidad le falla, ¿no es verdad? Ha llegado finalmente al punto en que no puede estafar a nadie. Ha llegado a la montaña y no puede alcanzar la latitud... Oh, Dios, Cook, ¿no tiene ni pizca de sentido de la decencia?»<sup>[1034]</sup>. Tal era el estigma que se le pegó, que cuando Roald Amundsen le visitó en la cárcel la National Geographic Society se apresuró a cancelar una conferencia que debía dar. Salió en libertad condicional en 1930 y el presidente Roosevelt le indultó en 1940. El terreno sin petróleo de cuya venta le habían acusado produjo más adelante millones de litros del preciado líquido. Murió en 1940 y su última voluntad rezaba: «He sido humillado y he sufrido grave daño. Pero eso ya no importa. Me estoy haciendo viejo y lo que sí me importa es que quiero que crean que les dije la verdad. Afirmo enfáticamente que yo, Frederick A. Cook, descubrí el Polo Norte»<sup>[1035]</sup>.

En su diatriba de veinte años contra la injusticia del mundo, sus sociedades geográficas, el mundillo de sus exploradores, su sistema jurídico y la vida en general, Cook encontró cierto consuelo en la noticia de que el viaje polar de Peary había tenido defectos, no en su resultado —que continuó siendo válido— sino en su dirección. En 1926 salió a la luz la verdad sobre la muerte de Ross Marvin. No había caído en el Gran Canal como se había dicho, ni muerto, por tanto, heroicamente en la lucha, sino que lo habían asesinado. Los dos esquimales que le habían acompañado al volver a Groenlandia eran Kudlikto y su primo, este último conocido por «Harrigan», debido a una canción que había aprendido en el *Roosevelt* y que cantaba sin cesar. En algún punto del camino, Harrigan, sintiéndose agotado, pidió que le dejaran montar en el trineo. Marvin se negó. Harrigan repitió su petición al cabo de un rato. Marvin volvió a negarse. Kudlikto intercedió por Harrigan, pero la respuesta de Marvin fue la misma. Así que Kudlikto le pegó un tiro a Marvin y con la ayuda de Harrigan empujó su cuerpo a través del hielo. Luego los dos esquimales siguieron su camino hasta llegar a un lugar seguro, es de suponer que con Harrigan montado en el trineo y a la misma velocidad con que hubieran avanzado de haber accedido Marvin a la petición de Harrigan. Kudlikto no fue procesado: el asesinato se había cometido en un territorio sobre el que ningún país tenía jurisdicción; no se le podía juzgar según el derecho marítimo internacional, porque no era marinerero y el crimen no se había perpetrado en el mar; tampoco quiso nadie tomarse la molestia de sacarlo de Groenlandia para juzgarle bajo un sistema jurídico que él ignoraba por completo. Se echó tierra sobre el asunto en medio del árido barajar de excusas judiciales. Sin embargo, dejó una mancha en la reputación de Peary como líder.

Robert Bartlett nunca superó su experiencia con Peary. Volvió al Ártico una y otra vez. Algunos de sus viajes fueron bien, pero otros —como la expedición del *Karluk*— fueron terribles fracasos. Escribió unos cuantos libros, el último de los cuales se vendió tan mal, que las ganancias que produjo no alcanzaron para cubrir su asignación para tabaco. Sus tripulaciones, que ya estaban acostumbradas a su carácter, se horrorizaron ante la perspectiva de que Bartlett dejase el tabaco. Pero Bartlett se había ablandado. Durante la Segunda Guerra Mundial también él sucumbió ante la apatía de los que habían estado en el polo. «Me pregunto si vencer», escribió, «es algo por lo que valga la pena luchar<sup>[1036]</sup>». Murió el 28 de abril de 1946.

La única persona que no se dio por vencida fue Emma De Long. Preparó la edición del diario de su esposo y terminó sus propias memorias, que se publicaron en 1938 con el título de *Explorer's Wife* [La esposa del explorador]. Murió en 1940 a la edad de noventa años, después de pasar los últimos en una granja de Nueva Jersey. Continuó recibiendo visitas hasta el final y conservó el mismo optimismo que se había hecho evidente en sus cartas sesenta años antes: «A mí, no me parece que mi esposo muriera en vano, ¿y a usted?»<sup>[1037]</sup>, preguntó dulcemente a un periodista.



# Apéndices

# Imágenes



1. Henry Grinnell.



2. Elisha Kent Kane.



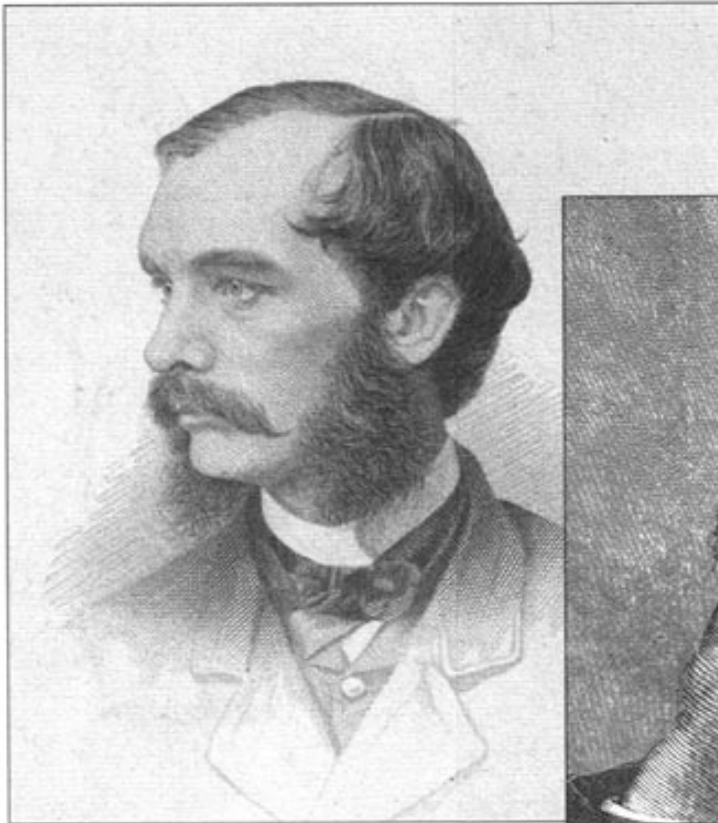
3. El *Advance* bloqueado en el estrecho de Smith, 1853.



4. La vida en el *Advance*, de izquierda a derecha: Bonsall, Brooks, Kane Hayes y Morton.



5. Uno de los grupos con trineo de Kane.



6. Isaac Israel Hayes.



7. Charles Francis Hall.



8. Entierro de Hall, 1872.



9. La separación del *Polaris*, 1872.



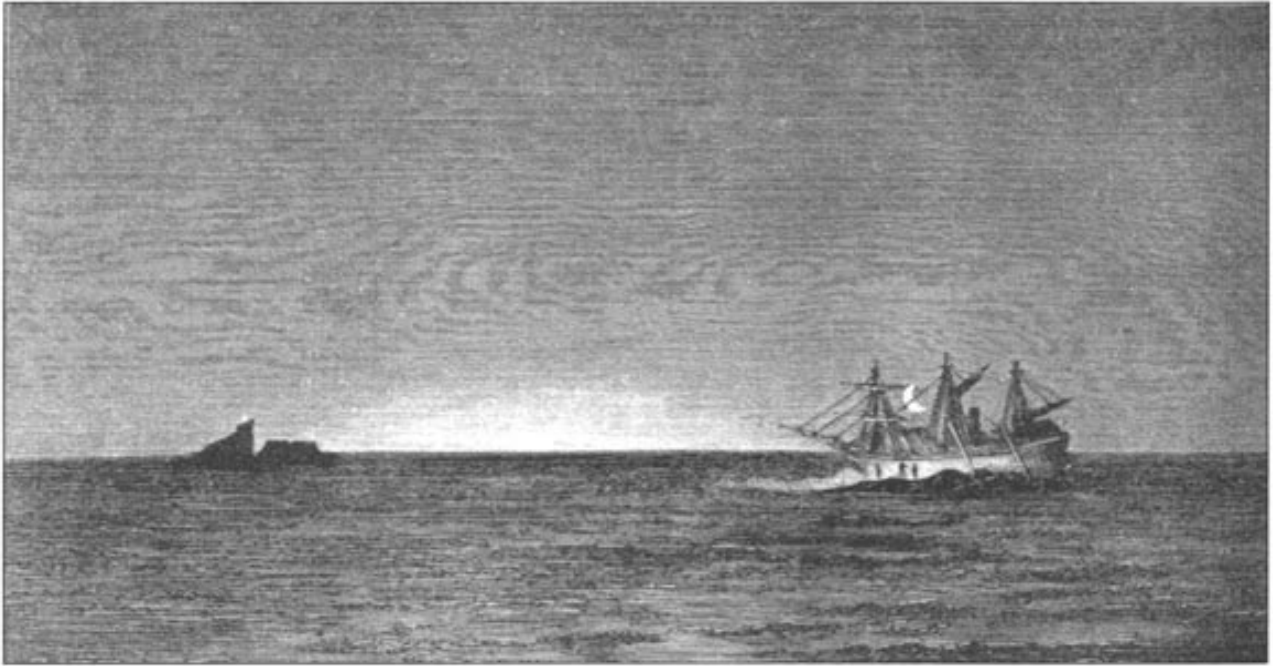
10. Fiestas de Año Nuevo. El *Germania*, 1870.



11. Trineos del *Germania*, 1870.



12. El naufragio del *Hansa*, 1869.



13. El *Tegetthoff* navegando a la deriva hacia el norte, mediodía del 21 de diciembre de 1873.



14. Búsqueda de un perro perdido en la Tierra de Francisco José, 1874.





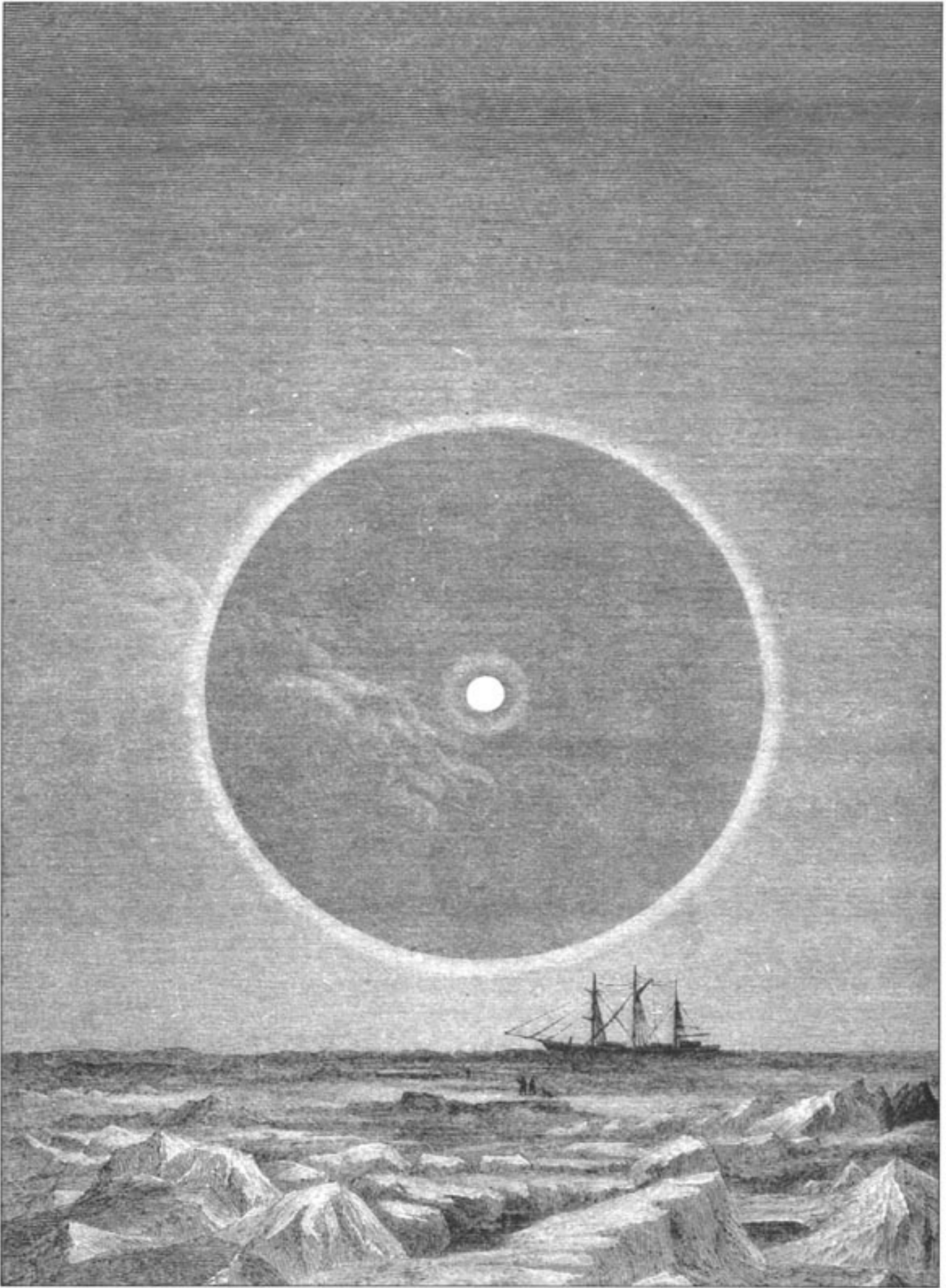
15. Exploración de la Tierra de Francisco José por Payer, 1874.



16. Oficio divino a bordo del *Tegetthoff*.



17. Carnaval austrohúngaro en el hielo.



18. El *Tegetthoff* y el halo lunar, 1873.



19. El capitán George Nares.



20. El almirante Sherard Osborn.



21. Sir Clements Markham.



22. El duque de los Abruzzos.



23. El *Alert* en la playa de Floeberg, primavera de 1876.



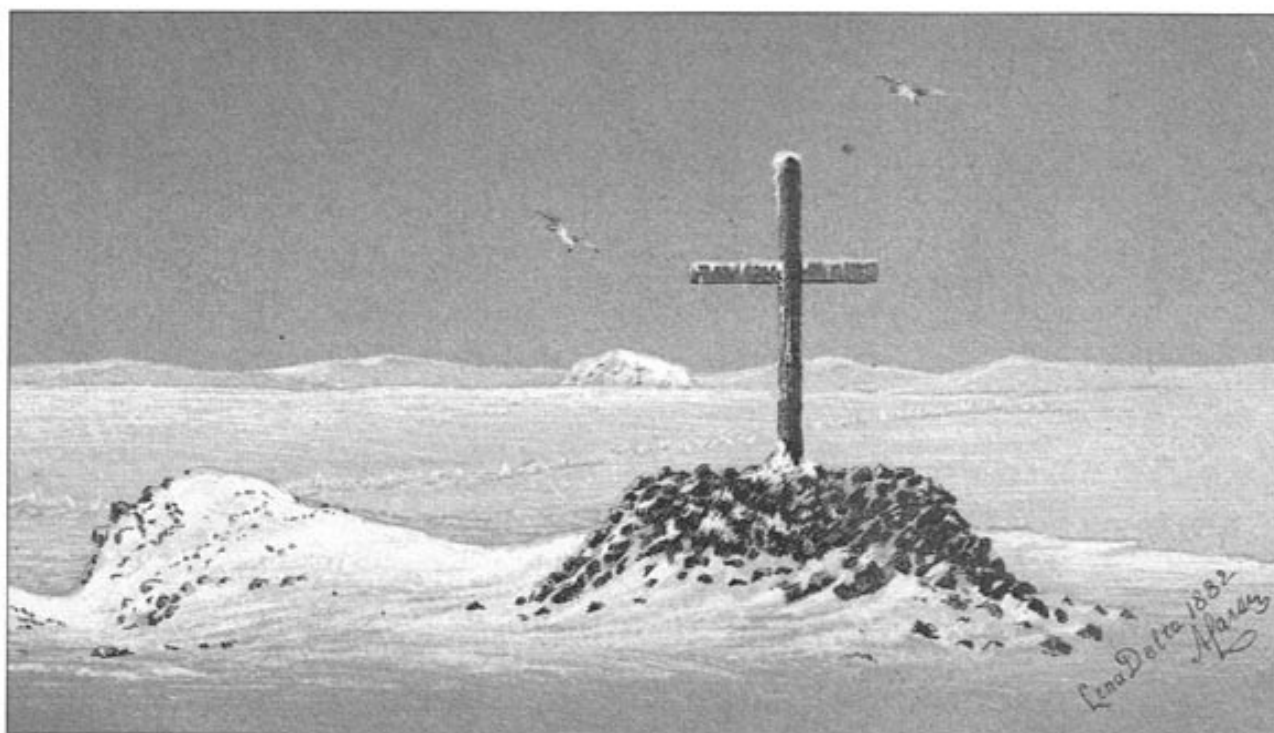
24. Trineos del *Alert*, 1876.



