Texto de Jesús Marchamalo e ilustraciones de Agustín Comotto

LA CONQUISTA DE LOS POLOS

NANSEN, AMUNDSEN Y EL FRAM

Nørdicalibros

LA CONQUISTA DE LOS POLOS

© Jesús Marchamalo
© Ilustraciones, conceptualización gráfica y diseño:
Agustín Comotto y Tono Cristòfol
© De esta edición: Nórdica Libros, S. L.
Avda. de la Aviación, 24, bajo P - CP: 28054 Madrid
Tlf.: (+34) 917 055 057 - info@nordicalibros.com
www.nordicalibros.com

Primera edición: noviembre de 2018
Corrección: Victoria Parra y Ana Patrón
Maquetación: Tono Cristòfol

Impreso en España / *Printed in Spain*
ISBN: 978-84-17281-78-6
Depósito legal: M-33353-2018
IBIC: FX

Norprint (Barcelona)

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

ÍNDICE

NANSEN Y EL POLO NORTE
—páginas 9-86—

El tiempo de las exploraciones
—páginas 10-23—
LA CONQUISTA DEL POLO NORTE
EL *TERROR* Y EL *EREBUS*, LA EXPEDICIÓN DE FRANKLIN
LOS EXPLORADORES ÁRTICOS

Un tipo con agallas
—páginas 24-35—
NANSEN, EL REY DEL POLO
A GROENLANDIA EN ESQUÍES
LOS RESTOS DEL *JEANNETTE*

El *Fram*
—páginas 36-63—
¡TE LLAMARÁS FRAM!
LA TRIPULACIÓN
EL FRAM POR DENTRO
PIELES, CARBÓN Y PERROS
LA FAUNA ÁRTICA
NOMBRES DEL HIELO

La aventura polar
—páginas 64-86—
EL ASALTO AL POLO
BAUTIZAR ISLAS
EL MAPA DE LA EXPEDICIÓN
UNA FOTO PARA UN FINAL FELIZ
MÁS VIAJES AL POLO

AMUNDSEN Y EL POLO SUR
—páginas 87-141—

Amundsen
—páginas 88-91—
AMUNDSEN, EL HOMBRE DE HIELO
EL GJOA Y EL PASO DEL NOROESTE

Y mientras tanto en el sur...
—páginas 92-97—
ROBERT FALCON SCOTT
ERNST SHACKLETON

El inicio de la competición
—páginas 98-113—
¡TENDRÁS EL FRAM!
EL POLO SUR
FAUNA ANTÁRTICA
EMPIEZA LA AVENTURA
EL FRAMHEIM
ANORAKS Y TRINEOS
EQUIPAJE

El polo
—páginas 114-141—
UNA SALIDA EN FALSO
LA TRIPULACIÓN
LA MUERTE DE SCOTT
MAPA EXPEDICIÓN AMUNDSEN
LA LLEGADA DE LOS HÉROES

EL FIN DE LAS EXPEDICIONES ROMÁNTICAS
—páginas 142-147—
UNA TUMBA BAJO UN ABEDUL

ANEXOS
—páginas 149—

Para Eduardo Martínez de Pisón y Sebastián Álvaro, que llevaron un libro mío al Polo Norte.

Y para Felicidad Orquín y Juan Eduardo Zúñiga, inmejorables amigos, en sus bosques nevados.

