

CHRISTIAN
DAVENPORT

Un ensayo sobre
la ambición,
la rivalidad y
las inversiones
multimillonarias
en la nueva
carrera
espacial



LOS SEÑORES DEL ESPACIO

ELON MUSK, JEFF BEZOS
Y LA CRUZADA PARA COLONIZAR
EL UNIVERSO

DEUSTO

Los señores del espacio

Elon Musk, Jeff Bezos y la cruzada
para colonizar el universo

CHRISTIAN DAVENPORT

Traducción de Verónica Puertollano



EDICIONES DEUSTO

Título original: *The Space Barons*

Publicado por PublicAffairs, un sello de Perseus Books, LLC

© 2018 by Christian Davenport

© de la traducción: Verónica Puertollano, 2019

© Editorial Planeta, S.A., 2019

© de esta edición: Centro de Libros PAPP, SLU.

Deusto es un sello editorial de Centro de Libros PAPP, SLU.

Av. Diagonal, 662-664

08034 Barcelona

www.planetadelibros.com

ISBN: 978-84-234-3073-4

Depósito legal: B. 15.808-2019

Primera edición: septiembre de 2019

Preimpresión: gama, sl

Impreso por Artes Gráficas Huertas, S.A.

Impreso en España - *Printed in Spain*

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Índice

Introducción. «Ha aterrizado».....	13
PRIMERA PARTE: Imposible	21
1. «Una estúpida manera de morir».....	25
2. El primer envite.....	47
3. «Un incordio».....	71
4. «En otro lugar totalmente diferente».....	89
5. «SpaceShipOne, GobiernoCero».....	115
SEGUNDA PARTE: Improbable	139
6. «Al diablo, hagámoslo».....	141
7. El riesgo.....	159
8. Un trébol de cuatro hojas.....	175
9. «¿Es de fiar, o un chiflado?».....	205
10. «Unicornios bailando en el conducto de la llama» ...	233
TERCERA PARTE: Inevitable	251
11. Un jardín de esculturas mágicas.....	253
12. «El espacio es duro».....	273
13. «El Águila ha aterrizado».....	297
14. Marte.....	317
15. «La gran inversión».....	335
Epílogo. De nuevo, la Luna.....	351

«Una estúpida manera de morir»

Seis de marzo de 2003.

No era así como Jeff Bezos quería morir.

Iba en el asiento del copiloto en un helicóptero de color rojo rubí, rodeado de un excéntrico elenco de personajes: un vaquero, una abogada y un piloto apodado «Cheater», famoso por haber sido obligado a punta de pistola a volar a los terrenos de la penitenciaría estatal de Nuevo México para que tres presos se fugaran. Era poco después de las diez de la mañana. El sol había abrasado el último frescor matinal y el día empezaba a calentarse rápidamente. Se había levantado brisa y, completamente cargado con los cuatro pasajeros, el helicóptero luchaba por levantar el vuelo y salir de un cañón cercano al Monte Catedral, con el aire húmedo y cortante de las alturas en el oeste de Texas.

En lugar de elevarse, el helicóptero empezó a recorrer el suelo del claro, avanzando cada vez más rápido, pero incapaz de ganar altura por encima del límite del bosque.

«¡Ay, mierda!», gritó Cheater.

En el asiento trasero, Ty Holland, el vaquero que hacía de guía para Bezos en su vuelta por el campo, consultó el mapa topográfico que había estado estudiando. Bezos iba sentado directamente delante de él en el asiento del pasajero, agarrado; la abogada de Bezos, Elizabeth Korrell, estaba al lado de Holland, detrás del piloto. Cheater estaba sacudiendo los mandos, con una mueca de dolor, mientras «iba en zigzag esquivando los árboles», contó Bezos.

Holland había estado preocupado por esto. El viento sopla fuerte en esta época del año, y forma remolinos a lo largo del desierto inerte y reseco, esparce los matojos rodantes y levanta grandes nubes de polvo. Podría ser especialmente peligroso aquí, a unos mil quinientos metros de altura sobre la tierra desértica, cerca del Monte Catedral, una pendiente suave y estéril que crece hasta formar una altísima colina, que desde lejos parece un elefante. Pero no era el viento lo que más dificultades les estaba creando. Era su peso, la altura y el aire húmedo y cortante los que unidos conspiraban contra ellos.