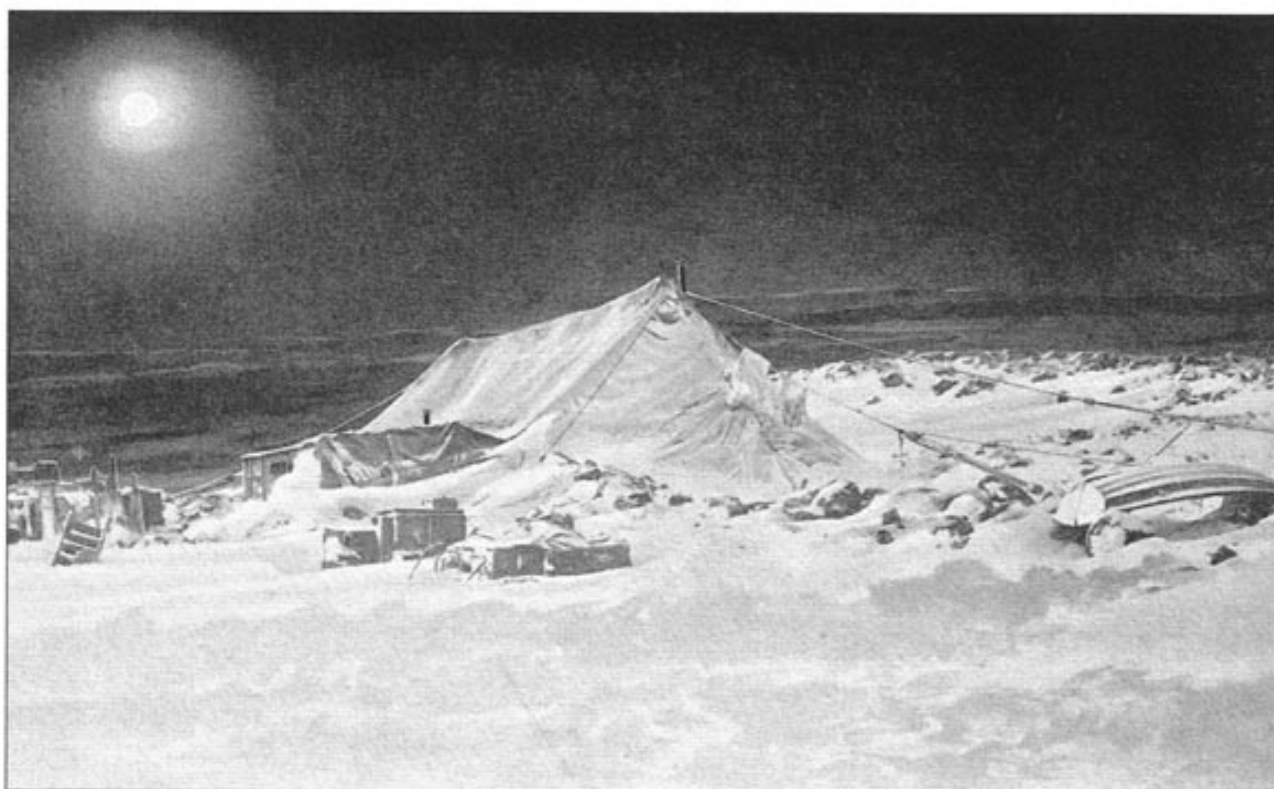
25. Liberando el *Alert*, 1876.



26. En el arnés, 1876.



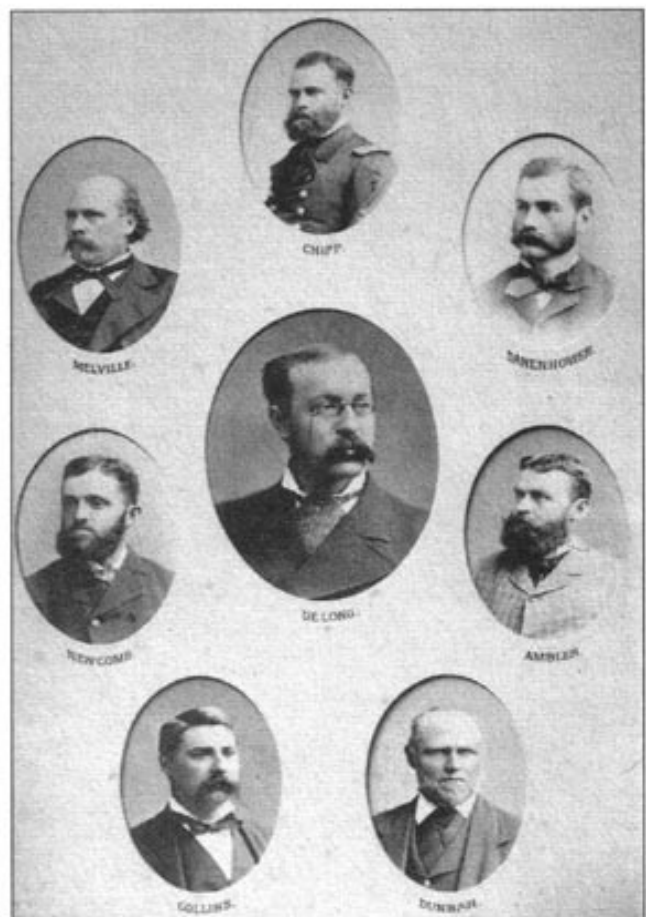
27. La sepultura de De Long y sus compañeros en el delta del Lena.



28. El pabellón polar del duque de los Abruzzos, 1899.



29. El *Stella Polare* atacado por el hielo, 1899.



30. Los oficiales del *Jeannette*.



31. El *Stella Polare* en la bahía de Teplitz, 1900.





32. Fridtjof Nansen.



33. Otto Sverdrup.



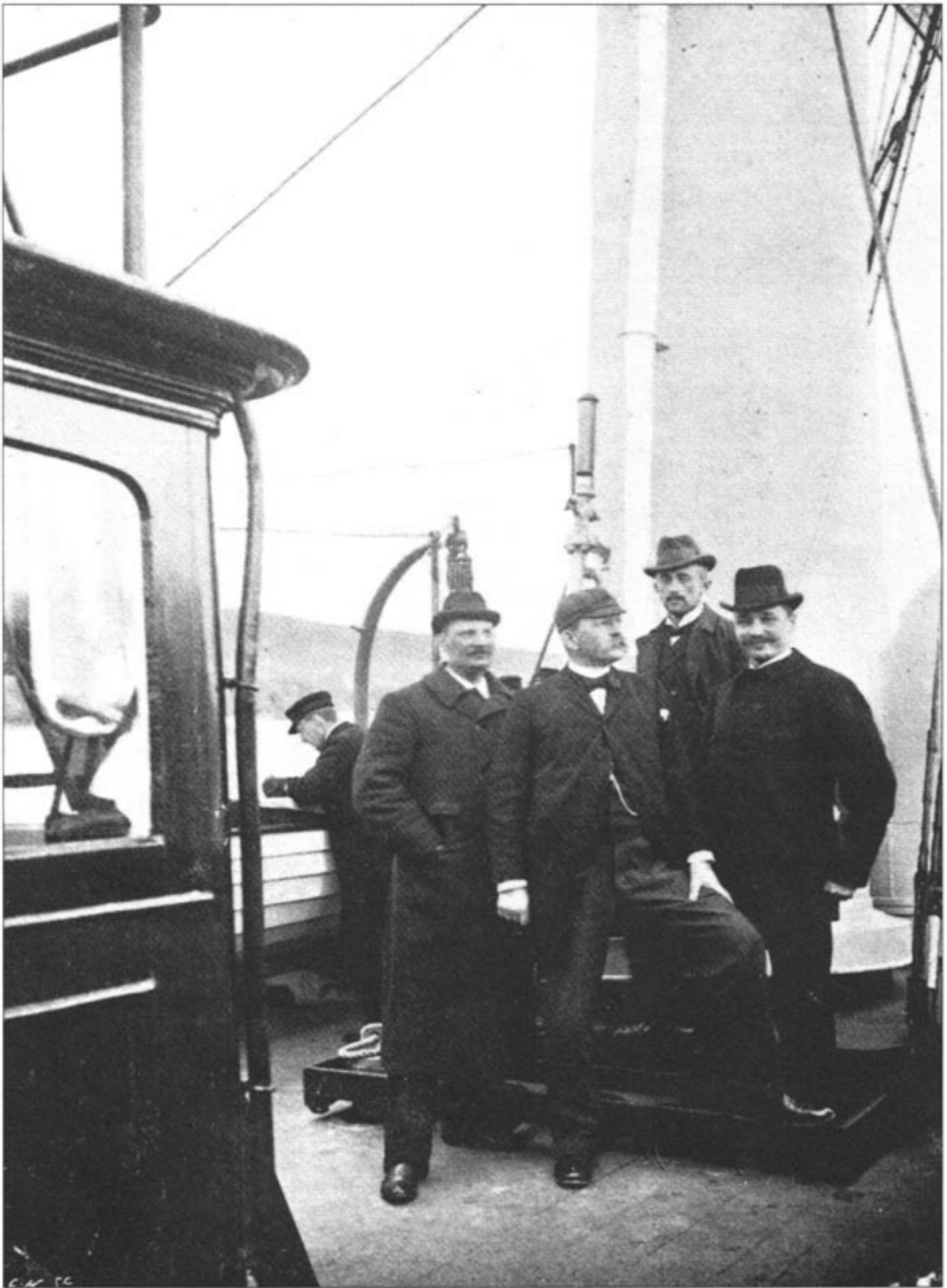
34. Hjalmar Johansen.



35. Nansen (derecha) y Jackson en el cabo Flora, 1895.



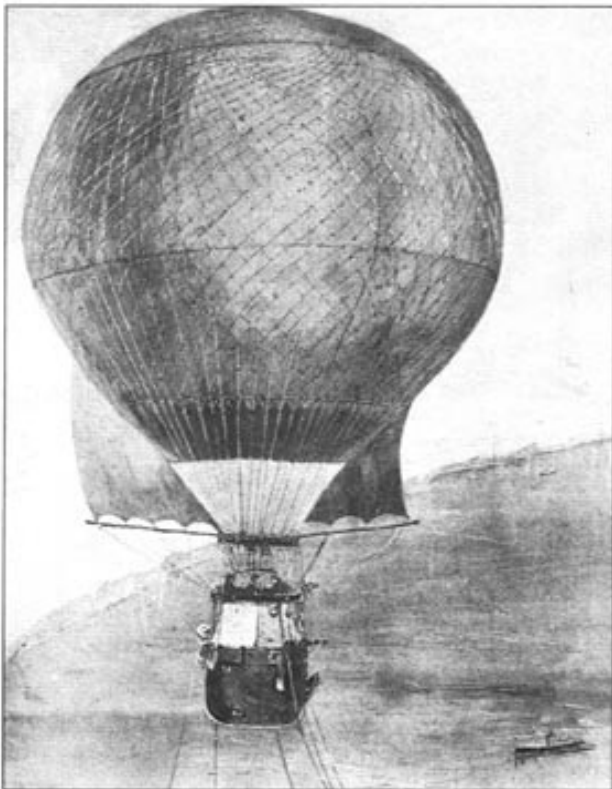
36, 37. Nansen (izquierda) y Johanssen en el cabo Flora después de su rescate.



38. La tripulación del *Eagle*. Delante, de izquierda a derecha: Fraenkel, Andrée, Svedenborg y Strindberg.



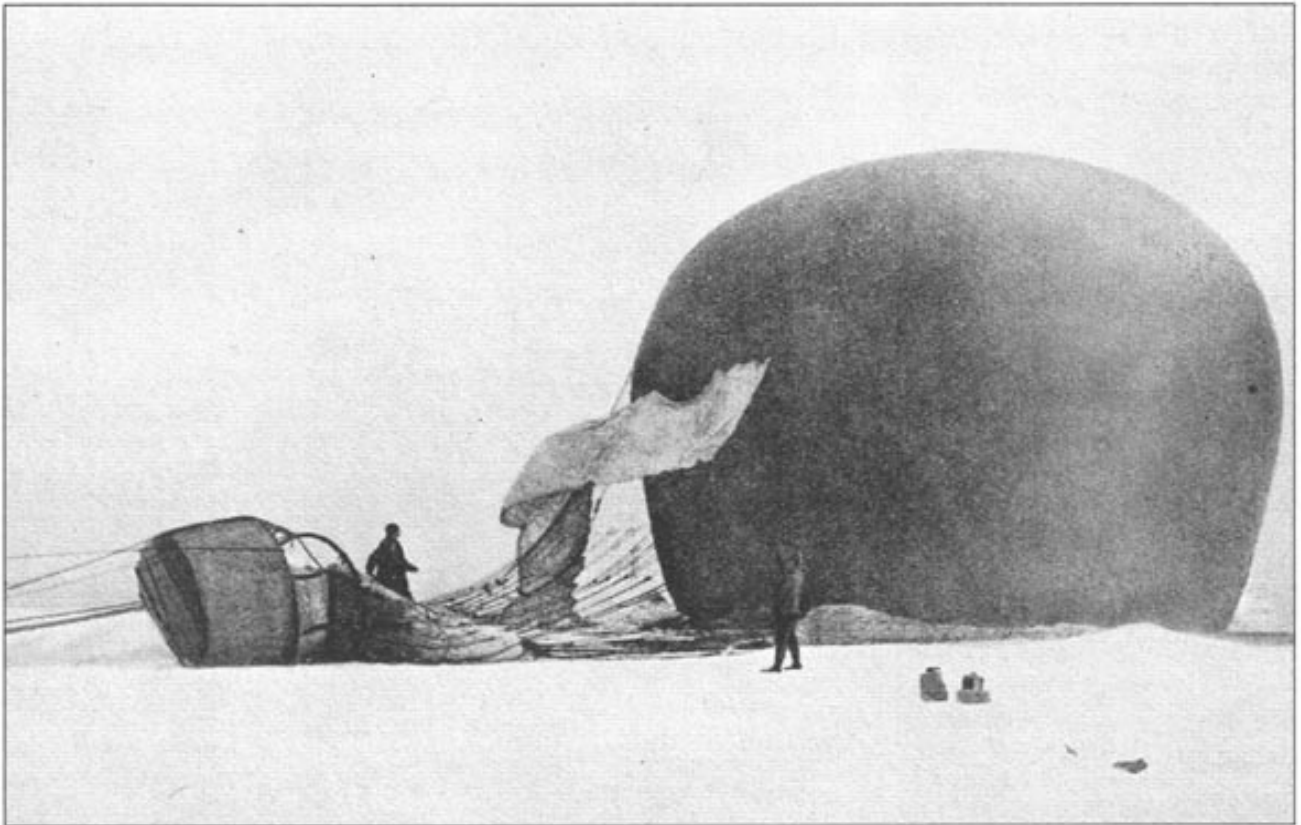
39. Comprobando las costuras del *Eagle*. Isla de Danes, Spitsbergen, 1897.