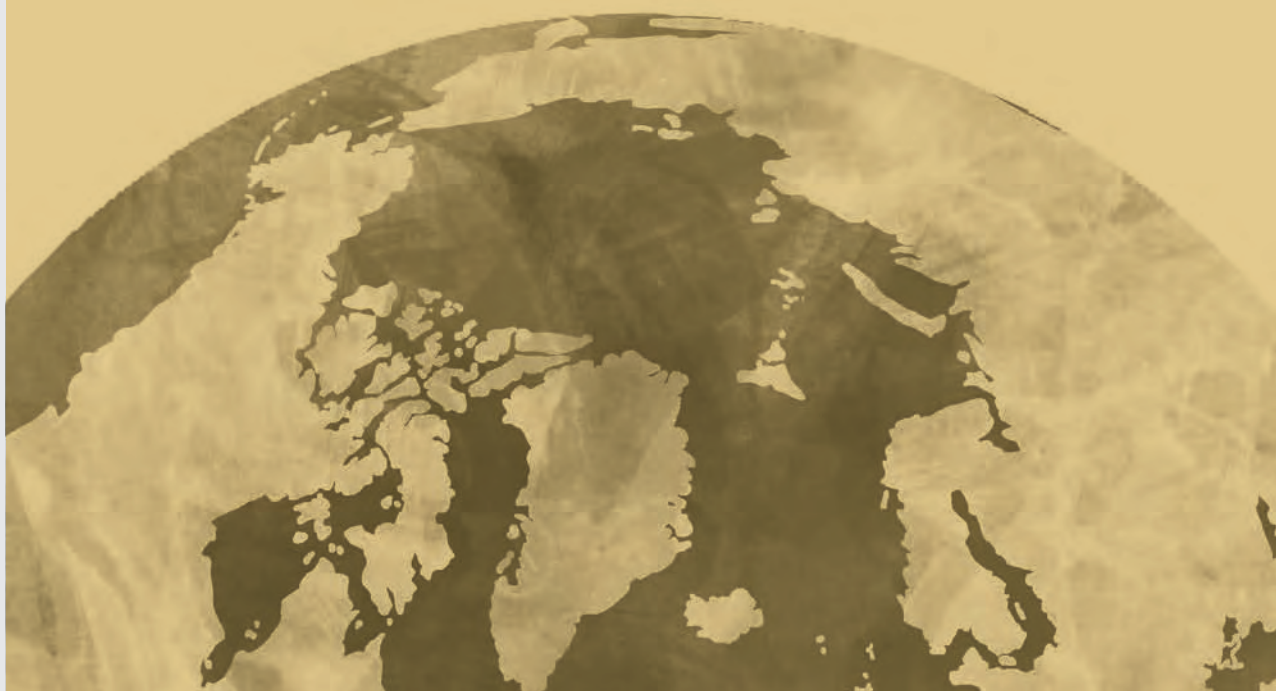
Jesús Marchamalo

A la memoria de Leopoldo Durañona, amigo y maestro que me enseñó a soñar dibujando.

A todos los perros que contribuyeron a la conquista de los polos y no obtuvieron nada por ello.

Agustín Comotto

NANSEN
Y EL POLO NORTE



LA CONQUISTA DEL POLO NORTE

A principios del siglo XIX más allá de un vago trazado de la costa occidental de Groenlandia, el Polo Norte seguía siendo un lugar inexplorado, inaccesible, despoblado y lleno de peligros.

En el invierno ártico, los barcos quedaban bloqueados por el hielo y la presión con frecuencia los destruía.

El escorbuto hacía mella en las tripulaciones que debían pasar largos periodos alimentándose de comida enlatada. Brazos y piernas se hinchaban, se contraían los tendones, sangraban las encías y, finalmente, sobrevenía una debilidad extrema, desorientación y la muerte.

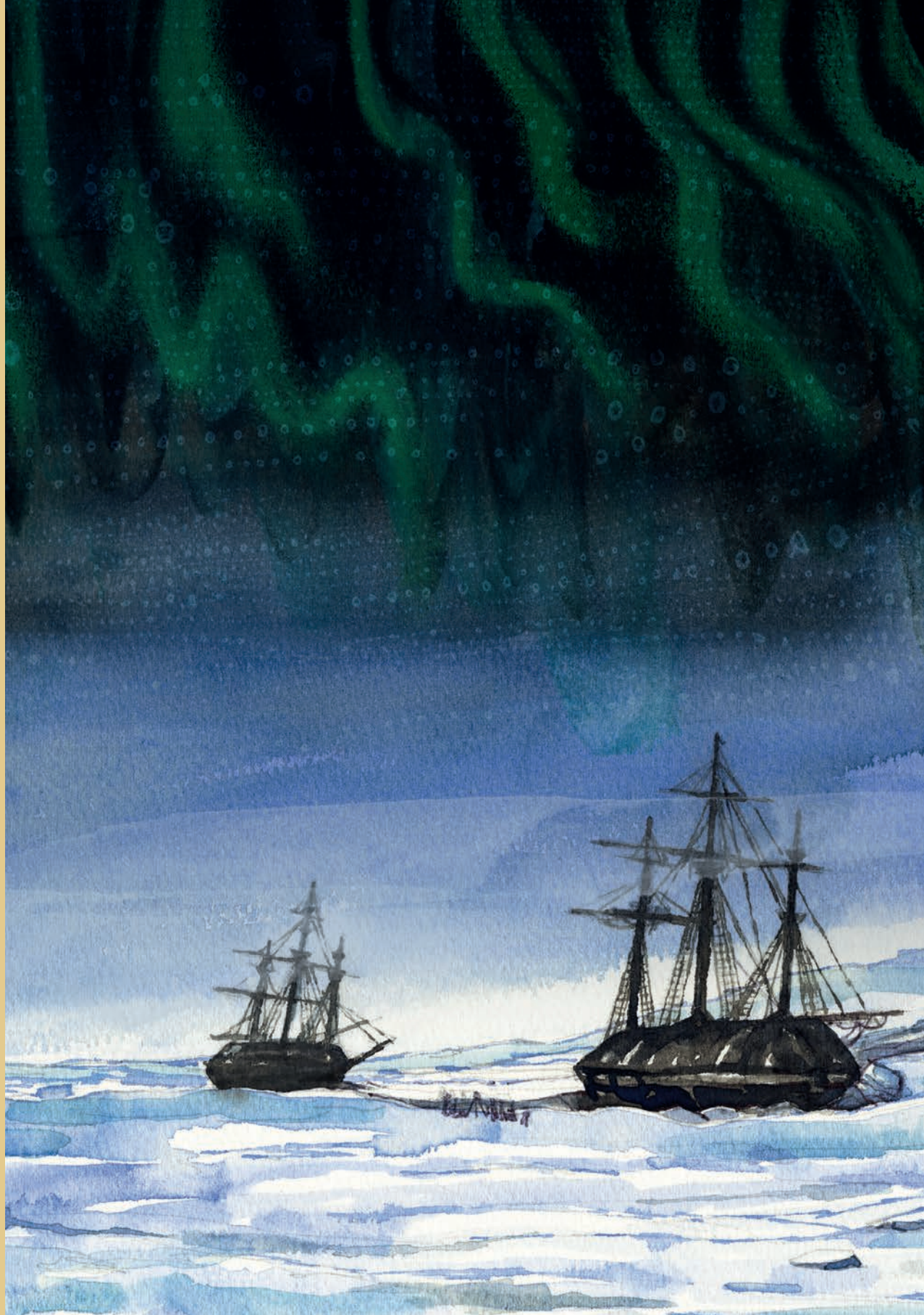
El frío intenso, de hasta 60º bajo cero en invierno, causaba hipotermia y deshidratación. Se congelaban el sudor, el pelo y la barba, y el roce de la ropa, acartonada por el hielo, provocaba heridas y laceraciones.