Sólo unos minutos antes, Holland les había instado a ponerse en marcha hacia la siguiente parada. Pero Bezos quería dar una vuelta, echar otro vistazo a la tierra, al paisaje que abarca unos ciento treinta kilómetros hasta la frontera mexicana. La vista —kilómetros y kilómetros del desierto vacío de Texas— debía de resultar relajante, sobre todo para alguien que lleva una vida tan frenética como Bezos. Si el descenso de la ladera hacia el desierto llano era inhóspito, pardo e inerte, Seattle, su ciudad natal, era densa, frondosa y verde. El silencio de la inmensa amplitud. Bezos había contado algo aquella mañana sobre los veranos que pasó de crío en el rancho de su abuelo en el sur de Texas. Era evidente que sentía un aprecio por este escarpado y árido campo.

Holland no sabía mucho sobre él, salvo que era milmillonario, y que había ganado mucho dinero vendiendo libros y a saber qué más en internet, en una página conocida como Amazon.com. También sabía que el momento de tranquilidad que Bezos estaba disfrutando allí, en la base del Monte Catedral, se estaba viendo perturbado por una brisa que empezaba a formarse entre los cedros, con un tono siniestro que estaba poniendo nervioso a Holland.

«Tenemos que irnos de aquí, por el viento —dijo—. Estos helicópteros no pueden volar aquí con el viento.»

Ahora el helicóptero estaba en apuros. Y Cheater, el piloto, estaba intentando frenéticamente recuperar el control, manejando los mandos como si estuviese montando un potro salvaje en un rodeo. Pero no podía hacer mucho más. Lo mejor era su-

jetar las riendas y prepararse para el impacto, pensó Holland. El aparato dio un fuerte golpe contra el suelo, y uno de los patines de aterrizaje enganchó un montículo de tierra y lo derrumbó. Las palas del helicóptero se estrellaron contra el suelo y los fragmentos astillados y cortantes podían meterse en la cabina en cualquier momento.

Afuera, el mundo se veía boca abajo mientras el helicóptero caía sobre un solitario arroyo que casualmente se llamaba «Calamity». En el interior de la cabina, los pasajeros, zarandeados como bolas en una máquina del millón, rebotaron por la fuerza del impacto y la sacudida los mandó a los laterales al voltearse el helicóptero.

La cabina quedó parcialmente sumergida en el arroyo, que no era muy profundo, y el agua empezó a inundarla. Holland acabó tragando una bocanada de agua. No quería sobrevivir a un terrible accidente para luego ahogarse en un arroyo. Empezó a tirar desesperadamente del cinturón de seguridad. Pero entre el caos del accidente y la adrenalina provocada por el pánico, resultaba imposible desabrocharlo. El cinturón que le acababa de salvar la vida estaba ahora estrangulándolo, presionándole el pecho y las caderas, y le apretaba cada vez más.

Bezós miró a la parte trasera del helicóptero para comprobar si Korrell estaba bien, pero había desaparecido.

«¿Dónde está Elizabeth?», preguntó con desesperación.

No hubo respuesta. Después, vieron que salía una mano del agua, debajo de Holland. Al estrellarse, la abogada había quedado atrapada bajo el agua, sin saber siquiera que estaban encima de ella. Se movieron inmediatamente para tratar de desabrocharle el cinturón y sacarle la cabeza del agua. Ella intentaba coger aire. Sufría un intenso dolor en la zona lumbar. Pero había sobrevivido. Milagrosamente, todos lo habían hecho.

Treparon para salir del helicóptero, uno por uno, y ya reunidos en la orilla estudiaron la situación. Bezós y Cheater tenían cortes y cardenales tras haberse golpeado la cabeza contra el cuadro de mandos. Korrell se había roto las vértebras inferiores. Holland sentía un dolor infernal en los brazos y el hombro. Se-

guramente había sufrido un desgarro muscular en el accidente o al forcejear para quitarse el maldito cinturón.

