

LA LEYENDA DEL PASO DEL NOROESTE

Luis MOLLÁ AYUSO

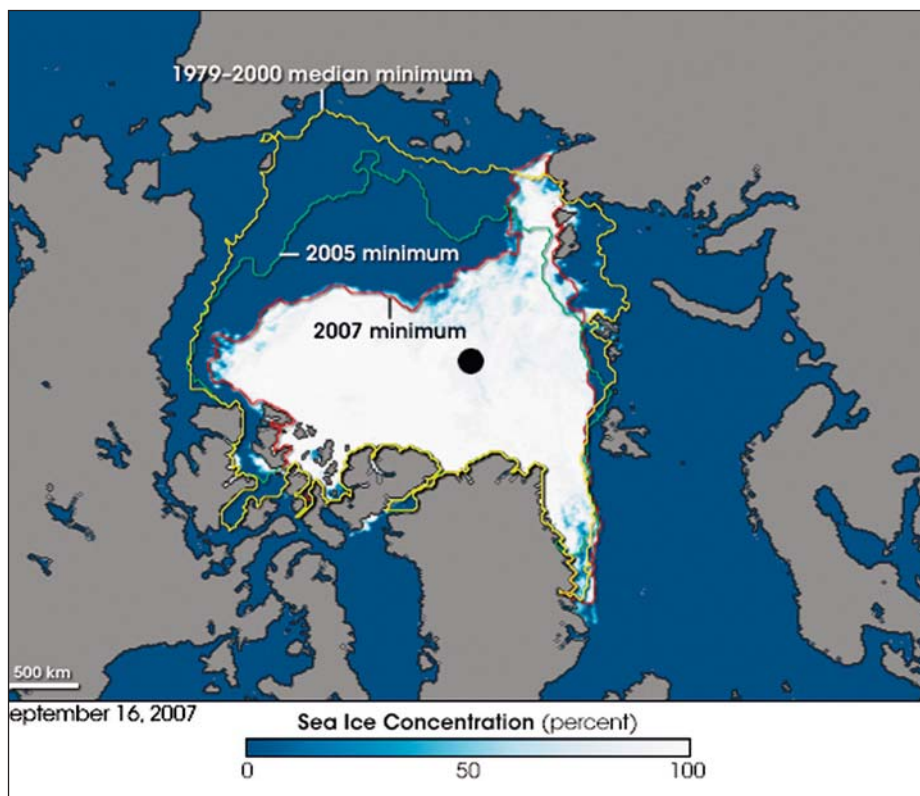


N un artículo de esta REVISTA, justamente premiado hace unos meses, el contralmirante Sirvent Zaragoza nos explicaba la situación actual del llamado paso del Noroeste, en el océano Glacial Ártico, una banquisa de hielo de unos 14 millones de kilómetros cuadrados que se mantuvo compacta durante siglos y que hoy, como consecuencia del cambio climático, se deshace progresivamente, lo que ha dado lugar hasta la fecha a un conjunto de dieciocho mil islas de hielo, a través de cuyos vericuetos el Atlántico se comunica con el Pacífico siguiendo una ruta de 3.200 millas, con un recorte de veinte días de navegación respecto a la ruta convencional a través del canal de Suez, lo que supone

un ahorro más que importante en materia de combustible, gastos de personal y, sobre todo, en una zona tan limpia de emisiones de CO₂ y vulnerable.

Estos 14 millones de kilómetros cuadrados de hielo que ocupa el Ártico se reducen considerablemente en verano debido a la subida de temperaturas, contabilizándose solamente ocho en el correspondiente a 1979, año en que comenzaron las mediciones en la zona, produciéndose desde entonces una clara y progresiva desaparición de la banquisa que hace pensar que el Ártico pudiera quedar completamente libre de hielos a partir de 2030, o antes si el proceso se sigue acelerando.

En cualquier caso, desde 2007 es un hecho que el paso del Noroeste es navegable en verano con cierta comodidad, y desde hace unos años los cruceros atiborrados de turistas se aventuran de junio a septiembre entre sus aún helados e inhóspitos parajes. Se espera que no más tarde de 2020 el Paso sea navegable todo el año, procurando a las navieras el ahorro descrito, aunque exponiendo la zona a todo tipo de depredación, pues en sus profundidades yacen ingentes cantidades de los productos naturales que tradicionalmente han despertado la ambición desmedida de los hombres.



El paulatino encogimiento del Ártico.

