

JAVIER REVERTE

# EN MARES SALVAJES

UN VIAJE AL ÁRTICO



JAVIER REVERTE

EN MARES SALVAJES

UN VIAJE AL ÁRTICO

PLAZA  JANÉS

Primera edición: abril, 2011

© 2011, Javier Reverte

© 2011, Random House Mondadori, S.A.

Travessera de Gràcia, 47-49. 08021 Barcelona

Quedan prohibidos, dentro de los límites establecidos en la ley y bajo los apercibimientos legalmente previstos, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, ya sea electrónico o mecánico, el tratamiento informático, el alquiler o cualquier otra forma de cesión de la obra sin la autorización previa y por escrito de los titulares del *copyright*. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, <http://www.cedro.org>) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Printed in Spain – Impreso en España

ISBN: 978-84-01-34754-2

Depósito legal: B.9707-2011

Compuesto en Fotocomposición 2000, S. A.

Impreso y encuadernado en Cayfosa Impresia

Ctra. Caldes, km 3

08130 Sta. Perpètua de Mogoda

L 3 4 7 5 4 2

*A mis viejos amigos —que no amigos viejos—  
Javier Figuro y Javier Villán*

## Índice general

ÍNDICE DE MAPAS .....	11
PRÓLOGO .....	19
1. Audaces marinos, tristes capitanes, osos feroces ...	37
2. Donde no existe la aurora .....	103
3. Cadáveres en el hielo .....	161
4. Un fantasma elusivo y una viuda de hierro .....	207
5. El noruego que cumplió un sueño .....	257
6. El país de cristal .....	305
7. Tundra otoñal .....	349
8. La naturaleza herida .....	389
EPÍLOGO .....	425
CRONOLOGÍA DEL ÁRTICO .....	429
BIBLIOGRAFÍA .....	433
ÍNDICE .....	435

## Índice de mapas

1. El Ártico .....	14-15
2. El recorrido del viaje del autor .....	16-17
3. El Paso del Noroeste .....	34
4. El Paso del Noreste .....	35
5. La bahía de Hudson y los viajes de Frobisher y Hudson .....	51
6. Los viajes de Davis y Bylot .....	69
7. Los viajes de Parry en busca del Paso .....	135
8. Los viajes de Franklin por el interior hasta el Ártico .....	175
9. John Ross, James Ross y Polo Norte Magnético	197
10. El viaje de Franklin y sus hombres .....	215
11. Collison y McClure .....	241
12. Isla de King William .....	260
13. Expedición de McClintock a la isla de King William .....	267
14. Viaje de Amundsen .....	285
15. Viaje de Hearne .....	311
16. Delta del Mackenzie .....	353
17. Norman Wells y Yellowknife .....	393

Ni siquiera el amor [...] pudo apagar en mí la  
rabiosa sed  
de hacerme, recorriendo mundo,  
experto en el vicio y la virtud: la humana  
condición.  
Y así me aventuré hacia la mar abierta...

Ulises, en la *Divina Comedia*  
(Infierno, XXVI, vv. 94-100)

Los hombres siempre están buscando algo que  
no podrán encontrar nunca.

JOHN FORD,  
a propósito de *Centauros del desierto*

Nada en la historia de la humanidad podrá ja-  
más compararse a lo que los hombres han reali-  
zado y resistido para conquistar los Polos, o  
más exactamente lo que hemos convenido en  
llamar «regiones polares».

PAUL-ÉMILE VICTOR,  
explorador francés de los Polos

# Prólogo

Apasionadamente he leído los relatos de los viajes que se han hecho con el propósito de llegar al océano Pacífico Norte a través de los mares que rodean el Polo.

Robert Waldon, personaje de la novela  
*Frankenstein*, de MARY SHELLEY

Mi memoria y mis sentidos, cuando me siento a escribir el libro de mi viaje por el Ártico, recuperan de súbito el color de un cielo lúgubre, acerado, en donde el sol apenas asomaba y, al hacerlo, vencido por la fatiga en su esfuerzo casi inútil por alumbrar la Tierra, mostraba una luz mortecina. Los altos farallones de piedra cubierta por la nieve rodeaban el mar oscuro y, con frecuencia, mi visión desde el barco era la de un mundo poco complaciente: el océano plúmbeo, las lívidas escarpaduras, la palidez de los picachos, la opacidad del cielo, un sol enfermo...