Al bajar la vista al helicóptero siniestrado, comprendieron lo afortunados que habían sido. A causa del impacto, la cola estaba amputada y los rotores superiores arrancados. El combustible se estaba derramando por todas partes, así que, a pesar de que Korrell casi se ahoga, el agua impidió que el helicóptero se incendiara. Cerca de allí, los árboles estaban mutilados, como si los hubiese talado un jardinero con unas podaderas, y el terreno destrozado; era una escena completamente distinta de la serenidad que Bezos acababa de disfrutar tan sólo unos momentos antes.¹

«Fue horrible. Tuvimos mucha suerte —dijo Bezos más tarde—. No puedo creer que saliésemos de allí por nuestro propio pie.»

Desde el principio, Holland pensaba que volar en helicóptero era una mala idea. No sólo porque jamás había ido en uno. O porque fuesen a volar hacia un área rural accidentada y aislada. Holland opinaba que la mejor manera de ver propiedades en el campo era a caballo, su medio de transporte preferido. «Te haces una mejor idea del campo montando a caballo que volando sobre él en un maldito helicóptero», pensó.

Pero Bezos y su abogada «tenían mucha prisa», contó Holland. El viaje a caballo podía durar días. Sólo disponían de unas pocas horas.

Holland había ido a esta excursión para hacerle un favor a un amigo que era agente inmobiliario. Bezos estaba buscando un rancho para comprarlo, y el agente le había pedido a Holland

1. El relato de este accidente está basado en entrevistas con Jeff Bezos, Ty Holland y el *sheriff* del condado de Brewster, Ronny Rodson; en informaciones periodísticas, como Gail Diane Yovanovich, «Chopper Crashes with Amazon.com Exec on Board», *Alpine Avalanche*, 13 de marzo de 2003; y los informes de las investigaciones federales, incluidos los de la Administración Federal de Aviación y la Junta Nacional de Seguridad del Transporte.

que le diera una vuelta para verlos. Nadie conocía esa parte del campo como él, y estaba encantado de ayudar. Holland se imaginó que Bezos, que en aquel momento tenía treinta y nueve años, estaba buscando un lugar para relajarse los fines de semana, mantener un pequeño ganado y aparentar ser un vaquero. Quizá revivir los recuerdos de la infancia, de los veranos en el rancho de su abuelo en el sur de Texas.

Holland no tenía ordenador, y mucho menos entraba en internet. «No sabía absolutamente nada sobre él o Amazon o internet o cualquier cosa de esas», dijo.

Alrededor de una década después de que Bezos dejara su trabajo en Wall Street para vender libros en internet, Amazon empezó a despegar.² En enero de 2002, la empresa anunció sus primeros beneficios trimestrales: cinco millones de dólares. Siguió creciendo, y amplió el negocio de los libros a la música, los juguetes, la ropa, los utensilios de cocina y los aparatos electrónicos, mientras que los clientes empezaban a sentirse más cómodos utilizando su ordenador para comprar casi cualquier cosa. En 2000, Amazon vendió cuatrocientas mil copias del libro de Harry Potter publicado ese año. Tres años después, vendió 1,4 millones de copias de la siguiente entrega, *Harry Potter y la Orden del Fénix*.

Amazon prosperaba en un momento en que muchos otros habían quebrado en un mercado de valores desfallecido que se había cobrado incontables compañías conocidas como las puntocom.

«Hemos visto lo peor de la crisis económica», dijo un analista al *Washington Post*, después de que la empresa reportara de nuevo beneficios a principios de 2003, dos meses antes del accidente de helicóptero. «Ahora están empezando a surgir algunos gigantes.»

La estrategia de Amazon era «hacerse grande rápidamente», captar clientes con la comodidad que ofrecía internet y los precios bajos por los que empezaba a tener fama la web. A pesar de

2. Saul Hansel, «Amazon Cuts Its Loss as Sale Increase», *The New York Times*, 23 de julio de 2003.

las altas expectativas generadas por el rápido enriquecimiento que había rodeado a tantas empresas nuevas de internet, Amazon adoptó una estrategia lenta y gradual de mantener sus precios bajos y ofrecer envíos gratuitos, a pesar de que muchos críticos decían que eso nunca iba a funcionar.