Pero no es del paso del Noroeste en la actualidad de lo que quiero hablar, ni tampoco de su inquietante futuro, tan bien expuesto por el contralmirante Sirvent, sino del pasado, pues este paso que hoy se aprestan a navegar barcos de medio mundo constituyó en su día una leyenda, quimera para muchos, que buscaron incontables exploradores y terminó encontrando Roald Amundsen en 1906, aunque, como digo, antes que el explorador noruego fueron muchos los que buscaron el mítico paso, empezando por un grupo amplio de valerosos navegantes españoles, muchos de los cuales se dejaron la vida en el intento.

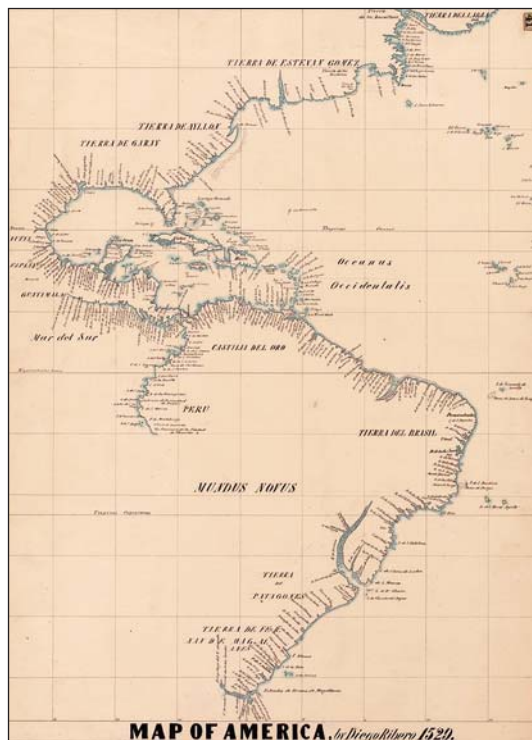
La historia del paso del Noroeste comienza en octubre de 1492, el día en que Cristóbal Colón descubrió una tierra nueva y desconocida, y empezó a tomar forma catorce años después, cuando el Almirante murió en Valladolid convencido de que había alcanzado las anheladas Indias que describiera Marco Polo, abundantes en metales preciosos, diamantes y especias que valían tanto como el oro. Nunca sabremos si Colón llegó a conocer la trascen-

dencia de su descubrimiento, un continente nuevo que habría de dar alas al Imperio español, pero a los efectos de lo que se pretendía: disputar a Portugal por el poniente lo que rodeando África los lusos comenzaban a hacer suyo por el levante; América supuso en realidad un obstáculo para llegar a las ubérrimas tierras de las especias. Cuando en 1513 Vasco Núñez de Balboa descubrió el océano Pacífico, cuyo horizonte señalaba el rumbo a las anheladas tierras de Oriente, en España se disparó la fiebre por alcanzarlas antes de que los portugueses se asentasen en ellas, y Carlos I dispuso la salida de la Flota de Magallanes solamente para descubrir que el boqueo del nuevo continente por el sur era una ruina comercial debido a lo largo y fatigoso del periplo. Fue entonces cuando el emperador dispuso la búsqueda de otro paso por el norte que le permitiese asentar el tráfico comercial con las islas de la Especiería.

La primera expedición enviada en busca del paso estaba formada por un único buque, la carabela *Anunciada*, construida exprofeso para la misión y que zarpó de La Coruña en septiembre de 1524 con solamente 29 hombres al mando de Esteban Gómez. Para entonces se había establecido en la ciudad brigantina una filial de la Casa de la Contratación, llamada Casa de las Especias, que, a pesar de su efímera existencia (duró siete años), repartió mucha riqueza en la ciudad, poniéndola también en el punto de mira de los piratas que con el tiempo habrían de asolarla intermitentemente, como hicieran tiempo atrás los piratas normandos. Pero volviendo a Esteban Gómez, el navegante nacido en Oporto había formado parte de la expedición de Magallanes y desertado de ella a bordo de la nao *San Antonio*, justo cuando Magallanes estaba a punto de descubrir el estrecho paso que conduce al Pacífico y que lleva hoy su nombre. Convencido de que ninguna de las naos regresaría para contar la verdad, Esteban Gómez dijo en España que Magallanes trabajaba secretamente para el rey Manuel de Portugal, y en vista de que era un navegante experimentado, el rey Carlos le encomendó la búsqueda del paso del Noroeste, lo que hizo que en Inglaterra se comentara con sorna que si Roma no pagaba traidores, la corona de España sí lo hacía. En cualquier caso, Gómez encontró en el norte los mismos hielos que había conocido en el sur, y aunque no dio con el paso, cartografió el puerto de Nueva York, la isla de Manhattan y el río Hudson, que bautizó como San Antonio, en recuerdo, tal vez, de la nao de la que había desertado años atrás. Como resultado de su expedición, el mapamundi que dibujó Diogo Ribeiro en 1529 describe a la perfección la costa atlántica de lo que hoy son los territorios fronterizos de Estados Unidos y Canadá. Naturalizado español, Esteban Gómez, el primer explorador que buscó el paso del Noroeste, moriría poco después a manos de los indios en Paraguay. Durante mucho tiempo la parte norte del continente americano figuró en los mapas como «Tierra de Esteban Gómez».