La refracción de la luz quemaba los ojos, la nieve, áspera como la arena, provocaba heridas en la piel, agrietaba los labios, y era común tener que amputar los dedos de los pies o de las manos por el efecto de la congelación.

Y la larga noche polar, en la que durante meses no se atisba el sol, causaba abatimiento y depresión.

Así, avanzar por el hielo —grietas, picos y crestas escarpadas—, a menudo arrastrando botes o trineos, se convertía en una hazaña monumental, penosa y, a veces, inútil,: los pocos kilómetros que se ganaban en dirección norte, se perdían después debido al movimiento del hielo, empujado por el viento y las corrientes hacia el sur.

Sin embargo, en el siglo XIX se habían mejorado las condiciones de higiene en los barcos y el escorbuto se combatía —no siempre con éxito— con zumo de cítricos, que aportaban al organismo vitamina C.



Se construyeron nuevos buques, más pequeños y robustos, y con menor calado, y se registraron importantes avances en la navegación: sextantes, cronómetros, almanaques náuticos que permitían orientarse en aquel lugar inhóspito, blanco azulado, donde nada vivía.

Finalmente, las sociedades geográficas despertaron el gusto por los descubrimientos y en especial por las expediciones polares, el polo norte y la búsqueda del paso del Noroeste.

Así, en 1818 el Parlamento británico ofrecía recompensas a aquellos que consiguieran encontrar y cartografiar un paso entre el océano Pacífico y el Atlántico.

Ese mismo año John Ross partió desde Londres al mando de una expedición de dos buques balleneros, el *Isabelle* y el *Alexandre*.

Llegaron hasta el estrecho de Nares, e interrumpieron el viaje al confundir Ross una cadena de icebergs con montañas que parecían cortarle el paso.

Al año siguiente, 1819, William Parry, que había participado en el viaje de Ross, comandó una expedición a bordo del *Hecla* y el *Griper*. Viajaron hacia el norte y realizaron la primera invernada exitosa en el Ártico tras quedar los barcos inmovilizados en el hielo.

Parry y sus hombres desarrollaron técnicas de supervivencia en la banquisa, observaciones meteorológicas y científicas, además de representar varias obras de teatro y editar un periódico semanal para tener a la tripulación ocupada durante la larga noche polar.

Cuando regresaron a Inglaterra habían completado más de la mitad del trayecto entre Groenlandia y el estrecho de Bering.

Animado por Parry y sus descubrimientos —protagonizó otros dos viajes más de exploración en 1821 y 1824— el Almirantazgo decidió enviar al norte una gran expedición al mando del contralmirante John Franklin, un experimentado marino y prestigioso explorador, que partió al mando del *Erebus* y el *Terror*, dos navíos rompehielos dotados de la tecnología más avanzada de la época.