La blancura de la nieve y el hielo no aliviaban la pesadumbre del paisaje y me acordaba de Melville y del miedo que empapaba su escritura ante la contemplación de lo blanco, más pavoroso para él que el rojo de la sangre.

A veces, el barco navegaba entre placas de hielo, que deambulaban como una flota de espectros en su peregrinaje eterno por los mares boreales. Casi nunca percibíamos rastros de vida a nuestro alrededor en aquella ruta desoladora, cruzando junto a islas y penínsulas congeladas. Cuando un temporal azotaba la nave, algunos pasajeros nos acercábamos a la cabina del puente de mando para contemplar, junto al piloto

y el oficial de guardia, el hervor del mar ennegrecido, los escupitajos de nieve y hielo que la tormenta echaba contra la gran cristalera que se abría sobre la proa del buque. Todos guardábamos entonces un silencio reverente, o quizá temeroso, mientras bordeábamos las desiertas costas batidas por las tormentas.

En alguna ocasión, sin embargo, y siempre por escasos márgenes de tiempo, el sol parecía imponerse sobre la pesadumbre del paisaje ártico y su luz cegadora y fría golpeaba con furor la tierra, el cielo y el océano, pintando de animoso azul las aguas, devolviendo su alegría al espacio y arrancando de la nieve y la piedra de los acantilados guiños de luminosidad cegadora, como surgidos de la reverberación de los rayos del sol en decenas de pequeños espejos.

Los pasajeros abandonábamos entonces el encierro de los camarotes y salíamos al aire libre de las cubiertas, mientras el barco se deslizaba entre montañas de piedra caliza que parecían altivos titanes, felices de escapar de un aislamiento de siglos. Las gaviotas, huyendo de sus secretas guaridas, volaban airoosas entre las cumbres, tendiendo sus alas anchas bajo los rayos vigorosos del sol. Luego descendían a planear curiosas sobre nosotros, extraños seres venidos de desconocidas tierras. Todos: los hombres, los pájaros y las montañas, celebrábamos juntos la fiesta de la luz.

Pero aquellos instantes, ya digo, duraban poco tiempo. Muy pronto el sol se acobardaba y huía de los cielos, refugiándose tras los velos de la neblina gris que cubría el espacio. De nuevo el mar se oscurecía y las montañas dejaban de ser dioses amables. ¡Cuán tenebroso y bárbaro resultaba entonces el Ártico!

Y a veces, durante las escasas horas nocturnas del fin del verano boreal, un osario de temblorosas estrellas asomaba en

el cielo como una tropa de luciérnagas que escaparan, agonizantes, de una batalla perdida.

En muchas ocasiones, ante aquel universo de desdicha y conociendo los datos sobre la agresión humana contra el universo ártico —las emanaciones de dióxido de carbono, la contaminación, la voraz explotación de recursos naturales...—, me preguntaba si ese arisco mundo de nieve y cristal no estará condenado a expirar. Sin embargo, si pienso ahora en su fuerza demoníaca, dudo de que así suceda.

Revivo en mi memoria los perfiles de los icebergs, el blancor pavoroso de los acantilados tallados por las antiguas glaciaciones y el mar ennegrecido por un oleaje del color del hierro. En el Ártico percibí que no hay felicidad en la nieve y en el hielo, mientras sentía que viajaba hacia la nada.

Pero la emoción de la aventura era tal que, a menudo, aquel atroz escenario llegaba a parecerme un hermoso paisaje. Y el tenebroso mundo que recupera mi memoria se transforma de pronto, en mi ánimo, en una briosa y apasionante peripecia.