40. El *Eagle*.



41. El *Eagle* despegando de la isla de Danes, 1897.



42. El *Eagle* poco después de su aterrizaje forzoso en la banquisa ártica, 1897.



43. Robert Edwin Peary, 1897



44. El doctor Frederick Cook, 1892.



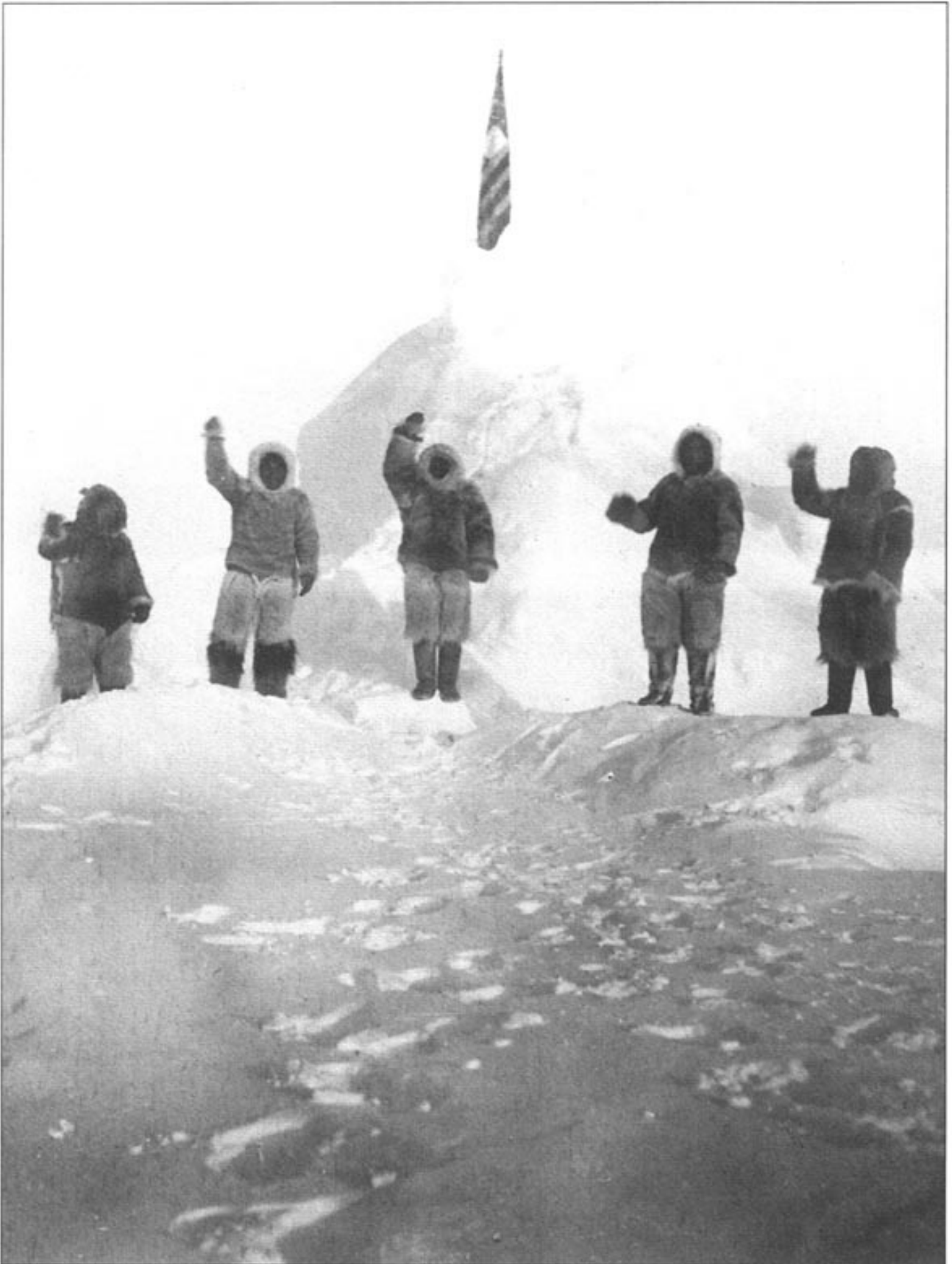
45. Josephine Peary y una familia esquimal durante la expedición de su esposo a Groenlandia en 1891-1892.



46. Matthew Henson, 1892.



47. El avance de Peary hacia el polo en 1909.



48. Los compañeros de Peary (Henson en el centro) supuestamente en el Polo Norte.





49. Mussolini (primero por la izquierda, primera fila) hace entrega del *Norge*. Nobile es el tercero desde la izquierda, seguido de Amundsen y Ellsworth.



50. El *Norge* sale de Spitsbergen, 1926.



51. Peary vestido con sus pieles de viaje.

# Artículo sobre el escorbuto, por los doctores Donnet y Fraser (1877)

## SÍNTOMAS, PATOLOGÍA Y CAUSAS

Las declaraciones prestadas ante la Comisión hacen referencia al escorbuto, no sólo como se manifestó en las regiones árticas, sino también en África, Asia Menor, Crimea, la India, Australia y varias partes del Reino Unido. En todos los lugares donde se observó, los síntomas distintivos del escorbuto eran iguales. También se ha informado de casos que demuestran que la enfermedad no es privativa de la raza blanca, sino que se encuentra entre los negros, los lascars, los indios y los esquimales, y presenta los mismos síntomas esenciales en todas las razas.

## SÍNTOMAS

Los síntomas que se observan en el curso del escorbuto y que caracterizan la enfermedad son los siguientes: el color del rostro cambia, la piel se vuelve amarillenta y adquiere una tonalidad plomiza, y puede que el semblante se abotargue después y que los ojos adquieran una expresión de pesadez. Predomina una debilidad general y se observa apatía en la actitud; hay debilidad de las rodillas y los tobillos, y los dolores —parecidos a los dolores pasajeros del reumatismo— atacan diversas partes del cuerpo. Hinchazón de las articulaciones y rigidez acompañan estos síntomas. Esa rigidez se observa especialmente en las corvas, lugar por el que parece que existe predilección en el caso de los hombres que practican el ejercicio de andar. Las encías se hinchan, se vuelven esponjosas y sangran por la menor causa. El aliento se vuelve fétido. La piel es seca y áspera, y se observan Petequias en las piernas y los muslos, en forma de pequeñas manchas de color marrón rojizo en los puntos donde las raíces del pelo perforan la piel. El sueño en este periodo de la enfermedad se concilia fácilmente; el apetito suele seguir siendo bueno; hay un poco de estreñimiento, pero nada de fiebre. A veces hay dificultad para respirar, con una sensación de tirantez en el pecho y generalmente la auscultación no logra revelar la causa. En ocasiones, se ha observado ceguera nocturna como síntoma del escorbuto.

Con el avance de la enfermedad los síntomas se agravan, las Petequias se extienden, se fusionan y adquieren la forma de grandes zonas maculadas; la piel pierde su elasticidad, se estropea fácilmente, se rompe con frecuencia y la llaga que

resulta adquiere un aspecto esponjoso, un aspecto que los marineros denominan gráficamente «hígado de buey». El olor de esa llaga es ofensivo.

El desánimo se confirma y el infortunado paciente se entrega a las ideas más pesimistas; el hedor del aliento es ahora intolerable; las encías sobresalen de la boca en forma de masas esponjosas; los dientes se aflojan en los alvéolos y se caen con frecuencia.

En este estado avanzado cualquier rasguño leve degenera en llaga, las cicatrices viejas se abren de nuevo y las hemorragias son ahora frecuentes en distintas partes del cuerpo en forma de epistaxis, hemoptisis, hematemesis, hematuria y disentería escorbútica. La orina presenta un color subido y su cantidad es pequeña; el pulso es débil e indica que el estado de la circulación es flojo.

La mente es ansiosa y se encuentra abatida; la inteligencia es clara, pero hacia el final esa ansiedad y desaliento dan paso a la apatía y la indiferencia.

La dificultad para respirar, que se observó al aparecer la enfermedad como síntoma molesto pero no continuo, aumenta ahora, va acompañada frecuentemente por desmayos, en especial al hacer algún ejercicio y, a veces, por la efusión de sangre en el tejido del pulmón, en la pleura y otras cavidades. En muchos caso, la muerte se produce de repente.

#### PATOLOGÍA

El examen de los cuerpos de hombres que han sucumbido al escorbuto ha indicado que las manifestaciones mórbidas están relacionadas principalmente con la efusión en los tejidos celulares del cuerpo; éstas son las características peculiares del escorbuto. Hay efusiones fibrinosas sólidas en el tejido de las encías y más especialmente en los espacios intermusculares, normalmente más abundantes en las extremidades inferiores que en las superiores; hay también efusiones fibrinosas entre el periostio y el hueso, que constituyen los denominados nódulos escorbúuticos. También la materia colorante de la sangre puede rezumar a través de las paredes de los vasos sin que éstos se rompan. Generalmente las vísceras no resultan afectadas.

La sangre pierde densidad, contiene mayor cantidad de agua y fibrina y menor cantidad de glóbulos rojos, albúmina y constituyentes inorgánicos que la sangre sana, y muestra una tendencia anormal a coagularse. Sin embargo, estos síntomas no pueden considerarse como las condiciones esenciales que distinguen el escorbuto; representan sólo de forma incompleta el deterioro de la sangre que se produce como resultado de la nutrición deficiente.

#### CAUSAS

Existe la opinión prácticamente unánime de que la falta de alimentos vegetales frescos, o de algunos de los constituyentes de los vegetales frescos, y probablemente

también de alimentos animales frescos, es la causa del escorbuto.

Lo que dijo el señor Busk en relación con las causas de la enfermedad parece abarcar el espíritu general de las declaraciones. Consideraba que el escorbuto era «esencialmente consecuencia de una nutrición defectuosa más que deficiente... una especie de inanición» debida a la falta de «un elemento en particular, cuya naturaleza ignoramos por completo», pero que, «según la mayoría de las autoridades, se obtiene exclusivamente de los jugos vegetales frescos»; mientras que algunos opinan que la carne animal fresca —en especial, la cruda— y también la leche poseen poderosas propiedades antiescorbúticas.

## Abreviaturas y citas

Se han utilizado las siguientes abreviaturas para el material de archivo:

OS Österreichisches Staatsarchiv

RGS Real Sociedad Geográfica

SPRI Instituto Scott de Investigación Polar

El diario original de Elisha Kent Kane (extractos del cual se citan como G. Corner y O. Villarejo) está en poder de la Sociedad Histórica de Pensilvania. Los diarios de Charles Francis Hall (citados como C. Loomis) se utilizan por gentileza del Instituto Smithsonian de Washington, D. C. Los papeles de Robert Edwin Peary (citados como P. Berton, W. Herbert y J. Weems) se encuentran en los Archivos Nacionales de Estados Unidos, Washington, D. C.

## Bibliografía selecta

- Abruzzi, L., *On the «Polar Star» in the Arctic Sea*, 2 vols., Hutchinson, Londres, 1903.
- Farther North than Nansen*, Howard Wilford Bell, Londres, 1901.
- Amundsen, R., *My Polar Flight*, Hutchinson, Londres, 1926.
- , *My Life as an Explorer*, Heinemann, Londres, 1927.
- Amundsen, R. y L. Ellsworth, *The First Flight Across the Polar Sea*, Hutchinson, Londres, 1927.
- Andrée, S., N. Strindberg y K. Fraenkel, *The Andrée Diaries*, John Lane, Londres, 1931.
- Astrup, E., *With Peary Near the Pole*, Pearson, Londres, 1898.
- Barrow, J., *Voyages of Discovery and Research in the Arctic Regions*, John Murray, Londres, 1846.
- Bartlett, R., *The Log of Bob Bartlett*, Putnam's, Nueva York, 1928.
- Berton, P., *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988.
- Bessels, E., *Die Amerikanische Nordpol-Expedition*, Engelmann, Leipzig, 1879.
- Blake, E., ed., *Arctic Experiences: containing Capt. George E. Tyson's wonderful drift on the ice-floe*, Sampson Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1874.
- Blumenfeld, R., *R. D. B.'s Diary*, Heinemann, Londres, 1930.
- Brainard, D., en B. James, ed., *Six Came Back*, Bobbs-Merrill, Indianápolis, 1940.
- Bryce, G., *The Siege and Conquest of the North Pole*, Gibbings, Londres, 1910.
- Byrd, R., *Skyward*, Putnam's, Nueva York, 1928.
- Byrd, R., en R. Goerler, ed., *To the Pole*, Ohio State University Press, 1998.
- Capelotti, P., *By Airship to the North Pole: An Archaeology of Fluman Exploration*, Rutgers University Press, Nueva Jersey, 1999.
- Conefrey, M. y T. Jordan, *Icemen*, Boxtree, Londres, 1998.
- Cook, F., *My Attainment of the Pole*, The Polar Publishing Co., Nueva York, 1911.
- , *Return from the Pole*, Burke, Londres, 1953.
- Corner, G., *Doctor Kane of the Arctic Seas*, Temple University Press, Filadelfia, 1972.
- Crockett, A., *When James Gordon Bennett was Caliph of Baghdad*, Funk & Wagnalls, Nueva York, 1926.
- De Long, G., en E. De Long, ed., *The Voyage of the Jeannette*, 2 vols., Kegan Paul, Trench & Co., Londres, 1883.