La tripulación al completo, 124 hombres, oficiales y marineros, y los barcos desaparecieron para siempre.

POLO NORTE MAGNÉTICO

El polo norte magnético no coincide con el geográfico. De hecho, se mueve a una velocidad de, aproximadamente, 40 kilómetros anuales. Las brújulas en esa zona giran sin control e, incluso, pueden llegar a apuntar al sur, lo que obligaba a los barcos a orientarse mediante navegación astronómica.

EL *TERROR* Y EL *EREBUS*, LA EXPEDICIÓN DE FRANKLIN

El 19 de mayo de 1845, el *Erebus* y el *Terror* levaron anclas en la desembocadura del Támesis en busca del paso del Noroeste.

Eran dos naves especialmente acondicionadas para la exploración polar, dotadas de potentes motores de vapor, camarotes con calefacción, una depuradora de agua, así como víveres y suministros para más de tres años.

En 1846 quedaron atrapados en el hielo cerca de la isla del Rey Guillermo y después desaparecieron sin dejar rastro.

En 1848, el Almirantazgo, presionado por una opinión pública deseosa de conocer el destino de la expedición, decidió enviar al Ártico una serie de misiones de rescate. Una de ellas recogió el testimonio de un grupo de inuits que declararon haber visto a treinta o cuarenta hombres blancos que arrastraban, medio muertos, un bote sobre el hielo por la isla del Rey Guillermo: tenían las bocas duras, secas y negras, contaron, y se habían convertido en caníbales; uno de ellos, añadieron como detalle escabroso, llevaba en la caña de las botas un fémur humano.

La mujer de Franklin, *lady* Jane, también viajera y exploradora, no quiso creerlo e inició una campaña para enviar ella misma una expedición de búsqueda, que apoyó con entusiasmo Charles Dickens.

Tiempo después se encontró en la isla un montículo de piedras con un cilindro en su interior en el que se narraba el dramático destino de la expedición: Franklin había muerto en junio de 1847 y sus hombres habían decidido abandonar los barcos y dirigirse hacia el sur arrastrando algunos de los botes salvavidas, a los que habían añadido unos pesados armazones de madera que les permitían deslizarse sobre el hielo.

En el extremo occidental de la isla apareció uno de estos botes volcados, en su interior dos esqueletos y decenas de cajas de pertrechos que los marineros dejaron abandonados: botas, pañuelos de seda, jabón, libros, esponjas y una pesada cubertería.

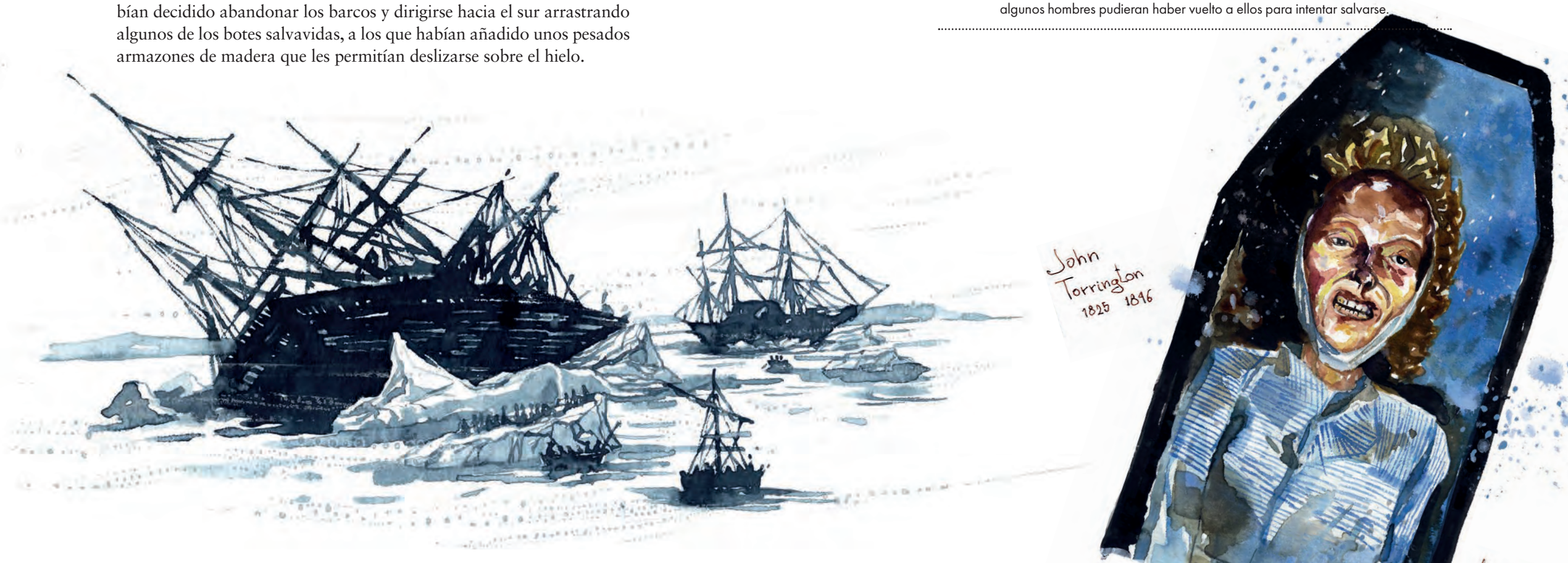
También se encontraron algunos restos que mostraban, efectivamente, huellas de canibalismo: huesos a los que se había extraído el tuétano, o con huellas de cortes de cuchillo.