Hasta el año 2006 yo apenas había oído hablar sobre la epopeya de las navegaciones árticas. Había leído, cuando era joven, un breve trabajo sobre el marino noruego Roald Amundsen, el primer hombre que consiguió navegar ininterrumpidamente el norte de Canadá, entre el océano Atlántico y el Pacífico, atravesando un dédalo de islas y penínsulas cubiertas de nieve, entre estrechos y canales naturales casi siempre cerrados por el hielo: la ruta de lo que conocemos como el Paso del Noroeste. Sabía quiénes eran Scott y Shackleton, protagonistas junto con el propio Amundsen de las gestas exploratorias de la Antártida, al otro extremo del mundo; pero desco-

noía los grandes nombres de la épica del Norte: los Frobi-  
sher, Hudson, Parry, Franklin, McCloud y McClintock, entre  
otros tantos.

Pero en ese año 2006 cayeron en mis manos algunos ex-  
celentes libros en unas circunstancias extraordinariamente fa-  
vorables para una lectura apasionada de sus páginas. Regresa-  
ba desde Montreal a Europa en un carguero de nacionalidad  
alemana, el *Liebeck*, después de un largo viaje por el noroeste  
canadiense y Alaska que conté más tarde en mi libro *El río de  
la luz*. El trayecto entre Montreal y Liverpool, mi puerto de des-  
tino, duraba ocho días. Y ocho días suponen larguísimas ho-  
ras de ocio cuando eres simplemente un pasajero. Las opcio-  
nes a bordo de un buque son escasas: contemplar el mar, subir  
a la cabina del piloto para disfrutar aprendiendo el arte de la  
navegación en las cartas marinas y, por supuesto, leer.

De modo que me proveí de un buen número de libros an-  
tes de embarcarme. Y entre ellos, puesto que surcaba mares  
fríos y salvajes cercanos al Polo Norte, decidí también incluir  
textos de historia referidos a las exploraciones árticas, sobre  
las que apenas sabía nada. Y ahí empezaron las sorpresas.

Las epopeyas de Hearne, Parry, McClintock, Kane, Amund-  
sen y otros cuantos me cautivaron de inmediato. Pero me im-  
pactó, sobre todo, la tragedia de John Franklin en su infruc-  
tuosa búsqueda del Paso del Noroeste, que tuvo en vilo el  
corazón de varias generaciones de británicos y de la que yo  
casi no tenía noticia.

Al llegar a España busqué nuevos datos sobre el malha-  
dado marino y descubrí una antigua canción popular dedica-  
da a su infortunio. La encontré en dos versiones, una de Si-  
nead O'Connor y la otra de John Reburn, esta última en un  
trabajo con el grupo Pentangle. Es una canción tan singular-  
mente hermosa como triste. La letra en inglés dice así:

We were homeward bound one night on the deep  
 Swinging in my hammock I felt asleep  
 I dreamed a dream and I thought is true  
 Concerning Franklin and his gallant crew.

With a hundred seamen he sailed away  
 To the frozen ocean in the month of May  
 To seek a passage around the Pole  
 Where all poor sailors do sometimes go.

Through cruel hadships they vainly strove  
 Their ships on mountains of ice was drove  
 Only the skimo with his skin canoe  
 Was the only one that ever come through.

In Baffin's Bay where the whale fish blow  
 The fate of Franklin no man may know  
 The fate of Franklin no tongue can tell  
 And Lord Franklin among his seamen do dwell.

And now my burden it gives me pain  
 For my Lord Franklin I'd sail the main  
 Ten thousands pounds I would freely give  
 To know Lord Franklin and where he is.<sup>1\*</sup>

1. [«Mientras navegábamos una noche de regreso a casa, / me balanceaba en mi hamaca y me quedé dormido. / Tuve un sueño, que di por cierto, / sobre Franklin y su valiente tripulación. // Con cien hombres se embarcó / hacia el helado océano en el mes de mayo / para buscar un paso alrededor del Polo / adonde sólo los pobres marinos van en ocasiones. // Después de crueles fatigas y vanos esfuerzos, / los barcos quedaron encallados sobre montañas de hielo. / Sólo el esquimal con su canoa de piel / puede atravesar aquellos lugares. // En la bahía de Baffin, donde resopla la ballena, / nadie tiene noticia del destino de Franklin, / no hay lengua que pueda hablarnos de la suerte de Franklin, / ni decirnos en dónde se encuentran lord Franklin y sus marineros. // Y ahora la pena pesa sobre mí / al recordar la desdichada nave-

Durante los meses siguientes, reuní cuantos datos pude encontrar sobre el tema, arrullado a menudo por la emotiva y triste balada. Y también recopilé información sobre las navegaciones anteriores y posteriores a la del infeliz Franklin. De ese modo comprendí que la búsqueda del Paso del Noroeste no sólo constituyó una de las más imponentes empresas de esta loca criatura que es el hombre, sino que se convirtió casi en un mito, una suerte de Grial Ártico, como lo calificó el historiador canadiense Pierre Berton.