- Elder, W., *Elisha Kent Kane*, Childs & Peterson, Filadelfia, 1858.
- Fairley, T., *Sverdup's Arctic Adventures*, Longmans, Londres, 1959.
- Feilden, H., *Notes from an Arctic Journal*, West, Newman & Co., Londres, s.f.
- Fox, M., *The Love-Life of Dr. Kane*, Carleton, Nueva York, 1866.
- Gibbs, P., *Adventures in Journalism*, Heinemann, Londres, 1923.
- Gilder, W., *Ice Pack and Tundra: an account of the search for the Jeannette*, Sampson, Low, Marston, Searle & Rivington, Londres, 1883.
- Giudici, D., *The Tragedy of the Italia*, Appleton, Nueva York, 1929.
- Godfrey, W., *Godfrey's Narrative of the Last Grinnell Arctic Exploring Expedition in Search of Sir John Franklin, 1853-4-5*, J. T. Lloyd, Filadelfia, 1860.
- Greely, A., *Three Years of Arctic Service*, 2 vols., Richard Bentley, Londres, 1886.
- Guttridge, L., *Icebound*, Paragon, Nueva York, 1988.
- Hall, C., *Life with the Esquimaux*, 2 vols., Sampson Low, Son & Marston, Londres, 1864.
- Hall, T., *Has the North Pole Been Discovered?*, Richard C. Badger, Boston, 1917.
- Haller, J., en F. Haller, ed., *Erinnerungen eines Tiroler Teilnehmers an Julius v. Payer's Nordpol-Expedition*, Universitätsverlag Wagner, Innsbruck, 1959.
- Harper, K., *Give Me My Father's Body*, Profile Books, Londres, 2000.
- Hayes, I., *An Arctic Boat Journey*, Richard Bentley, Londres, 1860.
- , *The Open Polar Sea. A narrative of a voyage towards the North Pole*, Sampson Low, Son & Marston, Londres, 1867.
- , *The Land of Desolation*, Sampson Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1871.
- Hayes, J., *Robert Edwin Peary*, Grant Richards & Humphrey Toulmin, Londres, 1923.
- Heilprin, A., *The Arctic Problem and narrative of the Peary Relief Expedition*, Contemporary Publishing, Filadelfia, 1893.
- Hendrik, H., en G. Stephens, ed., *The Memoirs of Hans Hendrik*, Trubner & Co., Londres, 1878.
- Henson, M., *A Black Explorer at the North Pole*, Bison Books, Lincoln 1989.
- Herbert, W., *The Noose of Laurels*, Hodder & Stoughton, Londres, 1989.
- Hobbs, W., *Peary*, Macmillan, Nueva York, 1936.
- Hoare, J., *Arctic Exploration*, Methuen, Londres, 1906.
- Holland, C., ed., *Farthest North*, Robinson, Londres, 1994.
- Horwood, H., *Bartlett: the Great Canadian Explorer*, Doubleday, Nueva York, 1977.
- Hoyer, L., *Nansen: a family portrait*, Longmans, Green & Co., Londres, 1957.
- Huntford, R., *Nansen*, Duckworth, Londres, 1997.
- Inglefield, E., *A Summer Search for Sir John Franklin with A Peep into the Polar Basin*, Thomas Harrison, Londres, 1853.
- Jackson, F., *A Thousand Days in the Arctic*, 2 vols., Harper & Bros, Londres, 1899.



- , *The Lure of the Unknown Lands*, Bell, Londres, 1935.
- Kane, E., *The US Grinnell Expedition in Search of Sir John Franklin*, Harper, Nueva York, 1854.
- , *Arctic Explorations in the years 1853, 1854, 1855*, 2 vols., Childs & Peterson, Filadelfia, 1856.
- Keely, R. y G. Davis, *In Arctic Seas*, Gay and Bird, Londres, 1893.
- Koldewey K., en H. Bates, ed., *The German Arctic Expedition of 1869-70 and narrative of the wreck of the «Hansa» in the ice*, Sampson Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1874.
- Krisch, O., *Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch*, Leykam-Verlag, Graz-Viena, 1973.
- Lachambre, H. y A. Machuron, *Andrée and his balloon*, Constable & Co., Londres, 1898.
- Loomis, C., *Weird and Tragic Shores: The story of Charles Francis Hall, Explorer*, Macmillan, Londres, 1972.
- Lopez, B., *Arctic Dream*, Picador, Londres, 1987.
- McKee, A., *Ice Crash*, Souvenir Press, Londres, 1979.
- McKinlay, W., *Karluk*, Weidenfeld & Nicolson, Londres, 2000.
- Macmillan, D., *Four Years in the White North*, Medici Society, Londres, 1925.
- Malaurie, J., *Ultima Thule*, Bordas, París, 1990.
- Malone, D., ed., *Dictionary of American Biography*, Charles Scribner, Nueva York, 1995.
- Markham A., *A Whaling Cruise to Baffin's Bay and the Gulf of Boothia*, Sampson Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1874.
- , *The Great Frozen Sea: A personal narrative of the voyage of the «Alert»*, Dalby, Isbiste & Co., Londres, 1878.
- , *A Polar Reconnaissance: Being the voyage of the «Isbjorn» to Zemlya in 1879*, C. Kegan Paul & Co., Londres, 1881.
- Markham, C., *The Threshold of the Unknown Region*, Sampson Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1873.
- , *A Refutation of the Report by the Scurvy Committee*, Griffin, Portsmouth, 1877.
- , ed., *Papers Relating to the Arctic Expedition of 1875-6*, Clowes & Son, Londres, s.f.
- Markham, M. F., *The Life of Sir Albert Hastings Markham*, Cambridge University Press, Cambridge, 1927.
- Melville, G., *In the Lena Delta*, Longmans, Green & Co., Londres, 1885.
- Nansen, F., *The First Crossing of Greenland*, 2 vols., Longmans, Green & Co., Londres, 1890.
- , *Farthest North*, 2 vols., Constable & Co., Londres, 1897.
- Nares, G., *Narrative of a Voyage To the Polar Sea*, 2 vols., Sampson Low, Marston, Searle, & Rivington, Londres, 1878.

- Newcomb, R., *Our Last Explorers: the narrative of the Jeannette Arctic Expedition*, American Publishing Company, Hartford, 1882.
- Nobile, U., *My Polar Flights*, Frederick Muller, Londres, 1961 [trad, esp.: *Mis vuelos polares*, Juventud, Barcelona, 1963].
- , *With the «Italia» to the North Pole*, Allen & Unwin, Londres, 1930 [trad, esp.: *El Italia al Polo Norte*, Juventud, Barcelona, 1994].
- Nordenskiöld, A., *The Voyage of the Vega*, Macmillan, Londres, 1883.
- Nourse, J., ed., *Narrative of the Second Arctic Expedition made by Charles F. Hall*, Government Printing Office, Washington, 1879.
- O'Connor, R., *The Scandalous Mr. Bennett*, Doubleday, Nueva York, 1962.
- Payer, J., *New Lands Within the Arctic Circle. Narrative of the discoveries of the Austrian ship Tegetthoff in theyears 1872-1874*, 2 vols., Macmillan, Londres, 1876.
- , *Die Oesterreichisch-Ungarische Nordpol-Expedition*, Alfred Holder, Viena, 1876.
- Peary, J., *My Arctic Journal*, Longmans, Green & Co., Londres, 1893.
- Peary, R., *Northwards over the Great Ice*, 2 vols., Methuen, Londres, 1898.
- , *Nearest the Pole*, Hutchinson, Londres, 1907.
- Petermann, A., *Das Nördlichste Land der Erde*, Justus Perthes, Gotha, 1867.
- , *Papers on the eastern and northern extension of the Gulf Stream*, United States Hydrographical Office, Washington, 1872.
- Petermann, A., W. Freeden, A. Murphy, *Papers on the... Gulf Stream*, Government Printing Office, Washington, 1871.
- Ransmayr, C. (trad, de J. Woods), *The Terrors of Ice and Darkness*, Paladin, Londres, 1992 [trad, esp.: *Los espantos de los hielos y de las tinieblas*, Debate, Barcelona, 1989].
- Rasmussen, K., *Greenland by the Polar Sea*, Heinemann, Londres, 1921.
- Report of the Committee appointed by the Lords Commissioners of the Admiralty to enquire into... the recent Arctic Expedition*, HM Stationery Office, Londres, 1877.
- Riffenburgh, B., *The Myth of the Explorer*, Belhaven Press, Londres; Instituto Scott de Investigación Polar, Cambridge, 1993.
- Robinson, B., *Dark Companion*, Hodder & Stoughton, Londres, 1948.
- Seitz, D., *The James Gordon Bennetts*, Bobbs-Merrill, Indianápolis, 1928.
- Smith, D., *Arctic Expeditions, British and Foreign*, Fullarton, Jack & Co., Londres, 1880.
- Spufford, F., *I May Be Some Time*, Faber, Londres, 1996.
- Sverdrup, O., *New Lands: four years in the Arctic regions*, 2 vols., Longmans, Green & Co., Londres, 1904.
- Vaughan, R., *The Arctic: a history*, Alan Sutton, Stroud, 1994.
- Villarejo, O., *Dr. Kane's Voyage to the Polar Lands*, University of Pennsylvania

- Press, Filadelfia, 1965.
- Weems, J., *Peary: the explorer and the man*, Eyre & Spottiswoode, Londres, 1967.
- Wiggins, J., ed., *The Austro-German Polar Expedition under the command of Lieut. Weyprecht*, William Carr, Londres, 1875.
- Wrangel, F., en E. Sabine, ed., *Narrative of an Expedition to the Polar Sea in the years 1820, 1821, 1822 & 1823 commanded by Lieutenant, now Admiral, Ferdinand Von Wrangel, of the Russian Imperial Navy*, James Madden, Londres, 1840.
- Wright, H., *The Great White North*, Macmillan, Nueva York, 1910.
- Wright, J., *Geography in the Making: The American Geographical Society, 1851-1951*, Sociedad Geográfica Norteamericana, Nueva York, 1952.
- Young, A., *The Two Voyages of the «Pandora» in 1875 and 1876*, Edward Stanford, Londres, 1879.

#### PERIÓDICOS Y OTRAS PUBLICACIONES

*Alaska Journal*  
*American Geographical Society Journal*  
*Blackwood's Magazine*  
*Daily Mail*  
*Discovery*  
*Fraser's Magazine*  
*Gentleman's Magazine*  
*London Illustrated News*  
*New York Herald*  
*New York Times*  
*New York Tribune*  
*Polar Record*  
*Proceedings of the Royal Geographical Society*  
*Quarterly Review*  
*Canadian Slavonic Papers*  
*Royal Geographical Society Journal*  
*Royal Geographical Society President's Address*  
*The Times*



FERGUS FLEMING nació en Gran Bretaña en 1959 y estudió en Oxford y en la City University de Londres. Durante seis años trabajó como redactor para *Time-Life-Books*, hasta que en 1991 comenzó una exitosa carrera como autor de reportajes y libros acerca de las grandes expediciones. Ha publicado, entre otras obras, *Killing Dragons. The conquest of the alps* (2000), *Cassell's tales of Endurance* (2004) y *Barrow y sus hombres* (2005). La crítica ha alabado unánimemente *La Conquista del Polo Norte*: «Una investigación excelente y magníficamente escrita». (*Spectator*), y a su autor: «Fleming no es tan sólo un maravilloso contador de historias —y un soberbio biógrafo—, sino que ha sacado a la luz una gran cantidad de material nuevo o por lo menos prácticamente desconocido. Aquí están todos los grandes relatos». (Robert MacFarlane, *The Observer*).

# Notas

[1] Mantenemos el nombre original de esta célebre institución, pues así es como se la conoce internacionalmente, mientras que hemos optado por traducir los nombres de otras sociedades geográficas nacionales. (*N. del T.*) <<

[2] I. Spufford, *I May Be Sometime*, Faber, Londres, 1996, pág. 4. <<

[3] *Alaska Journal*, invierno de 1984, pág. 30. <<



[4] Spufford, op. cit., pág. 68. <<

[5] *Ibíd.*, pág. 70. <<

[6] J. Barrow, *Voyages of Discovery and Research in the Arctic Regions*, John Murray, Londres, 1846, págs. 316-317. <<

[7] E. Inglefield, *A Summer Search for Sir John Franklin with A Peep into the Polar Basin*, Thomas Harrison, Londres, 1853, págs. xvi-xvii. <<

[8] *Ibíd.*, pág. 65. <<

[9] *Ibíd.* <<

[10] *Ibíd.*, pág. 71. <<

[11] W. Eider, *Elisha Kent Kane*, Childs & Peterson, Filadelfia, 1858, pág. 37. <<



[12] G. Corner, *Doctor Kane and the Arctic Seas*, Temple University Press, Filadelfia, 1972, pág. 68. <<

[13] E. Kane, *The US Grinnell Expedition in Search of Sir John Franklin*, Harper, Nueva York, 1854, pág. 293. <<

[14] E. Kane y M. Fox, *The Love-Life of Dr. Kane*, Carleton, Nueva York, 1966, pág. 48. <<

[15] *Ibíd.*, pág. 49. <<

[16] Corner, op. cit., pág. 117. <<

[17] E. Kane, *Arctic Explorations*, vol. I, Childs and Peterson, Filadelfia, 1856, pág. 25. <<

[18] *Ibíd.*, pág. 19. <<

[19] *Ibíd.*, pág. 25. <<



[20] *Ibíd.*, pág. 16. <<

[21] H. Hendrik, *The Memoirs of Hans Hendrik*, Trubner & Co., Londres, 1878, pág. 22. <<

[22] Kane, *Arctic Explorations*, op. cit., pág. 37. <<

[23] *Ibíd.*, pág. 64. <<

[24] *Ibíd.*, pág. 65. <<

[25] *Ibíd.*, pág. 83. <<

[26] O. Villarejo, *Dr. Kane's Voyage to Polar Lands*, University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1965, pág. 64. <<

[27] Kane, *Arctic Explorations*, op. cit., pág. 102. <<



[28] Henrik, op. cit., pág. 24. <<

[29] Kane, *Arctic Explorations*, op. cit., pág. 171. <<

[30] Villarejo, op. cit., pág. 77. <<

[31] *Ibíd.* <<

[32] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 254. <<

[33] Kane, *Arctic Explorations*, op. cit. <<

[34] *Ibíd.*, pág. 172. <<

[35] *Ibíd.*, pág. 162. <<



[36] *Ibíd.*, pág. 163. <<

[37] *Ibíd.*, pág. 187. <<

[38] *Ibíd.*, pág. 189. <<

[39] *Ibíd.*, págs. 190-191. <<

[40] *Ibíd.*, pág. 192. <<

[41] *Ibíd.* <<

[42] *Ibíd.*, pág. 194. <<

[43] *Ibíd.*, pág. 195. <<



[44] W. Godfrey, *Godfrey's Narrative of the Last Grinnell Exploring Expedition*, J. T. Lloyd, Filadelfia, 1860, pág. 155. <<

[45] Kane, *Arctic Explorations*, op. cit., pág. 198. <<

[46] *Ibíd.*, vol. II, pág. 355. <<

[47] I. Hayes, *An Arctic Boat Journey*, Richard Bentley, Londres, 1860, pág. 17. <<

[48] *Ibíd.*, pág. 19. <<

[49] La acusación de motín no apareció hasta la segunda edición del diario de Hayes y puede que fuera una reacción a la crónica exculpatoria del propio Godfrey, en la cual era él quien quería seguir adelante y Hayes quien insistía en regresar. (*N. del T.*). <<

[50] E. Kane, *Arctic Explorations*, vol. I, Childs & Peterson, Filadelfia, 1856, pág. 245. <<

[51] *Ibíd.* <<



[52] *Ibíd.*, pág. 257. <<

[53] *Ibíd.*, pág. 258. <<

[54] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 258. <<

[55] Kane, op. cit., pág. 306. <<

[56] *Ibíd.*, pág. 312. <<

[57] *Ibíd.* <<

[58] *Ibíd.*, pág. 315. <<

[59] O. Villarejo, *Dr. Kane's Voyage to the Polar Lands*, University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1965, pág. 85. <<



[60] Kane, op. cit., pág. 342. <<

[61] *Ibíd.*, pág. 343. <<

[62] *Ibíd.* <<

[63] *Ibíd.*, pág. 349. <<

[64] *Ibíd.* <<

[65] G. Corner, *Doctor Kane of the Arctic Seas*, Temple University Press, Filadelfia, 1972, págs. 176-177. <<

[66] Villarejo, op. cit., pág. 166. <<

[67] I. Hayes, *An Arctic Boat Journey*, Richard Bentley, Londres, 1860, pág. 37. <<



