

Antonio de la Rosa regresará al Paso del Noroeste en julio de 2027

El explorador, ya en España, hace balance del primer intento: cifras, errores asumidos y una tabla rediseñada

España · 9 de agosto de 2026

Antonio de la Rosa se encuentra ya en España, sano y salvo, tras el rescate que el pasado 2 de agosto interrumpió su travesía en solitario y sin asistencia por el Paso del Noroeste. Este domingo 9 de agosto, en una transmisión en directo a través de Instagram, el explorador hizo un balance completo de ese primer intento y confirmó lo esencial: la expedición no se cancela, se aplaza. El regreso está previsto para julio de 2027.

El directo, que quedará publicado también en YouTube, recorrió la preparación previa, las jornadas de paleo, los errores logísticos que el propio De la Rosa asume sin matices y la secuencia exacta que condujo al rescate. El explorador detalló además las modificaciones técnicas que aplicará a su embarcación antes del próximo intento.

“Estoy convencido de que la tabla de exploración de Sunova puede atravesar perfectamente el Paso del Noroeste, y espero poder demostrarlo el año que viene.”

— Antonio de la Rosa

Un primer intento con buenas cifras de paleo

La expedición arrancó el 18 de julio desde Pond Inlet. De la Rosa llegó al Ártico, según su propio balance, en muy buena forma física y mental, y las jornadas en las que las condiciones permitieron entrar al agua lo confirman: dos jornadas de 64 kilómetros, otras dos de 52 y tres en torno a los 40. Con unos 100 kilogramos de carga sobre la tabla, su velocidad crucero se situó entre 5,5 y 5,6 kilómetros por hora, con puntas de hasta 8 km/h cuando el viento acompañaba. En las jornadas más largas llegó a palear doce horas con apenas veinte minutos de parada real.

El esfuerzo, explica, resultó sostenible: comparable en términos aeróbicos a una salida muy larga en bicicleta a ritmo suave. Sólo necesitó antiinflamatorios durante los tres o cuatro primeros días, y destaca que la alimentación funcionó mejor que en su travesía al Polo Sur, con mayor presencia de frutos secos.

“Cuando terminaba esos 64 kilómetros, pensaba que podía hacer otros 50 más.”

— Antonio de la Rosa

La cadena logística: los errores que el explorador asume

De la Rosa dedica buena parte del balance a la logística previa, que señala como el punto más débil del primer intento. Llegó a Ottawa el 10 de julio con material en exceso: dos tablas y varios bultos adicionales. Tanto, que Alfonso d'Ors, de Posovisual —productora que cubrió los preparativos—, regresó a España con 30 kilogramos de equipaje suyo.

Los cuatro días disponibles en Ottawa resultaron insuficientes para preparar toda la alimentación, especialmente porque en el punto de partida apenas existe posibilidad de conseguir suministros. A ello se sumaron los compromisos institucionales previos. El 14 de julio viajó hacia el Ártico.

La tabla no llegó a tiempo y tuvo que enviarse por cargo, el único medio posible dado el tamaño de los aviones que operan en la zona. La caja llegó a Pond Inlet con roturas tras múltiples escalas y, con ella, la pérdida de una bolsa estanca que contenía dos quillas de repuesto y cuatro balizas acústicas disuasorias para osos. En una localidad inuit del Ártico canadiense no hay forma de reponer ese material: los guardaparques le prestaron dos

balizas acústicas, pero el explorador inició la travesía con una sola quilla.

“No puedes ir a una expedición de estas llevando cosas por si acaso. Tengo que salir de Madrid exactamente con el material que voy a utilizar allí.”

— Antonio de la Rosa

El día que no había que entrar al agua

Tras varias jornadas de temperaturas suaves, el explorador reconoce que se relajó con el uso del traje seco. Con unos 11 grados y el calor generado por el esfuerzo, llegó a palear sin él. En la jornada 11 cayó al agua sin el traje puesto y tuvo que regresar a tierra, lo que le costó dos días de avance.

Esos dos días resultaron determinantes: hicieron que un frente de mal tiempo lo alcanzara antes de lo previsto. De la Rosa cruzó Admiralty Inlet —la bahía en cuya orilla se encuentra Arctic Bay— y alcanzó las inmediaciones de cabo Crauford con el mar ya muy movido. Su plan era rodear el cabo al día siguiente y enganchar rumbo oeste con viento favorable.