Visto que la búsqueda del paso no arrojaba resultados, y asentado Cortés en México, se le ordenó buscarlo al norte del Pacífico, enviando el conquistador extremeño una expedición de tres barcos al mando de Francisco de Ulloa.

TEMAS GENERALES



Mapa dibujado a mano a partir del mapamundi de Diego Ribeiro, en el que se denomina a la mitad de la costa este de los Estados Unidos «Tierra de Esteban Gómez».

Como quiera que uno de los barcos se averió y hubo de regresar a Acapulco, el viaje siguió adelante con los otros, aunque nunca volvió a saberse de los barcos, de Ulloa ni de ninguno de los ochenta marinos que le acompañaban.

A pesar de los fracasos, el emperador Carlos no renunciaba a encontrar el escurridizo paso que podía conducirle a las ricas tierras de Oriente y, vuelto Cortés a España, ordenó al virrey Antonio de Mendoza que siguiese enviando expediciones en su búsqueda. De esta forma surgió la figura de Juan Rodríguez Cabrillo, navegante cordobés que zarpó de Jalisco con tres naves tratando de encontrar el estrecho de Anián que, según se decía, unía el Pacífico con el Atlántico. Cabrillo fundó ciudades tan relevantes como San Diego, Los Ángeles o Monterrey y, aunque cartografió las costas de Oregón,

tampoco encontró el paso, pero sí la muerte a manos de los indios. Su cuerpo descansa en algún lugar del subsuelo de la ciudad de los Ángeles.

El siguiente navegante al servicio de la corona española que buscó el paso fue Juan de Fuca, explorador de origen griego llamado en realidad Ioannis Phocas, que zarpó de Acapulco en 1592 y exploró el largo estrecho que separa los Estados Unidos de Canadá, y aunque no pudo llegar al final debido a la hostilidad del clima y de los indios, regresó a España convencido de que había encontrado el paso. Hoy el estrecho conserva su nombre.

El informe de Fuca movió a la corte de Felipe II a preparar otra expedición que encontrara al fin el anhelado paso, pero el fracaso de la Gran Armada enviada contra Inglaterra había dejado las arcas esquilmas y la expedición se pospuso. Además, para entonces la Especiería había quedado bajo el control de Portugal, según acuerdo que lusos y españoles alcanzaron en el Tratado de Zaragoza, y el imperio había encontrado su filón en Filipinas, de

modo que cuando el marino vasco Andrés de Urdaneta dio con la escurridiza vía de regreso de Manila a Acapulco, instaurando de esa forma el famoso Galeón de Manila, el pretendido paso del Noroeste perdió interés, al menos para la Corona española.

A partir de entonces, otros países con intenciones comerciales en el Pacífico se involucraron en su búsqueda, sobre todo Inglaterra y Francia en el Atlántico y Rusia en el Pacífico, mientras España perdió todo interés. Las flotas de Indias comunicaban la metrópoli con América y el Galeón de Manila extendía la comunicación con Filipinas, lo que

aseguraba un floreciente tráfico comercial. Sin embargo, en 1609 el granadino Lorenzo Ferrer Maldonado, navegando a título personal, aseguró haber descubierto el paso partiendo de Terranova. Según el informe enviado a Felipe III, el Atlántico y el Pacífico estaban comunicados en los 75° de latitud a través del estrecho de Davis y el paso de Anián. De acuerdo con su testimonio, el paso, de 1.750 leguas de longitud, podía reducir a la mitad la ruta a través del estrecho de Magallanes. Ferrer no gozaba de mucho prestigio en la corte, donde se le tenía por un iluminado; por eso fue tomado a risa cuando describió la ruta como un páramo verde y frondoso en el que el sol alumbraba con fuerza y los indios hablaban perfectamente el latín. Hoy se piensa que se inventó todo, a pesar de que los datos de latitud y longitud que dio resultan sorprendentemente precisos.