En los cuerpos de tres marineros enterrados en la isla de Beechey, y conservados en el permafrost (la capa de tierra helada bajo la superficie), se descubrieron altas concentraciones de plomo: al parecer las latas de conservas, selladas con ese metal, provocaron un envenenamiento masivo: anemia, desorientación, irritabilidad y comportamientos psicóticos.

APARECEN LOS BARCOS

En 2016, expertos de la Artic Research Foundation, una organización canadiense sin ánimo de lucro, localizaron los restos del Terror. Yacen a 24 metros de profundidad, y se encuentran en un relativo buen estado.

Dos años antes, en 2014, se localizaron los del *Erebus*. Ninguno de los barcos estaba donde se suponía que debía estar y se plantea la posibilidad de que algunos hombres pudieran haber vuelto a ellos para intentar salvarse.



LOS EXPLORADORES ÁRTICOS

La desaparición del *Terror* y el *Erebus*, lejos de suponer un freno a la exploración polar, supuso un impulso: durante la siguiente década más de un centenar de navíos recorrió amplias zonas del Ártico intentando encontrar a Franklin y a sus hombres.

Edward Augustus Inglefield (1820-1894)

En 1852 Edward Inglefield, que capitaneaba una de estas expediciones de rescate, fue el primero en adentrarse en el estrecho de Smith, un paso navegable, en dirección al norte.

Charles Francis Hall (1821-1871)

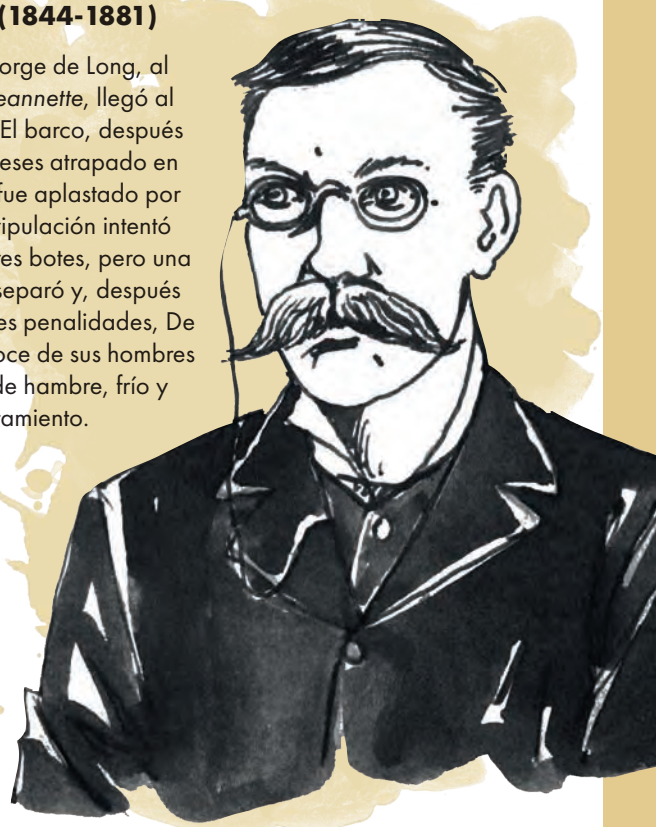
En 1871 el *Polaris*, al mando de Francis Hall, que había convivido algún tiempo con los inuits, exploró el estrecho de Smith. Tras su muerte, posiblemente envenenado, el *Polaris* naufragó. Parte de la tripulación, que vivió más de seis meses en un témpano de hielo, fue rescatada por un barco ballenero.