[68] Corner, op. cit., pág. 177. <<

[69] Villarejo, op. cit., págs. 169-170. <<

[70] Hayes, op. cit., pág. 31. <<

[71] Villarejo, op. cit., pág. 171. <<

[72] Hayes, op. cit., pág 34. <<

[73] *Ibíd.*, pág. 41. <<

[74] *Ibíd.*, pág. 75. <<

[75] *Ibíd.*, págs. 106-107. <<



[76] *Ibíd.*, pág. 110. <<

[77] *Ibíd.*, pág. 152. <<

[78] *Ibíd.*, pág. 158. <<

[79] *Ibíd.* <<

[80] *Ibíd.*, pág. 180. <<

[81] *Ibíd.*, pág. 154. <<

[82] *Ibíd.*, pág. 170. <<

[83] *Ibíd.*, pág. 168. <<



[84] *Ibíd.*, pág. 241. <<

[85] *Ibíd.*, pág. 199. <<

[86] *Ibíd.*, pág. 237. <<

[87] Berton, op. cit., pág. 274. <<

[88] *Ibíd.*, pág. 278. <<

[89] Corner, op. cit., pág. 186. <<

[90] Berton, op. cit., pág. 279. <<

[91] Kane, op. cit., pág. 433. <<



[92] Habitantes de las Tierras Altas de Escocia. (*N. del T.*). <<

[93] I. Hayes, *An Arctic Boat Journey*, Richard Bendeley, Londres, 1860, pág. 269. <<

[94] *Ibíd.*, pág. 311. <<

[95] G. Corner, *Doctor Kane of the Arctic Seas*, Temple University Press, Filadelfia, 1972, pág. 188. <<

[96] O. Villarejo, *Dr. Kane's Voyage to the Polar Lands*, University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1965, pág. 172. <<

[97] *Ibíd.*, pág. 175. <<

[98] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 287. <<

[99] *Ibíd.* <<



[100] *Ibíd.*, págs. 288-289. <<

[101] E. Kane, *Arctic Explorations*, vol. II, Childs & Peterson, Filadelfia, 1856, pág. 84. <<

[102] *Ibíd.*, pág. 174. <<

[103] *Ibíd.* <<

[104] *Ibíd.*, pág. 175. <<

[105] *Ibíd.*, pág. 207. <<

[106] *Ibíd.*, pág. 245. <<

[107] *Ibíd.*, págs. 245-246. <<



[108] *Ibíd.*, 257. <<

[109] *Ibíd.*, pág. 288. <<

[110] *Ibíd.*, pág. 290. <<

[111] *Ibíd.*, pág. 291. <<

[112] *Ibíd.*, pág. 292. <<

[113] *Ibíd.*, pág. 293. <<

[114] *Ibíd.*, pág. 294. <<

[115] G. Corner, *Doctor Kane of the Arctic Seas*, Temple University Press, Filadelfia, 1972, pág. 224. <<



[116] Hubo un elemento político en la concesión del premio: la relación de Gran Bretaña con Estados Unidos había sido glacial; el intento desinteresado de Kane (y de Grinnell) de rescatar a Franklin contribuyó mucho a mejorar la situación. (*N. del T.*).

<<

[117] W. Eider, *Elisha Kent Kane*, Childs & Peterson, Filadelfia, 1858, pág. 218. <<

[118] Corner, op. cit., pág. 243. <<

[119] *Ibíd.*, pág. 241. <<

[120] D. Malone, ed., *Dictionary of American Biography*, Charles Scribner, Nueva York, 1995, pág. 257. <<

[121] *Journal of the Royal Geographical Society*, vol. 28, pág. 287. <<

[122] *Proceedings of the Royal Geographical Society*, vol, 2, pág. 200. <<

[123] *Ibíd.*, págs. 200-201. <<



[124] *Proceedings of the Royal Geographical Society*, vol. 3, pág. 148. <<

[125] *Ibíd.* <<

[126] I. Hayes, *An Arctic Boat Journey*, Richard Bendej, Londres, 1860, pág. 344. <<

[127] *Ibíd.*, pág. 356. <<

[128] *Ibíd.*, pág. 351. <<

[129] *Ibíd.*, pág. 371. <<

[130] C. Loomis, *Weird and Tragic Shores*, Macmillan, Londres, 1972, pág. 44. <<

[131] C. Hall, *Life with the Esquimaux*, vol. I, Sampson, Low, Son and Marston, Londres, 1864, pág. 5. <<



[132] *Ibíd.*, pág. 4. <<

[133] *Ibíd.*, pág. 10. <<

[134] Loomis, op. cit., pág. 55. <<

[135] *Ibíd.*, pág. 58. <<

[136] *Ibíd.*, pág. 59. <<

[137] Hayes, *The Open Polar Sea*, Sampson, Low, Son and Marston, Londres, 1867, pág. 7. <<

[138] *Ibíd.*, pág. 11. <<

[139] *Ibíd.*, pág. 3. <<



[140] *Ibíd.* <<

[141] *Ibíd.* <<

[142] *Ibíd.*, pág. 34. <<

[143] *Ibíd.*, pág. 133. <<

[144] *Ibíd.*, pág. 21. <<

[145] *Ibíd.*, pág. 16. <<

[146] *Ibíd.*, pág. 42 <<

[147] *Ibíd.*, pág. 49. <<



[148] *Ibíd.*, pág. 60. <<

[149] *Ibíd.*, págs. 69-70. <<

[150] *Ibíd.*, pág. 76. <<

[151] *Ibíd.*, pág. 107. <<

[152] *Ibíd.*, pág. 93. <<

[153] *Ibíd.*, pág. 95. <<

[154] *Ibíd.*, pág. 120. <<

[155] *Ibíd.* <<



[156] *Ibíd.*, pág. 121. <<

[157] *Ibíd.*, pág. 138. <<

[158] *Ibíd.*, pág. 155. <<

[159] *Ibíd.*, pág. 102. <<

[160] *Ibíd.* <<

[161] *Ibíd.*, pág. 104. <<

[162] *Ibíd.*, pág. 139. <<

[163] *Ibíd.*, pág. 111. <<



[164] *Ibíd.*, pág. 180. <<

[165] *Ibíd.*, pág. 183. <<

[166] *Ibíd.*, pág. 184. <<

[167] *Ibíd.*, pág. 201. <<

[168] H. Hendrik, *The Memoirs of Hans Hendrik*, Trubner & Co., Londres, 1878, pág. 39. <<

[169] *Ibíd.* <<

[170] *Ibíd.* <<

[171] Hayes, op. cit., pág. 61. <<



[172] *Ibíd.*, pág. 232. <<

[173] *Ibíd.*, pág. 257. <<

[174] *Ibíd.*, pág. 251. <<

[175] *Ibíd.*, pág. 268. <<

[176] *Ibíd.*, pág. 269. <<

[177] *Ibíd.*, pág. 281. <<

[178] *Ibíd.*, pág. 285. <<

[179] *Ibíd.* <<



[180] *Ibíd.*, pág. 286. <<

[181] *Ibíd.*, pág. 289. <<

[182] *Ibíd.*, pág. 295. <<

[183] *Ibíd.*, pág. 315. <<

[184] *Ibíd.*, pág. 318. <<

[185] *Ibíd.*, pág. 342. <<

[186] *Ibíd.*, pág. 397. <<

[187] *Ibíd.*, pág. 399. <<



[188] *Journal of the American Geographical Society*, 1870, pág. 24. <<

[189] C. Hall, *Life with the Esquimaux*, vol. I, Sampson, Low, Son and Marston, Londres, 1864, pág. 23. <<

[190] *Ibíd.*, pág. 83. <<

[191] *Ibíd.*, pág. 156. <<

[192] *Ibíd.*, pág. 39. <<

[193] *Ibíd.*, pág. 107. <<

[194] *Ibíd.*, pág. 163. <<

[195] *Ibíd.* <<



[196] *Ibíd.*, pág. 168. <<

[197] *Ibíd.*, pág. 101. <<

[198] *Ibíd.*, pág. 168. <<

[199] *Ibíd.*, pág. 134. <<

[200] *Ibíd.*, pág. 107. <<

[201] *Ibíd.*, pág. 135. <<

[202] *Ibíd.*, pág. 182. <<

[203] *Ibíd.*, vol. II, pág. 209. <<



[204] *Ibíd.*, vol. I, pág. 227. <<

[205] *Ibíd.*, vol. II, pág. 80. <<

[206] *Ibíd.*, vol. I, pág. 290. <<

[207] *Ibíd.*, vol. II pág. 143. <<

[208] *Ibíd.*, pág. 144. <<

[209] *Ibíd.*, pág. 133. <<

[210] *Ibíd.*, pág. 144. <<

[211] J. Nourse, *Narrative of the Second Arctic Expedition made by Charles F. Hall*, Government. Printing Office, Washington, 1879, pág. 8 <<



[212] Hall, op. cit., vol. I, pág. 318. <<

[213] Nourse, op. cit., pág. 4. <<

[214] *Ibíd.*, pág. xvii. <<

[215] *Ibíd.*, pág. 39. <<

[216] *Ibíd.*, pág. 25. <<

[217] La demanda fue desestimada. Años después, Snow, ya jubilado, encontró una edición inglesa del libro de Hall. Escribió comentarios coléricos en los márgenes: «¡Qué mentira!», «¡Esto lo escribí yo!», «¡Embustero!», «Todo de W. P. S». (*N. del T.*). <<

[218] C. Loomis, *Weird and Tragic Shores*, Macmillan, Londres, 1972, pág. 177. <<

[219] *Journal of the American Geographical Society*, vol. III, pág. 406. <<



[220] Nourse, op. cit., pág. 308. <<

[221] *Ibíd.*, pág. 238. <<

[222] *Ibíd.*, pág. 261. <<

[223] *Ibíd.*, pág. 158. <<

[224] Loomis, op. cit., pág. 229. <<

[225] Nourse, op. cit., pág. xxi. <<

[226] *Journal of the American Geographical Society*, 1881, pág. 120. <<

[227] *Ibíd.*, pág. 217. <<



[228] *Ibíd.*, pág. 234. <<

[229] *Ibíd.*, pág. 250. <<

[230] *Ibíd.*, pág. 249. <<

[231] *Journal of the American Geographical Society*, vol. III, pág. 407. <<

[232] C. Holland, ed., *Farthest North*, Robinson, Londres, 1994, pág. 54. <<

[233] *Ibíd.*, pág. 63. <<

[234] *Ibíd.* <<

[235] John Bull es la personificación de Inglaterra. (*N. del T.*). <<



[236] *Journal of the American Geographical Society*, 1870, pág. 26. <<

[237] *Ibíd.*, pág. ci. <<

[238] K. Koldewey, *The German Arctic Expedition of 1869-1870*, Sampson, Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1874, pág. 6. <<

[239] *Ibíd.*, pág. 17. <<

[240] *Ibíd.*, pág. 57. <<

[241] *Ibíd.*, pág. 73. <<

[242] *Ibíd.*, pág. 74. <<

[243] *Ibíd.*, pág. 309. <<



[244] *Ibíd.*, págs. 407-410. <<

[245] *Ibíd.*, pág. 410. <<

[246] El explorador de África David Livingstone dijo algo muy parecido sobre el ataque de un león: «No hubo ninguna sensación de dolor ni sentimiento de terror. Fue como lo que describen los pacientes que están parcialmente bajo los efectos del cloroformo, los cuales ven toda la operación, pero no sienten el bisturí» [\[1038\]](#)<<

[1038] D. Smith, *Arctic Expeditions*, Fullarton, Jack & Co., Londres, 1880, pág. 782.

<<

[247] Koldewey, op. cit., pág. 440. <<

[248] Smith, op. cit., pág. 773. <<

[249] Koldewey, op. cit., págs. 90-91. <<

[250] *Ibíd.*, pág. 102. <<



[251] *Ibíd.*, pág. 106. <<

[252] *Ibíd.*, pág. 108. <<

[253] *Ibíd.*, pág. 112. <<

[254] *Ibíd.*, pág. 109. <<

[255] *Ibíd.* <<

[256] *Ibíd.*, pág. 110. <<

[257] *Ibíd.*, pág. 117. <<

[258] *Ibíd.*, pág. 101. <<



[259] *Ibíd.*, pág. 127. <<

[260] *Ibíd.*, pág. 131. <<

[261] *Ibíd.*, pág. 131. <<

[262] *Ibíd.*, pág. 132. <<

[263] *Ibíd.*, pág. 133. <<

[264] *Ibíd.*, pág. 134. <<

[265] *Ibíd.*, pág. 148. <<

[266] *Ibíd.*, págs. 176-178. <<



[267] *Ibíd.*, pág. 178. <<

[268] *Ibíd.* <<

[269] *Ibíd.*, pág. 222. <<

[270] *Ibíd.* <<

[271] *Ibíd.*, pág. 207. <<

[272] *Ibíd.*, pág. 188. <<

[273] *Ibíd.*, pág. 208. <<

[274] *Ibíd.* <<



[275] *Ibíd.*, pág. 261. <<

[276] *Proceedings of the Royal Geographical Society*, vol. XV, pág. 112. <<

[277] Koldewey, op. cit., pág. 571. <<

[278] *Ibíd.*, pág. 264. <<

[279] J. Wiggins, ed., *The Austro-German Polar Expedition under the command of Lieutenant Weyprecht*, William Carr, Londres, 1875, pág. 30. <<

[280] *Ibíd.*, pág. 10. <<

[281] *Ibíd.*, págs. 12-25. <<

[282] *Ibíd.*, pág. 30. <<



[283] *Ibíd.* <<

[284] J. Payer, *New Lands Within the Arctic Circle*, vol. I, Macmillan, Londres, 1876, pág. 133. <<

[285] *Ibíd.*, pág. 150. <<

[286] *Ibíd.*, pág. 167. <<

[287] *Ibíd.*, págs. 163-164. <<

[288] *Ibíd.*, pág. 165. <<

[289] *Ibíd.*, pág. 167. <<

[290] *Ibíd.*, pág. 173. <<



[291] *Ibíd.*, pág. 168. <<

[292] *Ibíd.*, pág. 277. <<

[293] *Ibíd.*, pág. 279. <<

[294] *Ibíd.*, págs. 279-280. <<

[295] *Ibíd.*, pág. 280. <<

[296] *Ibíd.*, pág. 287. <<

[297] *Ibíd.* <<

[298] *Ibíd.*, pág. 288. <<



[299] *Ibíd.*, pág. 289. <<

[300] *Ibíd.* <<

[301] O. Krisch, *Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch*, Leykam-Verlag, Graz-Viena, 1973, pág. 113. <<

[302] K. Koldewey, *The German Arctic Expedition of 1869-1870*, Sampson, Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1874, pág. 353. <<

[303] J. Haller, *Erinnerungen eines Tiroler Teilnehmers an Julius v. Payer's Nordpol-Expedition*, Universitätsverlag Wagner, Innsbruck, 1959, pág. 63. <<

[304] Payer, op. cit., vol. II, pág. 144. <<

[305] *Ibíd.*, pág. 145. <<

[306] Compradas en su último viaje a Groenlandia; se confeccionaban con pieles de ave dejando las plumas en la parte de dentro para obtener el máximo aislamiento. (*N. del A.*). <<



[307] *Ibíd.*, pág. 147. <<

[308] *Ibíd.*, pág. 148. <<

[309] *Ibíd.*, pág. 149. <<

[310] *Ibíd.* <<

[311] *Ibíd.*, pág. 154. <<

[312] *Ibíd.*, pág. 166. <<

[313] OA-B/205, citado C. Ransmayr. <<

[314] *Ibíd.* <<



[315] *Ibíd.* <<

[316] *Ibíd.*, pág. 265. <<

[317] *Ibíd.*, pág. 266. <<

[318] *Ibíd.*, pág. 270. <<

[319] J. Payer, *Die Oesterreichisch-Ungarische Nordpol-Expedition*, Alfred Holder, Viena, 1876, pág. 443. <<