En sus titulares a lo largo de la década de 1990, *Business Week* se burló de la compañía llamándola «Amazon.Toast» [«quemada»], y *Barron's* la llamó «Amazon.Bomb», con una imagen muy desfavorecedora de Bezos, que mostró una vez al público: «Mi madre odia esta foto», dijo.

Pero a principios de 2003, cuando el aumento de las ventas en todos los grandes segmentos se medía en cifras de dos dígitos, Bezos se sentía tan confiado como siempre en la estrategia de la compañía. «Está funcionando —dijo—. Es la inversión correcta, y a la larga será lo que más beneficie a nuestros accionistas y clientes.»

Aún faltaban cuatro años para que el iPhone hiciera su debut, pero estaba seguro de que internet sólo estaba en sus comienzos. En una charla TED unas semanas antes del accidente de helicóptero en el oeste de Texas, lo comparó con los albores de la industria eléctrica. La web en 2003 estaba más o menos donde estaba la industria eléctrica en 1908, sostuvo, cuando todavía no se había inventado el enchufe eléctrico y había que conectar los aparatos a los portalámparas.

«Si de verdad crees que estamos aún muy al principio —dijo—, entonces es que eres increíblemente optimista. Y yo sí creo que es ahí donde estamos.»

Con el éxito de Amazon, la fortuna de Bezos crecía rápidamente. La revista *Fortune* informó en 2003 que, al triplicarse el precio de las acciones de Amazon, su patrimonio neto aumentó de los tres mil millones de dólares a un total de cinco mil cien millones de dólares. Saltó hasta el trigésimo segundo puesto de la lista de los estadounidenses más ricos, por delante del magnate de los medios Michael Bloomberg y de los hermanos Koch, que dirigían un enorme imperio industrial y de inversiones.

Marzo de 2003 era, por lo tanto, un buen momento para empezar a buscar bienes inmuebles. Para permitirse una cierta

dosis de libertad y satisfacer su verdadera pasión, aunque casi nunca hablaba de ella.

Bezos no dijo nada sobre los motivos por los que quería comprar terreno en este rincón escondido de Texas, lleno de serpientes de cascabel, ciervos mulos, borregos cimarrones y poco más. Holland, un imperturbable ranchero de voz suave que pasaba el mismo tiempo rodeado de ganado que de personas, no preguntó. Bezos le pareció «un tipo hecho de otra pasta», con el que no podía identificarse.

Aunque Holland sospechaba del helicóptero, también recelaba de su piloto, Charles Bella, que era una especie de leyenda en su localidad natal de El Paso. Tenía un bigote retorcido y era aficionado a los combates a puñetazos y el lenguaje soez. Su apodo, «Cheater» [«Tramposo»], venía de sus tiempos en los coches de carreras: los resentidos perdedores acusaban a Bella de hacer trampas y se quedó con el apodo. «Resultó ser un cumplido», dijo a una revista en 2009.³ Lo habían contratado en Hollywood para volar en varias películas, como *Rambo III* y una peli de Chuck Norris titulada *McQuade, lobo solitario*. Además de su trabajo como piloto de helicópteros, tenía un conjunto de animales exóticos —entre ellos un oso, lobos grises y un caimán— en su casa. El guarda de caza y pesca de su zona lo llamaba de vez en cuando, y una vez le dijo a *El Paso Times* que «Cheater tiene mano con los animales. Puede entrar en una jaula de pumas heridos y convertirlos en mininos.»⁴

Pero por lo que más se le conocía era por su fuga de la prisión. En 1998, pilotó su helicóptero Gazelle —casualmente, el mismo que pilotó en *Rambo III*— hasta la prisión, donde liberó a tres presos. Tras dos horas de persecución, fue arrestado y acu-

3. Paul Geneson, «Dynamic Paseno: Charles “Cheater” Bella», *El Paso Plus*, 2 de septiembre de 2009.

4. Daniel Perez, «Cheater Bella Can't Escape Stigma of '88 Jailbreak», *El Paso Times*, 11 de julio de 1997.

sado de un delito de asociación ilícita. Pero F. Lee Bailey, el famoso abogado penalista que después formaría parte del equipo de defensa de O. J. Simpson, lo representó y preparó una enérgica defensa que condujo a su absolución.