Las primeras referencias a los Territorios del Norte, la *terra incognita* de los antiguos, provienen de la Grecia clásica. Alrededor del año 330 antes de Cristo, el geógrafo heleno Pytheas de Massalia navegó en aguas árticas durante los meses de verano. Aunque el relato de su viaje no ha llegado hasta nosotros, Plinio el Viejo aseguró tres siglos después que el barco de Pytheas surcó durante seis días las riberas septentrionales de la actual Gran Bretaña y, dejándolas atrás, alcanzó un océano de hielo sobre el que el sol se dejaba ver veinticuatro horas al día. El lugar fue bautizado como Thule y podría tratarse de las costas de Islandia o del norte de Noruega. De hecho, el nombre de Ártico viene del griego *arktos*, que significa oso, debido a que la región se extiende bajo la constelación del Gran Oso.

Los siguientes visitantes europeos del Ártico de quienes se tiene noticia fueron religiosos, un grupo de monjes irlandeses que, durante treinta años, a partir del 825 de nuestra

---

gación de Franklin. / Daría con gusto diez mil libras / por saber en dónde se encuentra lord Franklin.»]

\* Cabe añadir que Franklin nunca tuvo el título de lord, sino el de sir.

era, habitaron una isla en donde, según describía el *frater* Dicuil, el sol nunca se ponía por completo en el verano. A un día de viaje en barco hacia el norte, señalaba el fraile, se encontraba un océano helado. Por otra parte, Dicuil no explicó si su viaje tenía una intención misionera.

Tras ellos, llegaron los vikingos, que alcanzaron por vez primera Islandia en el 860. En el 982, uno de sus capitanes, el legendario Eric el Rojo, desembarcó en las orillas de Groenlandia, y fundó dos colonias. Ambos establecimientos permanecieron habitados cerca de dos siglos, con sus pobladores dedicados a la caza y la pesca, y la tradición afirma que albergaron a varios miles de habitantes. En el año 1267, los vikingos habían logrado llegar a la isla de Ellesmere, actualmente en territorio de Canadá, a 76° de latitud norte. Más al sur, cruzando el estrecho de Davis, también se habían asentado en la isla de Baffin. Los arqueólogos han encontrado pruebas de su presencia en los referidos lugares. Esas colonias se extendieron y progresaron hasta constituir casi doscientas pequeñas poblaciones, algunas de ellas con templos religiosos.

No obstante, hacia 1400, se esfumó toda noticia sobre los vikingos y su civilización desapareció «como la lluvia en la nieve profunda», según escribe Jeannette Mirsky en su libro *¡Hacia el Ártico!* La historiadora añade: «Se esfumó toda memoria de su existencia. Y las sagas que hablaban de ellos pasaron a ser tomadas como fantasías recitadas sobre una especie de “país de nunca jamás”, piezas de folclore sobre agradables e inocentes mentiras. Nadie sabe qué calamidad aconteció: si sus habitantes murieron por la Gran Plaga de 1349, o si los hielos los enterraron, o si todos fueron asesinados por ejércitos de esquimales. Nadie lo sabrá nunca».

Los navegantes dejaron de interesarse durante más de cien años por aquellos mares helados.

Un siglo y medio más tarde, en 1487, el portugués Bartolomé Díaz doblaba el cabo de las Tormentas, en la punta meridional de África, en el otro extremo del mundo. Y cinco años después, en 1492, el italiano Cristóbal Colón, a sueldo de la Corona española, daba con las costas de América. El logro de Díaz suponía para la Corona lusa la apertura de una ruta marina a Asia, que se conoció de inmediato como la Ruta de las Especias. El de Colón abrió a los españoles y a otros navegantes, por Occidente, territorios llenos de riquezas, como los que dominaban los imperios inca y azteca. También nacieron mitos como el de Eldorado y el del País de la Canela, que encendieron los espíritus y la ambición de muchos aventureros.