[320] *Neue Freie Presse*, 26 de septiembre de 1874, citado C. Ransmayr. <<

[321] C. Holland, ed., *Farthest North*, Robinson, Londres, 1994, pág. 72. <<

[322] Payer, op. cit., pág. 221. <<



[323] Wiggins, op. cit., pág. 335. <<

[324] E. Blake, ed., *Arctic Experiences*, Sampson, Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1874, pág. 133. <<

[325] *Ibíd.*, pág. 142. <<

[326] *Ibíd.*, pág. 130. <<

[327] C. Loomis, *Weird and Tragic Shores*, Macmillan, Londres, 1972, pág. 254. <<

[328] *Journal of the American Geographical Society*, vol. III, págs. 70-71. <<

[329] Blake, op. cit., pág. 110. <<

[330] *Ibíd.*, pág. 109. <<



[331] Loomis, op. cit., pág. 267. <<

[332] Blake, op. cit., pág. 147. <<

[333] *Ibíd.*, pág. 148. <<

[334] *Ibíd.* <<

[335] *Ibíd.*, pág. 149. <<

[336] *Ibíd.*, pág. 148. <<

[337] *Ibíd.*, pág. 150. <<

[338] *Ibíd.* <<



[339] *Ibíd.*, pág. 154. <<

[340] Loomis, op. cit., pág. 269. <<

[341] Blake, op. cit., pág. 467. <<

[342] C. Davis, *Narrative of the North Polar Expedition*, Government Printing Office, Washington, 1876, pág. 130. <<

[343] Blake, op. cit., pág. 155. <<

[344] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 390. <<

[345] Loomis, op. cit., pág. 162. <<

[346] *Ibíd.* <<



[347] *Ibíd.* <<

[348] *Ibíd.* <<

[349] *Ibíd.* <<

[350] *Ibíd.* <<

[351] *Ibíd.*, pág. 165. <<

[352] Loomis, op. cit., pág. 330. <<

[353] Blake, op. cit., pág. 474. <<

[354] *Ibíd.*, 476. <<



[355] Berton, op. cit., pág. 393. <<

[356] *Ibíd.* <<

[357] Loomis, op. cit., págs. 302-303. <<

[358] Blake, op. cit., pág. 471. <<

[359] *Ibíd.*, pág. 171. <<

[360] Berton, op. cit., pág. 394. <<

[361] Blake, op. cit., pág. 198. <<

[362] Loomis, op. cit., pág. 290. <<



[363] Blake, op. cit., pág. 219. <<

[364] *Ibíd.*, pág. 233. <<

[365] *Ibíd.*, pág. 237. <<

[366] *Ibíd.*, pág. 240. <<

[367] *Ibíd.*, pág. 247. <<

[368] *Ibíd.*, pág. 243. <<

[369] *Ibíd.*, pág. 247. <<

[370] *Ibíd.*, pág. 242. <<



[371] *Ibíd.*, pág. 306. <<

[372] *Ibíd.*, pág. 314. <<

[373] *Ibíd.*, pág. 318. <<

[374] *Ibíd.* <<

[375] *Ibíd.*, pág. 319. <<

[376] *Ibíd.*, pág. 231. <<

[377] *Ibíd.*, págs. 322-323. <<

[378] *Ibíd.*, pág. 332. <<



[379] *Ibíd.* <<

[380] J. Wright, *Geography in the Making*, American Geographical Society, Nueva York, 1952, pág. 89. <<

[381] E. Blake, *Arctic Experiences*, Sampson, Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1874, pág. 19. <<

[382] *Proceedings of the Royal Geographical Society*, vol. IX, pág. 43. <<

[383] *Ibíd.*, págs. 52-53. <<

[384] *Ibíd.*, pág. 53. <<

[385] *Ibíd.*, pág. 54. <<

[386] *Ibíd.*, pág. 58. <<



[387] *Ibíd.*, pág. 148. <<

[388] *Ibíd.*, págs. 143-145. <<

[389] *Proceedings of the Royal Geographical Society*, vol. XII, pág. 93. <<

[390] *Ibíd.*, pág. 94. <<

[391] *Ibíd.*, pág. 96. <<

[392] *Ibíd.*, pág. 108. <<

[393] C. Markham, *The Threshold of the Unknown Region*, Sampson, Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1873, pág. 117. <<

[394] *Ibíd.*, pág. 274. <<



[395] *Proceedings of the Royal Geographical Society*, vol. XII, pág. 102. <<

[396] Markham, op. cit., pág. 270. <<

[397] *Gentleman's Magazine*, vol. XV, pág. 45. <<

[398] Para dar una idea de lo que interesaba a los científicos de la época, se pidió a Nares que investigase temas bajo los siguientes epígrafes: Etnología, Mamíferos, Ornitología, Ictiología, Moluscos, Insectos y Arácnidos, Crustáceos, Anélidos, Equinodermos, Briozoos, Hidrozoos, Espongiarios, Rizópodos, Botánica y Geología, También debía informar sobre el glaciar de Petermann, redactar un resumen meteorológico, tomar nota de las observaciones de las mareas y de los detalles completos de todo lo que cazase la expedición. (*N. del A.*). <<

[399] G. Nares, *Narrative of A Voyage To The Polar Sea*, Sampson, Low, Marston, Searle & Rivington, Londres, 1877, vol. I, pág. 2. <<

[400] *Ibíd.*, pág. 1. <<

[401] *Ibíd.*, pág. 26. <<

[402] *Blackwood's Magazine*, vol. CXVII, pág. 778. <<



[403] *Royal Geographical Society President's Addresses, 1869-1875*, pág. 94. <<

[404] *Blackwood's Magazine*, vol. CXVII, pág. 789. <<

[405] Markham, op. cit., pág. 141. <<

[406] SPRI, MS 38. Diario de Rawson, vol. II. <<

[407] SPRI, MS 38. Diario de Rawson, vol. II. <<

[408] Descubrieron que el hielo marino poseía la peculiar propiedad de no ser resbaladizo. Así pues, para crear la pista de patinaje, tuvieron que echar agua dulce sobre la superficie nivelada y dejar que se helara. (*N. del A.*). <<

[409] Nares, op. cit., pág. 195. <<

[410] *Ibíd.* <<



[411] *Ibíd.* <<

[412] Un ejemplo del diario de Rawson, tal como lo ideó el capellán: «¿Por qué es probable que los dos gatos que tenemos a bordo huelan más que cualquier otro gato? ¡Porque si llegan un poco más arriba, se convertirán en turones!» <<

[1039] SPRI, MS 38, Diario de Rawson, vol. III. <<

[413] Nares, op. cit., pág. 200. <<

[414] E. Moss, *Shores of the Polar Sea*, Marcus Ward, Londres, 1878, pág. 42. <<

[415] *Ibíd.*, pág. 41. <<

[416] *Ibíd.*, pág. 42. <<

[417] RGS, Diario de Feilden. <<



[418] *Ibíd.* <<

[419] RGS, Markham a su madre, 26-10-76. <<

[420] *Fraser's Magazine*, vol. XIV, pág. 789. <<

[421] Nares, op. cit., pág. 283. <<

[422] Moss, op. cit., págs. 56-57. <<

[423] *Ibíd.*, pág. 59. <<

[424] *Ibíd.* <<

[425] *Proceedings of the Royal Geographical Society*, vol. XXI, pág. 113. <<



[426] RGS, Papeles de Nares. <<

[427] SPRI, MS 396/2, Diario de Markham. <<

[428] *Ibíd.* <<

[429] Nares, op. cit., págs. 353 y sigs. <<

[430] SPRI, MS 396/2, Diario de Markham. <<

[431] *Ibíd.* <<

[432] A. Markham, *The Great Frozen Sea*, Daldy, Isbister & Co., Londres, 1878, pág. 232. <<

[433] SPRI, MS 396/2, Diario de Markham. <<



[434] *Ibíd.* <<

[435] RGS, Markham a su madre, 26 de octubre de 1876. <<

[436] *Ibíd.* <<

[437] Nares, op. cit., pág. 375. <<

[438] *Ibíd.*, pág. 385. <<

[439] *Ibíd.*, pág. 344. <<

[440] RGS, Diario de Feilden. <<

[441] Moss, op. cit., pág. 64. <<



[442] RGS, Diario de Feilden. <<

[443] Nares, op. cit., vol. II, pág. 34. <<

[444] *Report of the Committee appointed by the Lord Commissioners of the Admiralty to enquire into... The recent Arctic Expedition, HM Stationery Office, London, 1877, Minutes of Evidence, pág. 3. <<*

[445] *Ibíd.*, pág. 49. <<

[446] Moss, op. cit., pág. 69. <<

[447] Nares, op. cit., vol. I, pág. 100. <<

[448] *Ibíd.*, pág. 101. <<

[449] *Ibíd.*, pág. 102. <<



[450] *Ibíd.*, pág. 103. <<

[451] *Ibíd.*, pág. 105. <<

[452] *Ibíd.* <<

[453] *Ibíd.* <<

[454] *Ibíd.*, pág. 108. <<

[455] *Ibíd.*, pág. 110. <<

[456] *Ibíd.*, pág. 113. <<

[457] K. Rasmussen, *Greenland by the Polar Sea*, Heinemann, Londres, 1921, pág. 96.

<<



[458] R. Peary, *Nearest the Pole*, Hutchinson, Londres, 1907, pág. 332. <<

[459] H. Hendrik, *Memoirs of Hans Hendrik*, Trubner & Co., Londres, 1878, pág. 89.

<<

[460] *Ibíd.*, pág. 90. <<

[461] *Ibíd.*, pág. 97. <<

[462] *Ibíd.*, pág. 98. <<

[463] SPRI, MS 174/5, Diario de Egerton. <<

[464] A. Markham, op. cit., pág. 399. <<

[465] Nares, op. cit., vol. II, pág. 186. <<



[466] Nares, op. cit., vol. II, pág. 186. <<

[467] *Proceedings of the Royal Geographical Society*, vol. XXI, pág. 96. <<

[468] *Quarterly Review*, vol. 143, pág. 186. <<

[469] *Ibíd.*, pág. 152. <<

[470] B. Riffenburgh, *The Myth of the Explorer*, Oxford University Press, Oxford, 1994, pág. 83. <<

[471] *North American Review*, marzo de 1877, pág. 236. <<

[472] *Report of the Committee...*, op. cit., pág. xxi. <<

[473] *Ibíd.*, pág. iv. <<



[474] *The Times*, 21 de mayo de 1877. <<

[475] *Proceedings of the Royal Geographical Society*, vol. XXI, pág. 105. <<

[476] Miembros de las clases populares de Londres. <<

[477] Nares, op. cit., vol. I, pág. xi. <<

[478] C. Weyprecht, *Fundamental Principles of Scientific Arctic Investigation*. Alocución pronunciada ante la 48.<sup>a</sup> reunión de naturalistas y médicos alemanes, el 18 de septiembre de 1875, Stein, Viena. <<

[479] *Ibíd.* <<

[480] *Ibíd.* <<

[481] R. Blumenfeld, *RDB'S Diary*, Heinemann, Londres, 1930, pág. 53. <<



[482] *Ibíd.*, pág. 34. <<

[483] D. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, Bobbs-Merrill, Indianápolis, 1928, pág. 279. <<

[484] R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, Doubleday, Nueva York, 1962, pág. 112. <<

[485] F. Bullard, *Famous War Correspondents*, Pitman, Londres, 1914, págs. 281-282.

<<

[486] RGS, Petermann al presidente de la Real Sociedad Geográfica. <<

[487] *Ibíd.* <<

[488] L. Guttridge, *Icebound*, Paragon, Nueva York, 1988, pág. 40. <<

[489] *Ibíd.* <<



[490] *Ibíd.*, pág. 17. <<

[491] *Ibíd.*, pág. 21. <<

[492] *Ibíd.*, págs. 52-53. <<

[493] *Ibíd.*, pág. 45. <<

[494] *Ibíd.*, pág. 47. <<

[495] *Ibíd.*, pág. 45. <<

[496] *Ibíd.*, pág. 46. <<

[497] *Ibíd.*, pág. 47. <<



[498] *Ibíd.*, pág. 89. <<

[499] *Ibíd.*, pág. 81. <<

[500] *Ibíd.*, pág. 78. <<

[501] G. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, Kegan Paul, Trench & Co., Londres, 1883, págs. 72-73. <<

[502] *Ibíd.*, pág. 72. <<

[503] Guttridge, op. cit., pág. 9. <<

[504] R. Newcomb, *Our Lost Explorers*, American Publishing Company, Hatford, 1882, pág. 27. <<

[505] *Ibíd.*, pág. 29. <<



[506] Guttridge, op. cit., pág. 76-77. <<

[507] De Long, op. cit., págs. 174. <<

[508] *Ibíd.*, pág. 199. <<

[509] Guttridge, op. cit., pág. 94. <<

[510] *Ibíd.*, pág. 94. <<

[511] De Long, op. cit., pág. 203. <<

[512] *Ibíd.*, pág. 80. <<

[513] *Ibíd.*, pág. 213. <<



[514] De Long, op. cit., pág. 177. <<

[515] Guttridge, op. cit., pág. 120. <<

[516] *Ibíd.*, pág. 131. <<

[517] G. Melville, *In the Lena Delta*, Longmans, Green & Co., Londres, 1897, pág. 14.

<<

[518] De Long, op. cit., pág. 373. <<

[519] *Ibíd.* <<

[520] *Ibíd.*, pág. 391. <<

[521] *Ibíd.*, vol. II, pág. 467. <<



[522] *Ibíd.*, vol. I, pág. 411. <<

[523] *Ibíd.*, vol. II, pág. 484. <<

[524] *Ibíd.*, vol. II, pág. 487. <<

[525] L. Guttridge, *Icebound*, Paragon, Nueva York, 1988, pág. 161. <<

[526] *Journal of the American Geographical Society*, vol. XII, págs. 272-273. <<

[527] Guttridge, op. cit., pág. 165. <<

[528] *Ibíd.*, pág. 166. <<

[529] G. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, vol. I, Kegan Paul, Trench & Co., Londres, 1883, pág. 498. <<



[530] *Ibíd.*, pág. 500. <<

[531] *Ibíd.*, pág. 504. <<

[532] Guttridge, op. cit., pág. 157. <<

[533] De Long, op. cit., pág. 540. <<

[534] G. Melville, *In the Lena Delta*, Longmans, Green & Co., Londres, 1987, pág. 18.