La mañana de la fuga de la prisión, afirmó Cheater, una mujer lo había contratado para ir a ver algunas propiedades,⁵ como haría posteriormente Bezos. Iba vestida con unos pantalones brillantes de color rojo y una camisa de flores. Aquella mañana, la mujer le cogió varias pistolas a su compañera de habitación y le dejó una nota que decía: «Katie: te cojo las pistolas porque voy a necesitarlas más que tú».

Poco después de que despegaran, ella sacó una de las pistolas, una Magnum 357, apuntó a Cheater a la cabeza, y le exigió volar a la prisión para liberar a su novio, un asesino condenado a una sentencia de más de sesenta años, y a dos de sus amigos.

Era una mujer obesa, contó Cheater, de unos ciento diez kilos. «Pensé que estaba bien jodido, porque si esta tía vieja cree que el tipo la quiere, nada la detendrá, porque nunca va a encontrar a otro tipo», dijo a la *Texas Monthly* unos años más tarde.⁶

Dijo que intentó agarrar la pistola, pero tenía herida la mano por un combate a puñetazos que había tenido unos días antes y no logró arrebatarla. Aterrizaron en el campo de béisbol de la prisión, cerca de la primera base, donde les aguardaban los tres presos. Se subieron a toda prisa, y uno de ellos se colgó del patín del helicóptero, mientras los guardias disparaban desde la torre de la cárcel. Cheater no sabía qué hacer.

«Su novio me golpeaba la cabeza con la pistola, y me decía que me iba a volar los sesos si no nos íbamos —contó—. El motor ya estaba al máximo. Tiré de la palanca hasta llegar al tope de temperatura. Debió haber explotado. Al final, lograron desenganchar al tipo de los patines. Entonces, uno de los que esta-

5. Joline Gutierrez Krueger, «NM Had Its Own Love-Fueled Prison Break», *Albuquerque Journal*, 17 de junio de 2015.

6. Entrevista con Charles Bella, «Passion and Adventure», *Texas Monthly*, marzo de 1990.

ba dentro saltó del helicóptero, corrió junto a él y sólo volvió a subir cuando empezábamos a despegar.»⁷

El helicóptero apenas pudo pasar por encima de la valla de la cárcel y escapar, pero enseguida los fugados tuvieron problemas más graves. La policía federal iba tras ellos, y los persiguió en un helicóptero Black Hawk durante aproximadamente dos horas, hasta que fue evidente que no tenían escapatoria. Cheater aterrizó por fin en el aeropuerto de Albuquerque.

Ahora, con este helicóptero destrozado y sumergido, estaba metido en otro buen lío. Acababa de estrellarse en mitad de la nada con una de las personas más ricas del mundo a bordo.

El séquito de Bezos estaba empaquetado y atrapado, a varios kilómetros de la civilización, sin cobertura para pedir ayuda con los teléfonos móviles. Aun así, podría haber sido mucho peor. Estaban vivos, y allí de pie, en la orilla del arroyo Calamity, sintieron una cierta sensación de alivio. Bezos miró a Holland y sonrió.

«Quizá tenías razón —le dijo al vaquero—. Puede que la mejor manera de viajar al campo fuese a caballo.» Una extraña carcajada retumbó a través del cañón, la del hombre que había engañado a la muerte.

«Soltó esa risa bobalicona —dijo Holland—. Le parecía graciosísimo. A mí no me parecía gracioso.»

Cheater activó el transpondedor del helicóptero, con la esperanza de que los equipos de rescate recogieran la señal. Y Holland se fue a pie a buscar ayuda a una casa que había a unos pocos kilómetros.