No ocurrió así. En la punta de cabo Crauford, la escasa profundidad y el fondo rocoso convirtieron ese viento favorable en un escenario caótico: vuelcos, niebla cerrada, temperatura baja y viento fuerte. El explorador identifica aquí un error concreto y evitable: no llevaba cartas náuticas. Contaba con GPS y con toda la cartografía descargada, pero no con la información batimétrica que le habría advertido de la poca profundidad de la zona.

“Ese día tenía que haberme quedado en tierra tranquilamente y haber esperado tres, cuatro o cinco días. Eso ya está aprendido.”

— Antonio de la Rosa

El temporal se llevó la tabla

Consiguió salir del agua entre acantilados, muy cerca de una cabaña que ya tenía localizada en sus mapas. Subió todo el material al borde de la banquisa —el hielo que en invierno se acumula y queda encajado varios metros por encima de la playa, pegado a una pared de unos diez metros—, convencido de que allí estaba a salvo. El equipo de seguridad y la ropa los subió a la cabaña, a la que sólo se accede tras un trepe de seis o siete metros que hacía imposible izar la tabla.

Al día siguiente entró el temporal, con vientos de 100 kilómetros por hora. Cuando dos días después bajó a la costa para reparar la quilla y preparar la tabla con la intención de dirigirse a Arctic Bay, a unos 100 kilómetros, no quedaba nada: ni tabla, ni bolsas, ni alimentación. El mar se lo había llevado todo.

“El mar se tragó casi todo menos el equipo de seguridad.”

— Antonio de la Rosa

Un rescate sin SOS: la decisión más meditada

A partir de ese momento la situación quedó definida con precisión: alimento para un par de días, ampliable a cuatro o cinco, y ninguna posibilidad de salir por medios propios de un lugar sin acceso terrestre. Pero también sin riesgo inmediato: se encontraba bien y resguardado en la cabaña.

Esa distinción determinó su decisión más meditada. De la Rosa, bombero de profesión y con larga relación con grupos de rescate, optó por no activar el SOS. Sabe que una señal de socorro dispara un protocolo inmediato en el que los rescatistas asumen riesgos elevados, porque no hay comunicación con la persona y se desconoce su estado real.

En lugar de eso, contactó con su entorno para que se activara un protocolo de rescate sin urgencia. La comunicación se canalizó a través de la Embajada de España en Canadá y la Guardia Costera canadiense decidió enviar una embarcación de gran porte, con una llegada estimada de 48 horas. El explorador aceptó ese plazo sin reservas.

“Lo más importante para mí era que nadie se jugara la vida para venir a rescatarme. Me daba igual salir en 12, en 24, en 48 horas o en cuatro días.”

— Antonio de la Rosa

Cuarenta y ocho horas exactas después llegó el rompehielos CCGS Des Groseilliers, en una jornada de niebla espesa. La operación se resolvió con el helicóptero embarcado, sin necesidad de aproximación con embarcación neumática, y De la Rosa fue trasladado directamente al aeropuerto de Arctic Bay, donde lo recibió la policía local, que lo acompañó hasta el hotel. En su valoración, fue un rescate limpio en el que nadie asumió riesgos innecesarios. El regreso a España se completó en 48 horas.

Territorio, fauna y hielo

Buena parte del primer intento transcurrió dentro del parque nacional Sirmilik, que comprende la isla Bylot y el sector noroccidental de Baffin, una reserva de aves donde el acceso con armas de fuego está terminantemente prohibido. Los guardaparques le concedieron un permiso especial para transitar y pernoctar en determinadas zonas del sur y el oeste de Bylot.

Dentro de la reserva, la presencia de avifauna fue, en sus palabras, impresionante, con un contraste llamativo al salir de ella, donde apenas se veían aves. Registró narvales durante jornadas completas, focas prácticamente a diario en los primeros días y dos osos polares a corta distancia. Ninguno de los dos encuentros requirió el uso de la escopeta, que considera el último recurso: su primera línea de disuasión son las balizas acústicas, el silbato y un sistema de bengalas. Uno de los osos lo observó con total indiferencia desde la orilla; el otro se alejó en dirección contraria nada más verlo. No avistó ballenas.

En cuanto al hielo, 2026 presentó una situación atípica. En el estrecho situado entre Pond Inlet y la isla Bylot, donde otros años hay abundante banquisa y hielo flotante en esas fechas, los vientos —más intensos de lo habitual— desplazaron el hielo hacia las bahías y facilitaron el arranque: prácticamente no encontró hielo. En el extremo opuesto, los veleros que intentan la travesía desde Alaska hacia el este seguían bloqueados a comienzos de agosto, sin acceso todavía a Cambridge Bay.