<<

[535] De Long, op. cit., págs. 566-569. <<

[536] R. Newcomb, *Our Lost Explorers*, American Publishing Company, Hartford, 1882, pág. 306. <<

[537] Melville, op. cit., pág. 31. <<



[538] *Ibíd.*, págs. 31-32. <<

[539] Newcomb, op. cit., págs. 208-209. <<

[540] *Ibíd.*, pág. 209. <<

[541] Newcomb, op. cit., pág. 184. <<

[542] *Ibíd.*, pág. 311. <<

[543] Guttridge, op. cit., pág. 201. <<

[544] Melville, op. cit., pág. 71. <<

[545] Guttridge, op. cit. <<



[546] De Long, op. cit., pág. 271. <<

[547] Guttridge, op. cit., págs. 254-255. <<

[548] De Long, op. cit., págs. 798-799. <<

[549] Newcomb, op. cit., págs. 116-117. <<

[550] Melville, op. cit., pág. 209. <<

[551] *Ibíd.*, pág. 221. <<

[552] Guttridge, op. cit., pág. 271. <<

[553] *Ibíd.*, pág. 274. <<



[554] *Ibíd.*, pág. 275. <<

[555] *Ibíd.*, págs. 275-276. <<

[556] L. Guttridge, *Icebound*, Paragon, Nueva York, 1988, pág. 293. <<

[557] *Ibíd.*, pág. 313. <<

[558] D. Brainard, en B. James, ed., *Six Came Back*, Bobbs-Merrill, Indianápolis, 1940, pág. 312. <<

[559] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 485. <<

[560] *Ibíd.* <<

[561] *Ibíd.* <<



[562] *The Alaska Journal*, invierno de 1984. <<

[563] F. Nansen, *The First Crossing of Greenland*, vol. I, Longmans, Green & Co., Londres, 1890, pág. 5. <<

[564] *Ibíd.*, vol. II, págs. 171-172. <<

[565] R. Huntford, *Nansen*, Duckworth, Londres, 1997, pág. 126. <<

[566] *Ibíd.*, pág. 131. <<

[567] *Ibíd.*, pág. 145. <<

[568] *Ibíd.* <<

[569] *Ibíd.*, pág. 147. <<



[570] RGS, Nansen a la señora Tweedie, 1-5-1892. <<

[571] Huntford, op. cit., pág. 148. <<

[572] *Ibíd.*, págs. 149-150. <<

[573] F. Nansen, *Farthest North*, vol. I, Constable, Londres, 1897, pág. 62. <<

[574] Huntford, op. cit., pág. 162. <<

[575] *Geographical Journal*, vol. I, pág. 31. <<

[576] *Ibíd.*, pág. 32. <<

[577] Nansen, op. cit., pág. 162. <<



[578] *Ibíd.*, pág. 41. <<

[579] F. Jackson, *The Lure of Unknown Lands*, G. Bell & Sons, Londres, 1935, pág. 55. <<

[580] Huntford, op. cit., pág. 147. <<

[581] Nansen, op. cit., vol. I, pág. 263. <<

[582] Huntford, op. cit., pág. 165. <<

[583] Nansen, op. cit., vol. I, págs. 355-356. <<

[584] Huntford, op. cit., pág. 188. <<

[585] Nansen, op. cit., vol. I, pág. 356. <<



[586] Huntford, op. cit., pág. 198. <<

[587] Nansen, op. cit., vol. I, pág. 369. <<

[588] Huntford, op. cit., pág. 217. <<

[589] *Ibíd.*, pág. 226. <<

[590] Nansen, op. cit., vol. I, pág. 330. <<

[591] *Ibíd.* <<

[592] *Ibíd.*, vol. II, pág. 136. <<

[593] *Ibíd.*, pág. 137. <<



[594] *Ibíd.*, págs. 140-141. <<

[595] *Ibíd.*, pág. 142. <<

[596] Huntford, op. cit., pág. 271. <<

[597] *Ibíd.*, pág. 272. <<

[598] *Ibíd.*, pág. 274. <<

[599] Nansen, op. cit., vol. II, pág. 226. <<

[600] *Ibíd.*, pág. 227. <<

[601] Huntford, op. cit., pág. 296. <<



[602] *Ibíd.*, pág. 301. <<

[603] R. Huntford, *Nansen*, Duckworth, Londres, 1997, pág. 323. <<

[604] *Ibíd.*, pág. 324. <<

[605] *Ibíd.*, pág. 346. <<

[606] R Nansen, *Farthest North*, vol. II, Constable, Londres, 1897, pág. 621. <<

[607] S. Andrée, *The Andrée Diaries*, John Lane, Londres, 1931, pág. 10. <<

[608] *Ibíd.*, pág. 38. <<

[609] *Report of the Sixth International Geographical Congress, held in London, 1895,*  
pág. 225. <<



[610] *Ibíd.* <<

[611] *Ibíd.*, pág. 223. <<

[612] *Ibíd.*, pág. 224. <<

[613] *Ibíd.*, pág. 226. <<

[614] B. Riffenburgh, *The Myth of the Explorer*, Oxford University Press, Oxford, 1994, pág. 158. <<

[615] *Geographical Journal*, vol. II, pág. 325. <<

[616] Andrée, op. cit., pág. 40. <<

[617] Huntford, op. cit., pág. 350. <<



[618] *Ibíd.*, 307. <<

[619] *Ibíd.*, pág. 310. <<

[620] Nansen, op. cit., vol. II, pág. 395. <<

[621] Huntford, op. cit., pág. 319. <<

[622] *Ibíd.* <<

[623] *Ibíd.*, pág. 335. <<

[624] *Ibíd.* <<

[625] Nansen, op. cit., vol. II, pág. 447. <<



[626] F. Jackson, *The Lure of the Unknown*, G. Bell & Sons, Londres, 1935, pág. 165.

<<

[627] *Ibíd.*, pág. 166. <<

[628] RGS, Jackson a Bromwich, 10-7-1896. <<

[629] F. Jackson, *A Thousand Days in the Arctic*, vol. II, Harper, Londres, 1899, pág. 66. <<

[630] *Ibíd.*, págs. 62-63. <<

[631] RGS, Jakson a Bromwich, 10-7-1896. <<

[632] Jackson, *The Lure...*, op. cit., pág. 167. <<

[633] Nansen, op. cit., vol. II, pág. 466. <<



[634] Jackson, *A Thousand Days...*, op. cit., pág. 74. <<

[635] *Ibíd.*, pág. 71. <<

[636] *Ibíd.*, pág. 91. <<

[637] *Ibíd.*, pág. 73. <<

[638] RGS, Jackson a Bromwich, 10-7-1896. <<

[639] Huntford, op. cit., pág. 345. <<

[640] *Ibíd.*, pág. 352. <<

[641] RGS, Jackson a Bromwich, 10-7-1896. <<



[642] Nansen, op. cit., vol. II, pág. 516. <<

[643] Huntford, op. cit., pág. 358. <<

[644] *Ibíd.*, pág. 354. <<

[645] *Ibíd.*, pág. 362. <<

[646] *Ibíd.* <<

[647] Riffenburgh, op. cit., pág. 155. <<

[648] *Ibíd.*, pág. 154. <<

[649] *Ibíd.*, pág. 153. <<



[650] Jackson, *The Lure...*, op. cit., págs. 168-171. <<

[651] S. Andrée, *The Andrée Diaries*, John Lane, Londres, 1931, pág. 53. <<

[652] *Ibíd.*, pág. 51. <<

[653] H. Lachambre y A. Machuron, *Andrée and his balloon*, Constable, Londres, 1898, pág. 301. <<

[654] Andrée, op. cit., pág. 6. <<

[655] Lachambre, op. cit., pág. 300-301. <<

[656] *Ibíd.*, pág. 305. <<

[657] Andrée, op. cit., pág. 89. <<



[658] *Ibíd.*, pág. 76. <<

[659] *Ibíd.*, pág. 85. <<

[660] *Ibíd.* <<

[661] *Ibíd.*, pág. 86. <<

[662] *Ibíd.*, pág. 88. <<

[663] *Ibíd.*, pág. 445. <<

[664] *Ibíd.*, pág. 92. <<

[665] *Ibíd.*, pág. 95. <<



[666] *Ibíd.*, pág. 357. <<

[667] F. Jackson, *The Lure of the Unknown Lands*, G. Bell & Sons, Londres, 1935, pág. 212. <<

[668] Andrée, op. cit., pág. 451. <<

[669] *Ibíd.*, págs. 449-450. <<

[670] *Ibíd.*, pág. 451. <<

[671] *Ibíd.*, pág. 443. <<

[672] *Ibíd.*, pág. 395. <<

[673] *Ibíd.*, pág. 393. <<



[674] *Ibíd.*, pág. 398. <<

[675] *Ibíd.*, pág. 401. <<

[676] *Ibíd.*, pág. 412. <<

[677] *Ibíd.* <<

[678] *Ibíd.*, págs. 415-416. <<

[679] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 511. <<

[680] J. Weems, *Peary: The Explorer and the Man*, Eyre & Spottiswoode, Londres, 1967, pág. 53. <<

[681] W. Herbert, *The Noose of Laurels*, Hodder & Stoughton, Londres, 1989, pág. 45.

<<



[682] *Ibíd.* <<

[683] *Ibíd.*, pág. 47. <<

[684] *Ibíd.*, pág. 48. <<

[685] *Ibíd.*, pág. 49. <<

[686] R. Peary, *Northward over the Great Ice*, vol. I, Methuen, Londres, 1898, pág. xxxiv. <<

[687] *Ibíd.* <<

[688] *Ibíd.*, pág. 39 <<

[689] Weems, op. cit., pág. 84. <<



[690] Peary, op. cit., pág. xxxvii. <<

[691] Weems, op. cit., pág. 100. <<

[692] *Ibíd.*, págs. 69-70. <<

[693] *Ibíd.*, pág. 72. <<

[694] Peary, op. cit., pág. 45. <<

[695] A. Bierce, *The Enlarged Devil's Dictionary*, Doubleday, Nueva York, 1967, pág. 42. <<

[696] Herbert, op. cit., pág. 66. <<

[697] Peary, op. cit., pág. 47. <<



[698] J. Peary, *My Arctic Journal*, Longmans, Green & Co., Londres, 1893, págs. 4-5.

<<

[699] F. Cook, *My Attainment of the Pole*, The Polar Publishing Co., Nueva York, 1911, pág. 63. <<

[700] R. Peary, op. cit., págs. 343-344. <<

[701] Herbert, op. cit., pág. 89. <<

[702] *Ibíd.* <<

[703] *Ibíd.* <<

[704] *Ibíd.*, pág. 88. <<

[705] R. Peary, op. cit., pág. 550. <<



[706] R. Peary, *Nearest the Pole*, Hutchinson, Londres, 1907, pág. 390. <<

[707] R. Peary, *Northwards...*, op. cit., vol. II, pág. 72. <<

[708] *Ibíd.*, págs. 75-76. <<

[709] J. Hayes, *Robert Edwin Peary*, Grant Richards & Humphrey Toulmin, Londres, 1923, pág. 25-26. <<

[710] R. Peary, *Northwards...*, op. cit., vol. II, pág. 100. <<

[711] Herbert, op. cit., pág. 107. <<

[712] R. Peary, *Northwards...*, op. cit., vol. II, pág. 155. <<

[713] Herbert, op. cit., pág. 99. <<



[714] Weems, op. cit., pág. 149. <<

[715] R. Peary, *Northwards...*, op. cit., vol. II, pág. 294. <<

[716] Herbert, op. cit., pág. 101. <<

[717] *Ibíd.*, pág. 104. <<

[718] *Ibíd.* <<

[719] R. Peary, *Northwards...*, op. cit., vol. II, págs. 467-468. <<

[720] Weems, op. cit., pág. 164. <<

[721] R. Peary, *Northwards...*, op. cit., vol. I, págs. 572-583. <<



[722] *Ibíd.*, pág. 574. <<

[723] K. Harper, *Give Me My Father's Body*, Profile Books, Londres, 2000, pág. 19.

<<

[724] Berton, op. cit., pág. 520. <<

[725] W. Herbert, *The Noose of Laurels*, Hodder & Stoughton, Londres, 1989, pág. 110. <<

[726] *Ibíd.*, pág. 154. <<

[727] R. Peary, *Nearest the Pole*, Hutchinson, Londres, 1907, pág. 296. <<

[728] Herbert, op. cit., pág. 111. <<

[729] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 522. <<



[730] B. Robinson, *Dark Companion*, Hodder & Stoughton, Londres, 1948, pág. 134.

<<

[731] O. Sverdrup, *New Lands: Four Years in the Arctic Regions*, vol. I, Longmans, Green & Co., Londres, 1904, pág. 98. <<

[732] Robinson, op. cit., 1904, pág. 98. <<

[733] Herbert, op. cit., pág. 138. <<

[734] *Ibíd.* <<

[735] Sverdrup, op. cit., pág. 115. <<

[736] *Ibíd.*, págs. 115-116. <<

[737] *Ibíd.*, pág. 117. <<



[738] R. Peary, *The North Pole*, Dover, Nueva York, 1986, pág. 95. <<

[739] Herbert, op. cit., pág. 121. <<

[740] Peary, *Nearest...*, op. cit., págs. 325-326. <<

[741] J. Weems, *Peary: The Explorer and the Man*, Eyre & Spottiswoode, Londres, 1876, pág. 191. <<

[742] *Ibíd.* <<

[743] *Ibíd.*, pág. 193. <<

[744] *Ibíd.*, pág. 198. <<

[745] *Ibíd.*, pág. 190. <<



[746] F. Cook, *My Attainment of the North Pole*, The Polar Publishing Company, Nueva York, 1911, pág. 484. <<

[747] *Ibíd.* <<

[748] B. Riffenburgh, *The Myth of the Explorer*, Oxford University Press, Oxford, 1994, pág. 171. <<

[749] Peary, *Nearest...*, op. cit., pág. 344. <<

[750] Weems, op. cit., pág. 200. <<

[751] *Ibíd.*, pags. 200-201. <<

[752] B. Riffenburgh, *The Myth of the Explorer*, Oxford University Press, 1994, pág. 156. <<

[753] *Ibíd.* <<



[754] RGS - Papeles de Feilden. <<

[755] L. Abruzzi, *On the Polar Star in the Arctic Sea*, vol. I, Hutchinson, Londres, 1903, pág. vii. <<

[756] *Ibíd.*, pág. viii. <<

[757] H. Wright, *The Great White North*, Macmillan, Nueva York, 1910, pág. 426. <<

[758] L. Abruzzi, *Farther North than Nansen*, Howard Wilford Bell, Londres, 1901, pág. 4. <<

[759] *Ibíd.*, pág. 5. <<

[760] Abruzzi, *On the Polar Star...*, op. cit., vol. I, pág. 143. <<

[761] Abruzzi, *Farther North...*, op. cit., pág. 23. <<



[762] *Ibíd.* <<

[763] Abruzzi, *On the Polar Star...*, op. cit., pág. 189. <<

[764] Abruzzi, *Farther North...*, op. cit., pág. 43. <<

[765] *Ibíd.*, pág. 49. <<

[766] *Ibíd.* <<

[767] *Ibíd.*, pág. 50. <<

[768] *Ibíd.*, pág. 55. <<

[769] *Ibíd.*, págs. 55-56. <<



[770] *Ibíd.*, pág. 57. <<

[771] *Ibíd.*, pág. 58. <<

[772] *Ibíd.* <<

[773] *Ibíd.*, pág. 59. <<

[774] *Ibíd.*, pág. 60. <<

[775] Abruzzi, *On the Polar Star...*, op. cit., vol. II, pág. 500. <<

[776] *Ibíd.*, pág. 504. <<

[777] *Ibíd.*, pág. 500. <<



[778] *Ibíd.*, pág. 508. <<

[779] *Ibíd.*, pág. 509. <<

[780] *Ibíd.*, pág. 515. <<

[781] *Ibíd.*, pág. 517. <<

[782] *Ibíd.*, pág. 519. <<

[783] *Ibíd.*, pág. 526. <<

[784] *Ibíd.*, pág. 534. <<

[785] *Ibíd.*, pág. 540. <<



[786] *Ibíd.*, pág. 559. <<

[787] *Ibíd.*, pág. 562. <<

[788] *Ibíd.*, pág. 561. <<

[789] *Ibíd.*, pág. 569. <<

[790] *Ibíd.*, pág. 578. <<

[791] *Ibíd.*, pág. 582. <<

[792] *Ibíd.*, pág. 583. <<

[793] *Ibíd.*, pág. 584. <<



[794] *Ibíd.*, pág. 585. <<

[795] *Ibíd.*, pág. 588. <<

[796] Abruzzi, *Farther North...*, op. cit., pág. 73. <<

[797] *Ibíd.* <<

[798] *Ibíd.*, pág. 75. <<

[799] Abruzzi, *On the Polar Star...*, op. cit., vol. I, pág. 269. <<

[800] *Ibíd.*, vol. II, pág. 612. <<

[801] *Ibíd.*, vol. I, pág. 322. <<



[802] R. Huntford, *Nansen*, Duckworth, Londres, 1997, pág. 383. <<

[803] *Ibíd.* <<

[804] W. Herbert, *The Noose of Laurels*, Hodder & Stoughton, Londres, 1989, pág. 151. <<

[805] L. Abruzzi, *On the Polar Star in the Arctic Seas*, vol. II, Hutchinson, Londres, 1903, pág. 486. <<

[806] B. Riffenburgh, *The Myth of the Explorer*, Oxford University Press, Oxford, 1994, pág. 168. <<

[807] B. Robinson, *Dark Companion*, Hodder & Stoughton, Londres, 1948, pág. 169.