No tuvieron que esperar mucho. Enseguida aparecieron sobre ellos los helicópteros de la Patrulla Fronteriza, y después se presentaron los ayudantes del sheriff del condado con un equipo de rescate.

El sheriff Ronny Dodson inspeccionó el lugar. El helicóptero estaba tirado como un animal muerto, rojo, en el arroyo. El suelo estaba lleno de surcos creados por los rotores del helicóptero. Y después estaba el curioso cuarteto. Como era abogado, conocía al tristemente famoso Cheater Bella. Y reconoció a Holland

7. *Ibíd.*

como uno de los granjeros del lugar. Pero el tipo bajito, de aspecto extravagante, parecía fuera de lugar. Aunque Bezos se mostró afable, Dodson no lograba situarlo.

Hasta que no aparecieron los sanitarios en una camioneta y uno de ellos se asombró al ver a la Persona del Año 1999 de la revista *Time* en el lugar del accidente, Dodson no se enteró.

«¿No sabes quién es?», dijo un paramédico al sheriff, que claramente no tenía ni idea. «Es el fundador de Amazon.com.»

¿Amazon? Sí, Dodson había oído hablar de ella, aunque no era cliente.

«No compraba mucho en Amazon —dijo años más tarde—. Pensaba que en Amazon sólo había libros, y yo no leía nada. Así que, ¿para qué iba a mirar?»

Los paramédicos se llevaron a Bezos y a Korrell al hospital: él fue atendido por unos pequeños cortes y ella por sus vértebras rotas, y ambos fueron dados de alta. A Holland le seguían doliendo los brazos de haber intentado arrancarse el cinturón de seguridad. «He tenido dolores toda mi vida, y sabía que algo estaba mal», dijo. El médico le advirtió de que tenía que verlo un especialista. Pero ya había tenido bastante por ese día.

«Cogí mi camisa y me marché. Y me fui al bar», dijo.

Cuando se corrió la voz sobre el accidente, Amazon le restó importancia, y rehusó hacer comentarios salvo para decir que Bezos «está bien. Todo sigue igual». Años más tarde, Bezos admitió que el accidente fue mucho más grave, pero seguía quitando hierro a su encontronazo con la muerte.

«La gente dice que tu vida pasa ante tus ojos —dijo en una entrevista con la revista *Fast Company* en 2004—. Este accidente concreto se produjo de manera tan lenta que tuvimos unos segundos para contemplarla.»⁸

Soltó su característica risa maníaca. «He de decir que no pasó por mi cabeza nada demasiado profundo en esos segundos.

8. Alan Deutschmann, «Inside of the Mind of Jeff Bezos», *Fast Company Magazine*, 1 de agosto de 2004.

Lo que pensaba sobre todo era: “Ésta es una estúpida manera de morir”. No me cambió la vida en ningún aspecto importante —continuó—. Aprendí una lección más o menos táctica, me temo. La moraleja más importante es: evita los helicópteros siempre que sea posible. No son tan fiables como los aviones de ala fija.»

No fue mucho después del accidente cuando el teléfono de Ronald Stasny empezó a sonar. La abogada que llamaba fue educada en todo momento, pero también increíblemente persistente. Cada mes o así, Elizabeth Korrell decía que llamaba en nombre de un misterioso cliente, cuyo nombre se negaba a revelar, y todas las veces, la respuesta de Stasny era la misma. No, no estaba interesado en vender su rancho.

Tenía una preciosa vista desde la ventana de la cocina, que daba al pico Guadalupe, el punto más alto de Texas, y estaba rodeada por las etéreas cordilleras del oeste del estado: la Sierra Diablo, la Baylor, los Apaches y la Delaware rodeaban el rancho como centinelas. Con una extensión de trece mil hectáreas, había en ella codornices, palomas y pumas. Los ciervos mulos eran grandes y abundantes, tenían unas enormes astas que se ramificaban como árboles sin hojas, y se alimentaban de la vegetación, rica en proteína. Los nietos de Stasny atesoraban recuerdos para toda una vida mientras descubrían los remotos secretos de la llanura tejana, desde viejos pozos de las minas de oro y plata a antiguos utensilios de los indios.