Verdadero o falso, los españoles dejaron de buscar el paso del Noroeste, lo que despertó el interés de otros países europeos que buscaban una ruta a través de la cual consolidar algún tipo de comercio con los mercados asiáticos emergentes. El primero en buscar un paso entre los hielos fue el italiano Giovanni Cabotto que, aunque no lo encontró y puso en duda su existencia debido a la consistencia de los hielos, bautizó con su nombre sajón, John Cabot, mucha de la geografía que descubrió, igual que harían los exploradores que le siguieron: el inglés John Davis, el francés Jacques Cartier y Henry Hudson, otro británico que en 1611 penetró profundamente en la banquisa con su goleta *Discovery*, lo que le valió el amotinamiento de sus marineros, que lo



Estrecho de Juan de Fuca, llamado así en honor del navegante nacionalizado español.



El último viaje de Henry Hudson. Pintura de John Collier que muestra a Henry Hudson, a su hijo John y a un miembro de su tripulación abandonados en un bote a la deriva tras el motín.

abandonaron en los hielos junto a otros ocho seres humanos, entre los que se encontraba su propio hijo. De ellos nunca más se supo. Por cierto, el segundo de Hudson, Robert Baylot, a pesar de haberse amotinado y causar la muerte de Hudson, cuando regresó a Inglaterra con valiosa información geográfica de la zona, no solo no fue castigado, sino que se le puso al frente de su propia expedición, y esta vez fueron los españoles los que sonrieron: ¡Inglaterra también pagaba a sus traidores!

Al igual que había hecho España en el siglo XVI, las potencia europeas buscaron también el paso por el Pacífico, siendo el primer navegante en intentarlo Vitus Bering, un danés al servicio de la corona

rusa que también bautizó importantes accidentes geográficos, entre ellos el estrecho que lleva su nombre y separa los continentes asiático y americano. Junto a la mayoría de sus hombres, Bering falleció de escorbuto en su segunda expedición, en diciembre de 1741, y su cuerpo fue hallado congelado en 1991 junto al de cinco camaradas gracias al deshielo polar.

Otro marino ilustre que buscó el paso por su cara oeste fue el inglés James Cook, que en su tercer viaje con las fragatas *Discovery* y *Resolution* exploró la costa norte de los Estados Unidos y Canadá e hizo varios intentos por penetrar en el Ártico a través del estrecho de Bering. En su cuaderno de viajes puede leerse que un extraño deseo de penetrar en la banquisa se apoderó de él, pero pudo más el consejo prudente de algunas personas a su servicio, como George Vancouver o William Bligh, un extraordinario hombre de mar este último que sufrió el motín de su dotación años después en la *Bounty*, para ser finalmente estigmatizado de manera injusta por la industria norteamericana del celuloide. Hoy se cree que Cook, más allá del deseo de ganar las 20.000 libras del premio establecido por el Almirantazgo, pudo ser presa de la fiebre del paso del Noroeste, que solía atacar a los grandes marinos que querían perpetuar su nombre conquistando lo que para muchos seguía siendo una quimera.

En 1789, poco antes de la toma de la Bastilla que dio paso a la Revolución Francesa, un prestigioso geógrafo, Buache de La Neuville, presentó en la Academia de Ciencias de París una Memoria en la que defendía la veracidad de la existencia del paso encontrado casi dos siglos atrás por Ferrer Maldonado. Esta incluía detalles desconocidos para la corona española, como que el navegante nacido en Guadix se había cruzado con algunos barcos rusos, país que secretamente tenía establecido un floreciente tráfico comercial con los indios del Pacífico norte, una tierra que el Tratado de Tordesillas reconocía como españolas. Casi sin tiempo de ocupar su trono, Carlos IV decidió investigar el asunto y en 1792 envió a explorar las tierras en cuestión a Malaspina, que en esos momentos se encontraban navegando por el Pacífico en una expedición de carácter científico. La orden fue recibida de mal grado por este, pero requisó dos pequeñas embarcaciones, la *Sutil* y la *Mexicana*, y las puso al mando de dos de sus mejores oficiales, Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, enviándolos al estrecho de Juan de Fuca. Con el paso de los días Malaspina se sintió confortado por el hecho de poder intentar uno de los hitos a los que se había enfrentado Cook, un explorador por el que sentía una gran devoción; no en vano, los nombres de sus barcos, la *Descubierta* y la *Atrevida*, no eran sino la castellanización del *Discovery* y el *Resolution*, con los que Cook había buscado el mítico paso. A pesar de todo, el rebrote del interés del rey de España por encontrar el escurridizo pasaje resultó efímero, y Malaspina pudo volver a sus observaciones astronómicas, a la botánica y a la zoología. Parecía que el paso del Noroeste se había quedado definitivamente sin pretendientes.