En 1493, al año siguiente del viaje de Colón, el papa Alejandro VI decretó la famosa Línea de Demarcación que dividía la propiedad de los territorios nuevos del planeta entre Portugal y España, en la raya de los 50° de longitud oeste, otorgando a la primera el lado oriental y, a la segunda, el occidental. En 1494, los dos estados, por entonces las primeras potencias marítimas de la Tierra, retocaron la línea de demarcación mediante el Tratado de Tordesillas.

En 1520, el español Núñez de Balboa avistaba el océano Pacífico desde el pico Darien, en el istmo de Panamá, y otro marino portugués, Fernando de Magallanes, al servicio de los reyes españoles, descubría el estrecho que lleva su nombre, evitando el peligrosísimo cabo de Hornos, y entraba en las inmensidades del océano Pacífico en noviembre de 1520.

Inglaterra, por entonces un imperio emergente, quedaba al margen del reparto del gran botín que suponían el oro y la plata americanas y, por el Oriente, de las especias, fundamentalmente el clavo, la pimienta y la canela, tan valiosas en los

siglos xv y xvi como los metales preciosos. España era dueña de la ruta hacia el Pacífico, por el estrecho de Magallanes, y Portugal, de la del Índico por el cabo de Buena Esperanza. Así que a los navegantes británicos, por lo general piratas de renombre a sueldo de la corte de Londres, no les quedó otro camino, para hacerse con alguna porción del tesoro comercial, que dedicar sus esfuerzos a saquear las naves lusas e hispanas que regresaban de Asia y América cargadas de riquezas.

Al mismo tiempo, los ingleses, en primer término, y a renglón seguido los españoles, fijaron su atención en la búsqueda de un posible paso marino que pudiera unir los océanos Atlántico y Pacífico por el extremo norte del planeta. ¿Existía un Paso del Noroeste entre la tierra y los hielos que comunicase los continentes? Caso de ser cierto, los penosos viajes entre Europa y Asia se reducirían en muchos meses, pues la ruta conocida como «arco de círculo máximo» u «ortodrómica», cuando se aproxima al Polo, es sensiblemente más corta que las que se trazan en las proximidades de la línea del ecuador. Además, si Inglaterra encontraba el Paso, tendría una posición preeminente en el comercio intercontinental, ya que sus costas se encontraban mucho más cerca del norte de América que las españolas o portuguesas. En cuanto a España, si lograba dar con el mítico Paso, se convertiría en la dominadora de las dos rutas principales entre Asia y Europa por el oeste: la que ya controlaba por el estrecho de Magallanes, en el extremo sur de América, y la septentrional.

La carrera entre ingleses y españoles comenzó cinco años después de que Colón desembarcase en las costas de América. Y duró casi tres siglos, el tiempo que tardó la exhausta Corona española, manipulada por un valido papanatas llamado Godoy, en tirar la toalla y dejar en manos de Inglaterra la empresa de encontrar el Paso del Noroeste.

En 1497, mientras españoles y portugueses competían por explorar y hacerse con el dominio de las costas y el interior de América del Sur, el rey Enrique VII de Inglaterra proveyó de una patente, para tomar posesión en su nombre de nuevas tierras en las costas septentrionales de Norteamérica, a John Cabot, un marino veneciano nacido con el nombre de Giovanni Caboto. El monarca propuso a los navegantes que intentasen localizar el Paso del Noroeste, con el fin de abrir una ruta que uniese Inglaterra con Catay (China) y Cipango (Japón).

En ese mismo año, a bordo del *Matthew*, con una tripulación de dieciocho hombres, entre los que figuraban sus hijos Sebastian, Luigi y Sanctus, John Cabot alcanzó Terranova y Nova Scotia. No encontró nada de valor en las desoladas costas del actual Canadá y su más importante descubrimiento quedó reducido a los inmensos bancos de bacalao que poblaban aquellas aguas. Bastaba, según contó a su regreso, con echar un cesto al agua para sacarlo lleno de peces. El rey Enrique premió su hallazgo con la exigua suma de diez libras esterlinas.