No, no iba a vender. No especialmente a una abogada desconocida de Seattle con un cliente secreto. Éste era el lugar de retiro de Stasny, un sitio para alejarse de la vida urbana de San Antonio, donde él también ejercía de abogado. Aquí era donde él y su mujer tenían previsto jubilarse.

La vieja casa de adobe que había en el terreno databa de la década de 1920, y el linaje de la tierra estaba vinculado a uno de los grandes ranchos de Texas, el rancho Figure 2, donde los *rangers* de Texas libraron una de sus últimas batallas contra los apaches en 1881. La tierra había sido propiedad de la familia de James Madison Daugherty, uno de los padres fundadores de los rancheros ganaderos de Texas, y de James Marion «Silver Do-

llar Jim» West Jr., un heredero del petróleo de Houston que tenía la costumbre de lanzar al aire monedas de plata de un dólar a la gente que iba por la calle.

Stasny había invertido mucho en la finca; había instalado un sistema de calefacción y aire acondicionado en la casa principal. Cuando una tormenta de granizo provocó daños en el tejado y quiso cambiarlo, el techador le recomendó que no lo hiciera: «Ya no se hacen tejados de chapa metálica como éste», le dijo. Puso un sistema de irrigación y abrió caminos por donde antes sólo se podía pasar a caballo. Los cazadores le agradecían que les dejara entrar en la finca, y permanecían en la barraca que había detrás del granero, antes de acechar a los magníficos ciervos mulos.

Pero Korrell, la abogada de Seattle, no se rendía. Su anónimo cliente estaba muy interesado en la propiedad. Y como supo más tarde Stasny, no era el único terrateniente al que estaban cortejando. Korrell se estaba poniendo en contacto con varios de sus vecinos para ofrecerles también la compra. Se trataba de alguien que claramente podía permitirse comprarlo todo y, a juzgar por la frecuencia de las llamadas de la abogada, estaba ansioso por hacerlo. Uno a uno, sus vecinos vendieron.

Al final, Stasny lo hizo también. Accedió a la venta a principios de 2004, tras hablarlo con su familia en Navidad. La oferta era demasiado buena, más que suficiente para comprar otro rancho al que retirarse. Aunque no dijo por cuánto lo vendió —firmó un acuerdo de confidencialidad—, se dijo que había sido por 7,5 millones de dólares.⁹

El misterioso comprador estaba amasando una impresionante colección de ranchos, y camuflaba su identidad al comprar la tierra mediante entidades corporativas con nombres curiosos:¹⁰ Jolliet Holdings y Cabot Enterprises, las sociedades limitadas James Cook y William Clark y Coronado Ventures. Todas tenían nombres de exploradores que habían abierto fron-

9. Mylene Mangalindan, «Buzz in West Texas Is About Jeff Bezos and His Launch Site», *The Wall Street Journal*, 10 de noviembre de 2006.

10. *Ibíd.*

teras, desde el oeste de Estados Unidos a Nueva Zelanda, pasando por la Gran Barrera de Coral hasta México y Canadá. Todas estaban vinculadas a una empresa poco conocida que llevaba a cabo sus negocios desde el apartado de correos número 94314 y cuyo nombre parecía de otro mundo: Zefram, LLC.

Justo ahí había una pista sobre la identidad del cliente y sus intenciones. Zefram Cochrane era un personaje de *Star Trek*, el que creó la primera nave espacial capaz de viajar a velocidad de curvatura, es decir, a mayor velocidad que la luz. Él era un explorador de otro tipo, uno ficticio y del futuro, que decía que el motor para viajar a velocidad de curvatura «nos permitirá ir con audacia adonde ningún hombre ha ido nunca antes».

Empezaban a correr rumores en la cercana localidad de Van Horn de que había alguien que iba por ahí comprando propiedades en los condados de Culberson y Hudspeth. Larry Simpson tenía bastante claro quién era.