<<

[808] Riffenburgh, op. cit., pág. 168. <<

[809] *Ibíd.* <<



[810] Herbert, op. cit., pág. 149. <<

[811] *Ibíd.*, pág. 150. <<

[812] *Ibíd.* <<

[813] *Ibíd.*, pág. 155. <<

[814] *Ibíd.* <<

[815] *Ibíd.*, pág. 156. <<

[816] *Ibíd.* <<

[817] R. Peary, *Nearest the Pole*, Hutchinson, Londres, 1907, pág. 33. <<



[818] W. Hobbs, *Peary*, Macmillan, Nueva York, 1936. <<

[819] Peary, op. cit., pág. 44. <<

[820] *Ibíd.*, pág. 45. <<

[821] *Ibíd.*, pág. 47. <<

[822] *Ibíd.*, pág. 46. <<

[823] *Ibíd.*, pág. 51. <<

[824] *Ibíd.*, pág. 101. <<

[825] *Ibíd.*, pág. 135. <<



[826] *Ibíd.*, págs. 145-146. <<

[827] *Ibíd.*, pág. 146. <<

[828] *Ibíd.*, pág. 190. <<

[829] *Ibíd.*, pág. 206. <<

[830] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1998, pág. 564. <<

[831] Peary, op. cit., pág. 225. <<

[832] *Ibíd.*, pág. 240. <<

[833] R. Bartlett, *The Log of Bob Bartlett*, Putnam's. Nueva York, 1928, pág. 166. <<



[834] *Ibíd.*, págs. 168-169. <<

[835] Herbert, op. cit., pág. 200. <<

[836] Bartlett, op. cit., pág. 178. <<

[837] B. Riffenburgh, *The Myth of the Explorer*, Oxford University Press, Oxford, 1994, pág. 169. <<

[838] R. Bartlett, *The Log of Bob Bartlett*, Putnam's, Nueva York, 1928, op. cit., pág. 182. <<

[839] R. Peary, *Nearest the Pole*, Hutchinson, Londres, 1907, pág. ix. <<

[840] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 566. <<

[841] *Ibíd.* <<



[842] Bartlett, op. cit., pág. 182. <<

[843] *The Alaska Journal*, invierno de 1984, pág. 31. <<

[844] *Ibíd.*, pág. 32. <<

[845] K. Harper, *Give Me My Father's Body*, Profile Books, Londres, 2000, pág. 83.

<<

[846] *Ibíd.* <<

[847] *Ibíd.*, pág. 137. <<

[848] *Ibíd.*, pág. 145. <<

[849] Riffenburgh, op. cit., pág. 170. <<



[850] R. Amundsen, *My Life As An Explorer*, Heinemann, Londres, 1927. <<

[851] J. Weems, *Peary: The Explorer and the Man*, Eyre & Spottiswoode, Londres, 1967, pág. 230. <<

[852] Riffenburgh, op. cit., pág. 171. <<

[853] Weems, op. cit., pág. 231. <<

[854] Berton, op. cit., pág. 567. <<

[855] *Ibíd.*, pág. 568. <<

[856] *New York Times*, citado 9 de septiembre de 1909. <<

[857] R. Peary, *The North Pole*, Dover, Nueva York, 1986, pág 17. <<



[858] *Ibíd.*, pág. 18. <<

[859] Riffenburgh, op. cit., pág. 169. <<

[860] Peary, op. cit., pág. 27. <<

[861] *Ibíd.*, pág. 19. <<

[862] Berton, op. cit., pág. 570. <<

[863] Peary, *The North Pole*, op. cit., pág. 29. <<

[864] *Ibíd.*, pág. 44. <<

[865] *Ibíd.*, 47. <<



[866] *Ibíd.* <<

[867] *Ibíd.* <<

[868] M. Henson, *A Black Explorer at the North Pole*, Bison Books, Lincoln, 1989, pág. 26. <<

[869] B. Robinson, *Dark Companion*, Hodder & Stoughton, Londres, 1948, pág. 208.

<<

[870] Berton, op. cit., pág. 570. <<

[871] Herbert, op. cit., pág. 221. <<

[872] Peary, *The North Pole*, op. cit., pág. 74. <<

[873] *Ibíd.* <<



[874] Bartlett, op. cit., pág. 185. <<

[875] *Ibíd.* <<

[876] Peary, *The North Pole*, op. cit., pág. 125. <<

[877] *Ibíd.*, pág. 167. <<

[878] *Ibíd.*, 167. <<

[879] Henson, op. cit., pág. 89. <<

[880] *Ibíd.*, pág. 91. <<

[881] Peary, *The North Pole*, op. cit., pág. 232. <<



[882] *Ibíd.*, pág. 235. <<

[883] *Ibíd.*, pág. 259. <<

[884] Acrónimo de Daughters of the American Revolution (Hijas de la Revolución Estadounidense), asociación patriótica formada por mujeres descendientes de las familias que destacaron durante la guerra de independencia contra los ingleses. (*N. del T.*). <<

[885] Polo Norte. (*N. del T.*). <<

[886] Berton, op. cit., pág. 583. <<

[887] Peary, *The North Pole*, op. cit., pág. 272. <<

[888] *Ibíd.* <<

[889] H. Horwood, *Bartlett: The Great Canadian Explorer*, Doubleday, Nueva York, 1977, págs. 87-88. <<



[890] Bartlett, op. cit., pág. 195. <<

[891] *Ibíd.* <<

[892] Berton, op cit., págs. 578-579. <<

[893] Peary, *The North Pole*, op. cit., pág. 282. <<

[894] Berton, op cit., págs. 583-584. <<

[895] Herbert, op. cit., pág. 247. <<

[896] Henson, op. cit., pág. 132. <<

[897] Peary, *The North Pole*, op. cit., pág. 297. <<



[898] *Ibíd.*, págs. 288-289. <<

[899] *Ibíd.*, pág. 290. <<

[900] Herbert, op. cit., pág. 253. <<

[901] Berton, op. cit., pág. 584. <<

[902] Peary, *The North Pole*, op. cit., pág. 316. <<

[903] R. Bartlett, *The Log of Bob Bartlett*, Putnam's, Nueva York 1928, pág. 197. <<

[904] W. Herbert, *The Noose of Laurels*, Hodder & Stoughton, Londres, 1989, pág. 256. <<

[905] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 586. <<



[906] *Ibíd.* <<

[907] M. Henson, *A Black Explorer at the North Pole*, Bison Books, Lincoln, 1989, pág. 176. <<

[908] Bartlet, op. cit., pág. 204. <<

[909] *New York Times*, 11 de septiembre de 1909. <<

[910] F. Cook, *My Attainment of the North Pole*, The Polar Publishing Co., Nueva York, 1911, pág. 287. <<

[911] *Ibíd.*, pág. 465. <<

[912] *Ibíd.* pág. 455. <<

[913] *Ibíd.*, pág. 466. <<



[914] Berton, op. cit., pág. 600. <<

[915] *Ibíd.* <<

[916] P. Gibbs, *Adventures in Journalism*, Heinemann, Londres, 1923, pág. 42. <<

[917] *Ibíd.*, pág. 43. <<

[918] *New York Tribune*, 9 de septiembre de 1909. <<

[919] Berton, op. cit., pág. 601. <<

[920] Herbert, op. cit., pág. 283. <<

[921] *Ibíd.* <<



[922] Berton, op. cit., pág. 602. <<

[923] B. Riffenburgh, *The Myth of the Explorer*, Oxford University Press, Oxford, 1994, pág. 177. <<

[924] *Ibíd.* <<

[925] Berton, op. cit., pág. 604. <<

[926] Riffenburgh, op. cit., pág. 182. <<

[927] Herbert, op. cit., pág. 289. <<

[928] *Ibíd.*, pág. 287. <<

[929] Berton, op. cit., pág. 605. <<



[930] *Ibíd.*, pág. 606. <<

[931] *Ibíd.*, pág. 608. <<

[932] *New York Times*, 9 de septiembre de 1909. <<

[933] *Ibíd.*, pág. 300. <<

[934] R. Peary, *The North Pole*, Dover Publications, Nueva York, 1986, págs. 364. <<

[935] *Ibíd.* <<

[936] Berton, op. cit., págs. 611. <<

[937] *Ibíd.* <<



[938] Herbert, op. cit., pág. 302. <<

[939] *New York Tribune*, 22 de diciembre de 1909. <<

[940] Berton, op. cit., págs. 613. <<

[941] Herbert, op. cit., págs. 305. <<

[942] *Ibíd.*, pág. 306. <<

[943] *Ibíd.*, pág. 304. <<

[944] *Ibíd.*, pág. 307. <<

[945] *Ibíd.*, pág. 310. <<



[946] Peary, op. cit., pág. 365. <<

[947] RGS, Material de Peary. <<

[948] *Ibíd.* <<

[949] Herbert, op. cit., pág. 17. <<

[950] Riffenburgh, op. cit., pág. 190. <<

[951] Cook, op. cit., págs. 509-510. <<

[952] *Ibíd.*, pág. 8. <<

[953] Herbert, op. cit., pág. 310. <<



[954] *Ibíd.*, págs. 325-326. <<

[955] Berton, op. cit., pág. 621. <<

[956] J. Weems, *Peary: The Explorer and the Man*, Eyre & Spottiswoode, Londres, 1967, pág. 321. <<

[957] *Ibíd.*, pág. 319. <<

[958] *Ibíd.*, págs. 319-320. <<

[959] *Ibíd.*, pág. 326. <<

[960] *Ibíd.*, pág. 324. <<

[961] *Canadian Slavonic Papers*, 1973, pág. 505. <<



[962] *Ibíd.* <<

[963] *Ibíd.*, pág. 506. <<

[964] *Ibíd.*, pág. 508. <<

[965] *Ibíd.*, pág. 511. <<

[966] *Ibíd.*, pág. 512. <<

[967] *Ibíd.*, pág. 513. <<

[968] *Ibíd.*, pág. 514. <<

[969] *Ibíd.*, pág. 516. <<



[970] *Ibíd.* <<

[971] *Ibíd.*, págs. 516-517. <<

[972] *Ibíd.*, pág. 517. <<

[973] *Ibíd.* <<

[974] *Ibíd.*, pág. 518. <<

[975] R. Huntford, *Shackleton*, Cardinal, Londres, 1989, pág. 489. <<

[976] R. Amundsen, *My Life as an Explorer*, Heinemann, Londres, 1927, pág. 64. <<

[977] *Ibíd.*, pág. 77. <<



[978] *Ibíd.*, pág. 119. <<

[979] *Ibíd.* <<

[980] *Ibíd.*, pág. 123. <<

[981] *Ibíd.*, pág. 104. <<

[982] *Ibíd.*, pág. 123. <<

[983] *Ibíd.*, pág. 124. <<

[984] *Ibíd.*, págs. 127-128. <<

[985] *Ibíd.*, pág. 132. <<



[986] P. Capelotti, *By Airship to the North Pole*, Rutgers University Press, Nueva Brunswick, 1999, pág. 47. <<

[987] *Ibíd.* <<

[988] *Ibíd.*, pág. 90. <<

[989] *Ibíd.*, págs. 93-94. <<

[990] *Ibíd.*, pág. 49. <<

[991] *Ibíd.*, pág. 98. <<

[992] Amundsen, op. cit., págs. 138-139. <<

[993] *Ibíd.*, pág. 133. <<



[994] *Ibíd.*, pág. 157. <<

[995] *Ibíd.*, págs. 136-137. <<

[996] A. McKee, *Ice Crash*, Souvenir Press, Londres, 1979, pág. 44. <<

[997] *Ibíd.*, pág. 46. <<

[998] Su atacante fue la honorable Violet Gibson de Irlanda, que había disparado con una pistola, pero sólo había conseguido rozar la nariz del blanco. «¡Imagínense! ¡Una mujer!»,<sup>37</sup> se dice que exclamó Il Duce. (*N. del A.*). <<

[999] *Ibíd.* <<

[1000] U. Nobile, *My Polar Flights*, Muller, Londres, 1961, pág. 42. <<

[1001] Amundsen, op. cit., pág. 225 <<



[1002] *Discovery*, Abril de 1921, pág. 88. <<

[1003] Amundsen, op. cit., g, 166. <<

[1004] *Ibíd.* <<

[1005] R. Byrd, *To The Pole*, Ohio State University Press, 1998, pág. 74. <<

[1006] *Ibíd.* <<

[1007] *Ibíd.*, pág. 75. <<

[1008] Amundsen, op. cit., pág. 167. <<

[1009] Byrd, op. cit., pág. 75. <<



[1010] *Ibíd.*, pág. 76. <<

[1011] R. Byrd, *Skyward*, Putnam's, Nueva York, 1928, pág. 196. <<

[1012] Amundsen, op. cit., pág. 170. <<

[1013] *Ibíd.*, pág. 171. <<

[1014] Byrd, *Skyward*, op. cit., 193. <<

[1015] Conocida actualmente por sus envases de color marrón, que contienen extracto de carne, la casa Bovril era en aquel tiempo famosa por, entre otras cosas, suministrar pemicán a los exploradores del polo. Tanto Scott como Shackleton se llevaron pemicán Bovril en sus expediciones a la Antártida. (*N. del A.*). <<

[1016] Amundsen, op. cit., pág. 173. <<

[1017] C. Holland, *Farthest North*, Robinson, Londres, 1999, pág. 248. <<



[1018] R. Amundsen y L. Ellsworth, *The First Flight Across the Polar Sea*, Hutchinson, Londres, 1927, pág. 116. <<

[1019] *Ibíd.*, pág. 120. <<

[1020] *Ibíd.* <<

[1021] Amundsen, op. cit., pág. 183. <<

[1022] *Ibíd.*, pág. 184. <<

[1023] Nobile, op. cit., pág. 64. <<

[1024] Amundsen, op. cit., pág. 184. <<

[1025] Nobile, op. cit., pág. 67. <<



[1026] *Ibíd.*, pág. 82. <<

[1027] Amundsen, op. cit., pág. 212. <<

[1028] *Ibíd.*, págs. 212-213. <<

[1029] Nobile, op. cit., pág. 90. <<

[1030] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking, Londres, 1988, pág. 627. <<

[1031] *Journal of the American Geographical Society*, vol. XXIX, pág. 117. <<

[1032] U. Nobile, *My Polar Flights*, Mullen, Londres, 1961, págs. 92-93. <<

[1033] F. Cook, *My Attainment of the Pole*, The Polar Publishing Co., Nueva York, 1911, pág. 6. <<



[1034] P. Berton, *The Arctic Grail*, Viking Londres, 1988, pág. 622. <<

[1035] W. Herbert, *The Noose of Laurels*, Hodder & Stoughton, Londres, 1989, pág. 321. <<

[1036] H. Horwood, *Bartlett: The Great Canadian Explorer*, Doubleday, Nueva York, 1977, pág. 169. <<

[1037] L. Guttridge, *Icebound*, Paragon, Nueva York, 1988, pág. 333. <<