Por qué una tabla de paddle surf

De la Rosa responde también a quienes sostienen que el Paso del Noroeste es inabordable en paddle surf, e incluso en kayak. Su argumento es de autonomía: la travesía exige alimentación para un mínimo de 40 días, unos 40 kilogramos sólo en comida, a los que hay que sumar el resto del equipo. Un kayak de travesía no admite ese volumen y un packraft resulta demasiado lento. La tabla, al ser una embarcación abierta, sí permite cargarlo.

“He visto en mis propias carnes lo difícil que es aquel lugar, pero confío en mi capacidad y en mis conocimientos para conseguir hacer esa expedición.”

— Antonio de la Rosa

Las modificaciones previstas para 2027

Quilla retráctil. Con la tabla cargada —unos 35 kilogramos de embarcación más 80 o 90 de material—, palear sin quilla resulta prácticamente inviable: la embarcación se vuelve ingobernable y obliga a duplicar la trayectoria. El objetivo es una quilla alojada en un cajón, retráctil, que se repliegue al tocar fondo y pueda subirse a voluntad, con un funcionamiento similar al de un timón de kayak.

Sujeción del equipamiento. En los vuelcos, las ocho o diez bolsas estancas se desplazaban hacia un costado y dificultaban enormemente el desvuelco. La solución pasa por reducirlas a tres o cuatro bolsas grandes fijadas con cinchas dobles, similares a las que emplea en su trineo de expedición.

Puesto de paleo sentado. Con viento de cara o condiciones muy adversas es necesario palear sentado, con pala de kayak. El asiento que llevaba no estaba bien adaptado; la embarcación se modificará para ese uso.

Protección de cubierta. Las olas laterales llegaban a embarcar hasta 50 litros de agua que tardaban en evacuar por los imbornales. Añadirá un elemento que cubra los pies cuando patee de pie.

Logística y navegación. Salir de Madrid exactamente con el material que va a utilizar, disponer de más tiempo sobre el terreno y llevar cartas náuticas. El peso total, admite, difícilmente bajará de los 90 kilogramos.

Próximos pasos

El explorador irá mostrando en los próximos días las modificaciones de la embarcación y publicará material sobre la fauna registrada, en particular la avifauna del parque nacional Sirmilik. En paralelo comienza la fase de reposición de material —el mar se llevó casi todo el equipamiento— y la búsqueda de financiación para el nuevo intento, previsto para julio de 2027. La grabación íntegra del directo quedará disponible en los canales oficiales de la expedición.

Agradecimientos

Antonio de la Rosa agradeció expresamente el apoyo de la Embajada de España en Canadá, de la Guardia Costera canadiense, de la policía de Arctic Bay y de los guardaparques de Parques Nacionales de Canadá, que le prestaron balizas acústicas y le concedieron los permisos de tránsito y pernocta en Sirmilik. Agradeció igualmente el trabajo de Posovisual en la cobertura de los preparativos y del arranque.

La coordinación de comunicaciones de la expedición hace extensivo ese agradecimiento a **West Hansen** —National Geographic Explorer y presidente del capítulo de Texas de The Explorers Club—, quien durante la ventana de rescate ofreció de forma clara y decidida la ayuda de un contacto local en Arctic Bay.

Ficha técnica	
Estado del explorador	● En España, sano y salvo · Expedición aplazada
Anuncio	9 de agosto de 2026 · transmisión en directo por Instagram
Nueva fecha prevista	Julio de 2027
Primer intento · inicio	18 de julio de 2026 · Pond Inlet, Nunavut (Canadá)
Interrupción	2 de agosto de 2026 · Día 16 · zona de cabo Crauford, península de Borden
Rescate	Guardia Costera canadiense · rompehielos CCGS Des Groseilliers + helicóptero embarcado → Arctic Bay (Ikpiarjuk)
Mejores jornadas	2 jornadas de 64 km · 2 de 52 km · 3 en torno a 40 km
Velocidad crucero	5,5 – 5,6 km/h con carga · hasta 8 km/h con condiciones favorables
Jornada máxima	12 horas de paleo con unos 20 minutos de parada real
Material perdido	Tabla, bolsas estancas y alimentación · sólo se conservó el equipo de seguridad
Fauna registrada	2 osos polares · narvales · focas · avifauna del parque nacional Sirmilik
Modificaciones previstas	Quilla retráctil · nueva sujeción de carga · puesto de paleo sentado · protección de cubierta