Tumba de Vitus Bering en el Pacífico norte. Murió probablemente de escorbuto.

TEMAS GENERALES

Pero no fue así y, aunque pocas, a lo largo del siglo XIX algunas expediciones inglesas lideradas por John Ross y William Parry mostraron cierto interés, e incluso se dijo que el también británico Robert McClure consiguió encontrarlo en 1851, pero resultó un espejismo y finalmente todos reconocieron que el paso no era navegable, que es lo mismo que decir que no existía, y así se mantuvo hasta la exitosa expedición de Roald Amundsen a bordo de la goleta *Gjøa*. Aunque antes otra expedición fallida, la de John Franklin, hizo del paso del Noroeste el objeto de deseo de los aventureros de medio mundo.

Franklin fue un capitán de navío de la Armada británica que con 29 años participó en la batalla de Gibraltar a bordo del *Bellerophon*. En 1818 viajó al Ártico por primera vez a las órdenes de John Ross, en una expedición en la que once de los veinte tripulantes murieron de hambre; hubo sospechas de canibalismo y el propio Franklin sobrevivió a costa de comerse el cuero de sus botas. De regreso a Inglaterra se casó en 1823 y prometió a su mujer que nunca regresaría a los hielos, pero, fallecida esta de escorbuto dos años después, reanudó sus expediciones sin llegar a encontrar el paso.

En 1828 volvió a casarse con una aristócrata adinerada amante de la aventura, marchando ambos a Tasmania, donde él había sido nombrado gobernador; aunque ocupó el cargo durante muchos años, nunca pudo olvidar la fiebre del paso del Noroeste, y gracias a las influencias de su mujer consiguió que el Almirantazgo le asignara su propia expedición, compuesta por los buques *Erebus* y *Terror* y 128 hombres. Tenía 59 años, una edad algo avanzada para afrontar la dureza de los hielos, pero se puso al frente con la ilusión de un guardia marina. Nunca más se les volvió a ver.



Tumbas de tres de los miembros de la expedición de Franklin en la isla Beechey.

La desaparición de Franklin y sus hombres desató una actividad frenética en el Ártico, y a lo largo de los años se organizaron multitud de expediciones de búsqueda, algunas de ellas financiadas por la propia esposa de Franklin o por la ambición de las veinte mil libras de recompensa que ofreció el Almirantazgo por encontrar a Franklin. Estas expediciones costaron muchas vidas y a su vez dieron paso a otras en una espiral de locura generalizada. En los últimos años el deshielo ha puesto al alcance de los investigadores multitud de objetos y algunos cadáveres de la expedición de Franklin, cuyas autopsias han revelado cantidades de plomo venenosas debido al enlatado de los alimentos, que se utilizó por primera vez en esta expedición.



Roald Amundsen, el explorador noruego que consiguió vencer a la banquisa en 1906.

Los cuerpos humanos desvelaron también claros síntomas de canibalismo. En el año 2014 apareció hundido uno de los barcos de la expedición, que todavía sigue en proceso de estudio.

En este clima de locura por conquistar las rutas comerciales del polo Norte surgió la figura del noruego Roald Amundsen, que a bordo de su velero *Gjøa* consiguió al fin conectar el océano Atlántico con el Pacífico en 1906, tras permanecer dos inviernos estudiando las costumbres de los inuit (esquimales). Como sucediera con Magallanes en el sur, el establecimiento de la ruta norte por Amundsen, más allá de sus tintes aventureros, sirvió para demostrar que desde el punto de vista comercial la ruta era una insensatez. Al menos en aquellas fechas.

Ahora las cosas han cambiado y desde los primeros años del siglo XXI cada vez son más los barcos que aprovechan la desaparición de las grandes masas heladas en el Ártico para cruzarlo en verano, aunque la falta de puertos y seguridad no ha hecho todavía de esta ruta una alternativa viable al canal de Panamá. Los buques que la elijan seguirán la senda abierta por Amundsen, Franklin, Hudson y otros esforzados exploradores, pero a nosotros nos cabe el orgullo de que los primeros pasos que se dieron en el establecimiento de esta nueva ruta dejaron huellas y sangre genuinamente españolas.



El Cristo de los buzos.
(Foto: J. F. Pastor Bernad).