George Nares (1831-1915)

En 1875 el capitán George Nares, al mando del *Discovery* y el *Alert*, recorrió con trineos la costa norte de Groenlandia y la isla de Ellesmere. El zumo de lima con el que esperaban combatir el escorbuto se demostró inútil al perder gran parte de sus cualidades al calentarlo y, gravemente aquejados por la enfermedad, se vieron obligados a abandonar.

George Washington de Long (1844-1881)

En 1879 George de Long, al mando del *Jeannette*, llegó al círculo polar. El barco, después de veintiún meses atrapado en la banquisa, fue aplastado por el hielo. La tripulación intentó sobrevivir en tres botes, pero una tormenta los separó y, después de innumerables penalidades, De Long y otros doce de sus hombres perecieron de hambre, frío y agotamiento.



Adolphus Greely
(1844-1935)

En 1882, Adolphus Greely instaló un campamento en la isla de Ellesmere. Falto de suministros, intentó salvar a sus hombres por tierra. Solo sobrevivieron seis de los veinticinco expedicionarios, y fueron rescatados exhaustos, en una tienda, después de comerse los restos congelados de algunos de sus compañeros.

Adolf Erik Nordenskiöld
(1832-1901)

En 1883 Adolf Erik Nordenskiöld intentó cruzar Groenlandia sin conseguirlo; tres años más tarde realizó un nuevo intento Robert Edwin Peary y también fracasó. En 1888 Fridtjof Nansen emprendió su viaje a Groenlandia y regresó convertido en el Rey del Polo.

NANSEN, EL REY DEL POLO

Fridtjof Nansen, pelo rubio, corto, ojos azules, mirada penetrante y un bigote vikingo, lacio y despeluchado, que le acompañaría toda su vida.

Musculoso y atlético, de rasgos agraciados, alto, llamaba la atención por su manera de vestir; su ropa fabricada solo con lana natural y con un corte que acabaría haciéndose popular: los pantalones, escandalosamente ceñidos y la solapa de la chaqueta que cruzaba el pecho y se abotonaba en un lateral.

Había estudiado Zoología en la Universidad de Cristianía (la actual Oslo) y trabajaba en Bergen como conservador en el museo. Dibujante de talento, gran esquiador y deportista –batió dieciocho veces el récord de la milla patinando—, visitaba con regularidad el gimnasio, algo insólito entonces, y realizaba largas marchas y travesías en esquíes.

En 1882, se enroló como voluntario en un barco foquero, el *Viking,* en el que navegó seis meses realizando observaciones científicas y colaborando en las tareas más duras del barco junto a los marineros. En una de las incursiones de caza, mató su primer oso polar, cuya piel conservaría siempre en su estudio, como una alfombra, junto a la chimenea.

A la vuelta, reincorporado a sus tareas en el museo, leyó que Adolf Erik Nordenskiöld había tratado de cruzar, sin éxito, Groenlandia y empezó a plantearse la posibilidad de intentarlo él mismo.

A GROENLANDIA EN ESQUÍES

Unos meses más tarde, el periódico de Bergen publicaba una noticia en la que no se ahorraba una feroz ironía: «Nansen, el conservador del museo, está preparando una caminata con raquetas de nieve, incluyendo saltos de esquí, por el casquete polar de Groenlandia. Habrá sitio para todos en las grietas. No hace falta comprar billete de vuelta».

Recibió algo más de cuarenta propuestas para sumarse a la expedición, y aunque contactó con los más conocidos esquiadores de la época, no consiguió que se interesaran por el proyecto. Al final, se decidió por una pequeña expedición, de apenas seis personas: Otto Sverdrup y Olaf Dietrichson, ambos experimentados esquiadores, además de dos pastores, los lapones Ravna y Balto, que no serían más que un estorbo la mayor parte del viaje que consideraron desde el principio una temeridad, y el miembro más joven de la expedición, Kristian Kristiansen, de apenas veintidós años, a quien llamaban Trana.

En junio de 1888, él y su tripulación embarcaban en el *Jason*, un barco foquero que se había comprometido a dejarlos en la costa de Groenlandia.

A finales del siglo XIX todavía se ignoraba qué parte de la isla estaba ocupada por el hielo, y se pensaba que podía haber una zona central de tierra habitable.

Las expediciones anteriores habían partido de la zona habitada, en la parte occidental de la isla, en dirección este.

Nansen planteó hacerlo al revés, partir de la costa oriental, despoblada, e internarse por el casquete helado hacia el oeste. Algo más de 500 kilómetros con temperaturas por debajo de los 40 grados bajo cero. El problema de esa decisión, sin duda arriesgada, es que no podría regresar: solo si conseguían cruzar la isla de un extremo a otro podrían sobrevivir.