No obstante, Cabot logró convencer al monarca para que financiase una nueva y más ambiciosa expedición y, en 1498, se hizo a la mar con cinco barcos y más de trescientos hombres en sus tripulaciones. La flota se perdió en el Atlántico y ningún superviviente regresó a Inglaterra.

Uno de los hijos de Cabot volvió en 1508 y dos de sus naves llegaron al estrecho de Hudson y a la entrada de la bahía del mismo nombre. Allí se detuvieron. En el regreso, una de ellas se perdió. Y la búsqueda del Paso del Noroeste quedó para mejor ocasión.

Los españoles, que dominaban las aguas meridionales del Atlántico, el estrecho de Magallanes y las costas del Pacífico,

iban adentrándose en América del Sur, conquistando los imperios indígenas y amasando inmensas fortunas en oro y en plata. Además de eso, su dominio de la costa occidental de América les ofrecía puertos de avituallamiento que podían facilitar la navegación hasta las míticas Catay y Cipango, en donde se presumía la existencia de enormes riquezas. A los ingleses, como ya he dicho, no les quedaban, por un lado, otras opciones que asaltar y robar a los barcos españoles, en empresas de piratería bendecidas por la Corona inglesa con el sonoro ambiguo título de «patente de corso»; y por el otro, esforzarse por hallar un paso por el noroeste que acortase su arribada a las costas de Asia desde Europa.

En 1524, el italiano Giovanni da Verrazzano y el español Esteban Gómez navegaron desde Florida hasta Terranova, en busca de un paso que les llevase hasta Oriente. No lo encontraron. Y el empeño de la Corona española pareció perder algo de fuelle.

En Inglaterra, sin embargo, encendió los ánimos un libro publicado en 1576 por sir Humphrey Gilbert, el *Discurso por el descubrimiento de un nuevo paso a Catay*, que resumía las informaciones y las ideas de un texto de 1549 del alemán Siegmund von Herberstein, titulado *Rerum Moscoviticarum Comentarium*. Este último daba cuenta de numerosos testimonios de marinos, leyendas y teorías geográficas que afirmaban la existencia de un paso. Al mismo tiempo, Gilbert sugería que, al encontrarlo, Inglaterra podría llegar a «poseer las mayores riquezas de todos los territorios del este del mundo, que son infinitas». Sus teorías encontraron en la reina Isabel, la monarca inglesa que iba a sentar las bases del mayor imperio de la historia del mundo, el eco adecuado para intentar la hazaña. Y la reina hallaría a su vez la horma de su zapato en Martin Frobisher, una mezcla de pirata, aventurero y nave-

gante. Frobisher logró internarse, en tres viajes sucesivos en los años 1576, 1577 y 1578, en el Atlántico Norte hasta más allá de Terranova y el Labrador, alcanzando el sur de la isla de Baffin y el estrecho de Hudson.

Tras Frobisher, con el transcurso lento de las décadas y de los siglos, continuó la lucha del hombre por abrirse paso entre los hielos del norte. En el empeño, morirían muchos marinos y muchas naves se perderían. Finalmente, la epopeya del Ártico se cerró más de tres siglos después de que Frobisher alcanzara las costas del sur de la isla de Baffin y la entrada de la bahía de Hudson. Es una historia de naufragios y tragedias. También de heroísmo inútil, de impericia y testarudez. Terriblemente humana, en suma.

Cuando una historia me apasiona literariamente, el ánimo me exige viajar al escenario en donde aconteció. De modo que busqué por internet opciones para recorrer el Paso del Noroeste. Tuve suerte y encontré un buque que iba a intentar cruzarlo en el mes de septiembre de 2008. Era el segundo verano en la historia, desde que se tiene noticia, en que los hielos se iban a abrir, según las previsiones meteorológicas, para permitir sin interrupciones la navegación entre los dos océanos.

El barco ruso *Akademik Ioffe*, una nave de investigaciones científicas polares, alquilado y gestionado para la ocasión por una compañía australiana de turismo, iba a ser el segundo crucero en la historia humana que intentaría llevar a cabo el viaje con cerca de un centenar de pasajeros a bordo. Como comprenderá el lector, resultaba excitante ser uno de ellos.