Groenlandia es una gigantesca isla cubierta por un enorme casquete de hielo, que en algunas zonas supera los 3 kilómetros de espesor. De modo que para cruzarla es necesario ascender hasta la meseta por glaciares, recorrerla después de extremo a extremo, y descender de nuevo hasta el nivel del mar.

Y todo eso, arrastrando o tirando de pesados trineos cuyos patines, cubiertos de metal para facilitar el deslizamiento, se quedaban adheridos al hielo en cuanto paraban la marcha.

La expedición estuvo repleta de innovaciones técnicas. La primera, la utilización de esquíes, mejorados con piezas de metal laterales, así como fijaciones, que permitían avanzar con mayor comodidad y rapidez.

Nansen desarrolló también un modelo de trineo en el que los tornillos y herrajes fueron sustituidos por correas, lo que, unido a unos patines anchos, les proporcionaba una mayor flexibilidad en los terrenos escarpados.

También utilizó como velas piezas de tela de las tiendas de campaña, y así aprovechó la fuerza del viento para impulsarlos.

Y, finalmente, el «hornillo Nansen», que tenía una serie de depósitos accesorios con los que conseguía derretir la nieve mientras se cocinaba, aprovechando mejor el calor.

También ideó un recipiente que llevaban bajo la ropa, pegado a la piel, y que impedía que el agua se congelara, de modo que podían beber mientras avanzaban por la llanura helada.

Curiosamente, uno de los mayores riesgos de las exploraciones polares era la deshidratación. El agua se conseguía derritiendo hielo o nieve, para lo que se necesitaba no solo una enorme cantidad de combustible, sino también de tiempo. Y no siempre era posible disponer de él; comer directamente hielo ocasionaba quemaduras y cortes en los labios.

Otro de los problemas al que debieron enfrentarse fue el sol, que provocó quemaduras en la piel y en los ojos de los lapones, quienes, acostumbrados al aire libre, renunciaron a protegerse con gafas de cristales tintados. Las quemaduras en las córneas debieron tratarlas

HOY COMEMOS *PEMMICAN*

Uno de los alimentos clave de la dieta de los exploradores polares era el *pemmican*, una pasta o tableta compuesta por carne seca y después machacada, grasa y verduras o bayas. El *pemmican* aportaba nutrientes y se conservaba durante años.

con cocaína para mitigar el dolor, antes de que todos decidieran utilizar gafas oscuras.

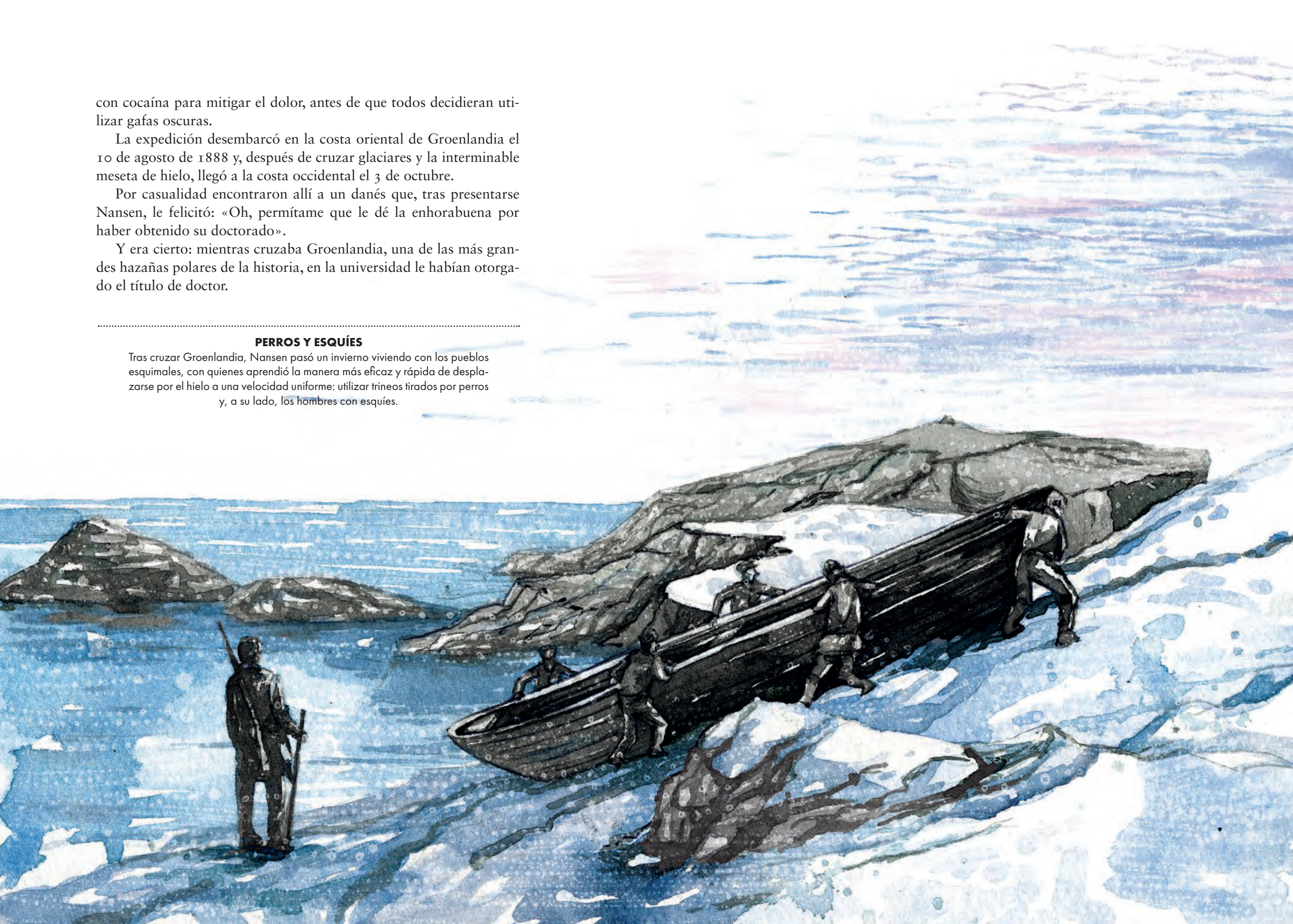
La expedición desembarcó en la costa oriental de Groenlandia el 10 de agosto de 1888 y, después de cruzar glaciares y la interminable meseta de hielo, llegó a la costa occidental el 3 de octubre.