Compré el billete y me planté en Ottawa a mediados de verano. Desde allí viajé en aeroplano a la isla de Cornwallis. Y en el buque ruso, seguí durante trece días, en las aguas del

Ártico, la estela de los barcos de Frobisher, Parry, Franklin, McClintock, Amundsen y tantos otros, cruzando al fin el Paso del Noroeste. Contaré sus soberbias historias, junto con mi viaje, en el curso de este libro.

Recuerdo ahora el océano mercurial, bajo un cielo casi siempre vacío de estrellas. Y mi memoria dibuja las ásperas costas jamás amadas por nadie, las geografías ignoradas durante siglos por la mayoría de los mapas, la pureza sepulcral de la nieve y el hielo, las tumbas olvidadas en los cementerios boreales, los blancos espectros de los marinos muertos gimiendo en mi imaginación entre los glaciares cubiertos por tenebrosas capas de nieve nunca holladas... Me siento orgulloso de haber navegado aquellos mares inclementes.

En su libro *¡Hacia el Ártico!*, cuya primera edición data de 1934, la historiadora Jeannette Mirsky escribe: «Hasta no hace mucho tiempo era costumbre, entre los marineros, cuando se reunían, otorgar a aquellos que habían doblado el cabo de Hornos el derecho a sentarse con un pie sobre la mesa, mientras que aquellos que habían cruzado el Círculo Ártico podían colocar los dos».

Todavía no me he atrevido a ejercer ese derecho, quizá porque mi familia y mis amigos no aman tanto como yo las viejas tradiciones o porque es probable que tengan un corazón menos romántico que el mío.

O quién sabe si sentirían envidia de no contar con los mismos méritos que yo para ejercer ese soberbio derecho...

Puede que me decida a hacerlo un día de éstos. Aunque me expulsen de la mesa por mi mala educación.

En todo caso, éste es el relato de mi viaje por los salvajes mares del Ártico.

# 1

## Audaces marinos, tristes capitanes, osos feroces

... nos hundimos ciegamente, como el destino,  
en el Atlántico solitario.

HERMAN MELVILLE,  
*Moby Dick*, capítulo XXII

Ottawa, pese a estar revestida con una austera solemnidad británica, tiene un aire provinciano, como si le viniese grande el traje capitalino con que le adorna la Constitución. Carece de la rotundidad de Toronto —un remedo de Chicago— y de la decidida vocación neoyorquina de Montreal. Tampoco exhibe el retraimiento elitista de la ciudad de Quebec, en el este, ni es tan montaraz como Edmonton, en el oeste. Y no posee desde luego la inmensa luz de Vancouver. Sencillamente, Ottawa es un poco paleta, sobre todo si uno se para a contemplar el hotel Fearmont, que hace casi que los ojos chirríen. El establecimiento pertenece a una cadena hotelera que, durante el siglo XIX, construyó a lo largo de la línea férrea del país mastodónticos y pretenciosos edificios para albergar a los turistas ricos que llegaban los veranos desde Europa en lujosos transatlánticos y dedicaban unas semanas a conocer el interior del país y su espléndida naturaleza. A los arquitectos no se les ocurrió otra cosa que imitar la suntuosidad de los famosos *châteaux* del río Loira. Y el resultado fueron una serie de establecimientos, entre otros el de Ottawa, que parecen un híbrido de los castillos de la Cenicienta y del Conde Drácula. El Fearmont choca más todavía porque

se encuentra muy próximo al conjunto monumental del Parlamento, un complejo de sobrios edificios, construidos cuando Canadá era todavía un dominio británico, que recuerda la solemnidad de Westminster.

De todos modos, la ciudad es tranquila, limpia y civilizada, con el río Ottawa cruzándola por la mitad, ancho, brioso, y un bello canal, el Rideau, en cuyas orillas jubilados sobrados de kilos pasean su diabetes y jóvenes airosos pedalean en bicicleta con furia mientras concentran su atención en las melodías de un MP3 atornillado a la oreja.

Llegué a finales de julio, en días de agobiante calor, y enseguida percibí que el alma de Ottawa esconde un delicado y poco apasionado patriotismo. En los escaparates de todas las librerías lucía un curioso cartel publicitario en donde se leía: «The world needs more Canada».

—¿Qué significa eso? —pregunté a una joven dependienta mientras me cobraba un libro.

—Lo que dice, que necesitamos más países como Canadá.

—¿En qué sentido?

—¿No lo entiende? El mundo nos necesita como ejemplo.

Ignoro si la chica se había dado una vuelta por la residencia municipal para los sin techo, un edificio feote de dos plantas situado en la confluencia de las calles Waller y Daly. A cualquier hora que uno pasara por allí, encontraba vagabundos en la puerta y en los bancos del parquecillo cercano, fumando cigarrillos de tabaco recio y alguno que otro de marihuana. Olía fuerte a alcohol y a suciedad en unos cuantos metros a la redonda. Pero los desdichados no molestaban a nadie y sólo de cuando en cuando te pedían limosna. Ya lo he dicho en otro libro: Canadá es tan civilizado que incluso aque-

llos que no poseen nada tienen al menos el pequeño patrimonio de una buena educación cívica.

Tal vez el mundo no tenga tanta necesidad de nuevos Canadá como pregona el chovinista eslogan; pero sí de más vagabundos como los canadienses.

No permanecí mucho tiempo en la ciudad: sólo cuatro días, los justos para conocerla un poco y arreglar mi viaje al norte. Por las noches, el aire corría lozano viniendo de los bosques próximos y la gente gustaba de permanecer hasta hora tardía en las terrazas de By Market, sentada a la fresca y libando cervezónes, un placer que sólo puede disfrutarse en Ottawa unas pocas semanas al año, en espera de que llegue el invierno con los broncos descensos de la temperatura.

Como dice una sentencia que le escuché a alguien: «En Canadá, la temperatura no baja en los inviernos: se despeña».

Un domingo, el día anterior a mi partida, dos agentes de la Policía Montada del Canadá, ataviados con sus vistosas guerreras y el típico sombrero de ala redonda y copa abollada, posaban junto a los turistas en interminables sesiones de fotografía. No perdían en ningún momento la sonrisa e, incluso, si se lo solicitaban, hacían ellos mismos la foto del compañero rodeado por los grupos de visitantes. Imagine el lector que le pide lo mismo a un adusto poli norteamericano, a un gendarme francés, a un antidisturbios chino o a un guardia civil español de los días del franquismo... Claro, el mundo necesita de más Canadá.

El mismo día, en la ancha calle Rideau y junto a la puerta de los almacenes de Bay Company, un coro de menonitas,

compuesto en su totalidad por mujeres muy jóvenes y en su mayoría muy rubias, cantaba himnos religiosos, mientras que un hombre, que parecía el jefe de todas ellas, repartía folletos con versículos bíblicos. Gran parte de las chicas lucían mejillas de manzana, de grosezuelos pómulos sonrosados, y sonreían con exaltado candor a los viandantes. Leí algunos de los versículos del folleto. Pertenecían al Éxodo y decían: «Para que sepas que soy Yahvé, voy a golpear con el cayado que tengo en la mano en las aguas del río y se convertirán en sangre. Los peces que hay en el río morirán y las aguas se infectarán...».

Pensé que la Biblia siempre ha sido un gran consuelo y un remanso de paz para las almas atribuladas, con sus propuestas de tsunamis de sangre.

El himno no me era desconocido. Recordé que lo había escuchado en un antiguo western, al comienzo de la película *Grupo salvaje*, de San Peckinpah, como una especie de prelude musical a la sucesión de matanzas del sangriento film:

Yes we'll gather at the river,  
the beautiful, the beautiful river;  
gather with the saints at the river  
that flows by the throne of God.<sup>1</sup>

Me acodé en un puesto de helados y pedí uno de vainilla al muchacho que los vendía. Era colombiano, de Barranquilla, en la costa caribeña, y llevaba un año viviendo en Ottawa.

—*Tá bien este país, sí...; tengo trabajo y vivo con holgura. Pero no sé si aguantaré mucho: esto no está hecho para nosotros los del sur.*

1. [«Sí, vamos a reunirnos en el río, / el bello, el bello río; / reunidos con los santos en el río / que fluye desde el trono de Dios.»]