Por casualidad encontraron allí a un danés que, tras presentarse Nansen, le felicitó: «Oh, permítame que le dé la enhorabuena por haber obtenido su doctorado».

Y era cierto: mientras cruzaba Groenlandia, una de las más grandes hazañas polares de la historia, en la universidad le habían otorgado el título de doctor.

PERROS Y ESQUÍES

Tras cruzar Groenlandia, Nansen pasó un invierno viviendo con los pueblos esquimales, con quienes aprendió la manera más eficaz y rápida de desplazarse por el hielo a una velocidad uniforme: utilizar trineos tirados por perros y, a su lado, los hombres con esquíes.



UN HÉROE NACIONAL

El regreso a Cristianía fue triunfal: los barcos en el fiordo les recibieron con sus tripulaciones formadas en cubierta, y la mayor parte de los edificios de la ciudad mostraba en sus fachadas banderas y gallardetes en honor de los expedicionarios. Dos de cada tres habitantes salieron a la calle para darles la bienvenida y se hicieron gorras Nansen, plumas Nansen, pasteles Nansen…

La conquista de Groenlandia tuvo un amplio eco en la prensa internacional, y un sentimiento de orgullo patriótico recorrió cada rincón del país.

Los periódicos resaltaban no solo el éxito de la empresa, sino la aparente facilidad con la que se había realizado. Así, el influyente *The Times* señaló: «A diferencia de algunas otras expediciones, la del doctor Nansen solo dejó recuerdos agradables». En efecto, la expedición había cumplido con creces su objetivo sin sufrir bajas, ni penalidades, ni arrostrar peligros, más allá de los inevitables, y sin esa épica del sufrimiento, el padecimiento, la amenaza trágica que, hasta entonces, había protagonizado buena parte de las narraciones sobre el Ártico.

Nansen y sus hombres habían planificado una expedición y la habían llevado a cabo con previsión, entusiasmo y una extrema eficiencia. El joven Nansen viajó incansable dando conferencias —en la Royal Geographical Society, de Londres, fue aclamado por un público entusiasta—, escribió artículos, concedió entrevistas… Tenía veintisiete años.

Antes de su aventura en Groenlandia, había conocido a Eva Sars, una popular *mezzosoprano*, con quien se casaría en 1889. Se habían conocido tras un accidente de esquí en el que Eva, una experimentada esquiadora como él, quedó prácticamente enterrada tras chocar con un montón de nieve.

Con Eva realizaría decenas de travesías por las montañas cercanas a Oslo y, juntos, durante la Pascua de 1894, cruzaron la meseta montañosa de Hardangervidda, Eva vestida con un atrevido traje de montaña que Fridtjof le había diseñado y que escandalizó a la sociedad pacata y biempensante de la época porque apenas le cubría las piernas un par de centímetros por debajo de las rodillas.

El día de su boda, delante de los invitados, Fridtjof le prometió amor eterno no sin antes añadir: «Pero antes tengo que ir al Polo Norte».