Simpson era el dueño y editor del *Van Horn Advocate*, el periódico semanal que dirigía desde la trastienda de su tienda de material de oficina con un puñado de reporteros en una localidad de dos mil cien habitantes. Simpson también trabajaba a tiempo parcial en el aeropuerto del condado. Se corrió la voz de que Bezos había estado volando por allí en su avión privado acompañado de un agente inmobiliario. El accidente del helicóptero también llevó a la gente a hacerse preguntas. Pero nadie se figuraba para qué quería el multimillonario las tierras.

Simpson no le dio muchas vueltas. «No he sido demasiado insistente, como quizá lo habría sido un periodista de una ciudad grande», dijo al *Seattle Times*.¹¹ Pero entonces, un lunes de enero de 2005, el propio Bezos pasó por su oficina y le dijo: «Quería entregarles un comunicado de prensa». Iba vestido de manera informal, cómoda, con pantalón vaquero y botas. Y sin

11. Sandi Doughton, «Amazon CEO Gives Us Peek into Space Plans», *Seattle Times*, 14 de enero de 2005.

séquito: sólo Bezos y un caballero de voz suave que dejaba que fuese su jefe el que hablara.¹²

Bezos tenía una primicia para el *Van Horn Advocate* y su circulación de mil ejemplares: estaba comprando todas esas tierras para su compañía espacial, una empresa apenas conocida llamada Blue Origin, con sede en las afueras de Seattle. Desde su fundación en 2000, Bezos había mantenido la compañía en sumo secreto, y no le había contado prácticamente a nadie cuáles eran sus planes.¹³ La empresa no aparecía en el listín telefónico. Sus empleados les decían a sus vecinos que estaban trabajando en una investigación científica. Y un funcionario del sector dijo a la revista *The Economist* que «todo el mundo que conozco que sabe algo al respecto no tiene permitido hablar de ello. Y por favor, no me cite aquí».¹⁴

Tras conocerse la noticia del accidente de helicóptero, a Brad Stone, entonces un joven reportero de *Newsweek*, le entró interés por saber en qué andaba Bezos. Encontró algunos expedientes de Blue Operations, LLC en los registros estatales del estado de Washington, y visitó un almacén en el área industrial de Seattle al final de una tarde, como escribió en *La tienda de los sueños*, su libro sobre Amazon. Tras pasar sentado una hora delante de las instalaciones, sacó un puñado de documentos de un cubo de basura, entre ellos una declaración de objetivos, manchada de café, para crear, como escribió Stone, «una presencia duradera en el espacio».

Stone se puso en contacto con Bezos para recabar sus comentarios, pero Bezos rehusó dar más detalles sobre los objetivos de Blue Origin para el reportaje de Stone en *Newsweek*, titulado: «Bezos en el espacio».

«Es demasiado prematuro que Blue diga algo o comente cualquier cosa porque no hemos hecho nada aún digno de co-

12. John Schwartz, «Add to Your Shopping Cart: A Trip to the Edge of Space», *The New York Times*, 18 de enero de 2005.

13. Brad Stone, «Bezos in Space», *Newsweek*, 5 de mayo de 2003.

14. «One Small Step for Space Tourism...», *The Economist*, 16 de diciembre de 2004.

mentario», escribió Bezos en un correo electrónico. No obstante, sí quiso desmentir una falsedad: que en cierto modo lo estuviera haciendo por una frustración con la NASA, a la que muchos habían criticado por su repliegue tras las misiones lunares *Apolo*.

«La NASA es un tesoro nacional, y es completamente absurdo que alguien pueda sentir frustración por la NASA —escribió—. La única razón por la que estoy interesado en el espacio es porque ellos me inspiraron cuando tenía cinco años. ¿Cuántas agencias gubernamentales se le ocurren que puedan inspirar a niños de cinco años?». Bezos tenía cinco años cuando Neil Armstrong y Buzz Aldrin alunizaron en 1969.

Durante algún tiempo, el único empleado de la empresa fue un amigo de Bezos, Neal Stephenson, el escritor de ciencia ficción. Se conocieron a mediados de los noventa en una cena, donde empezaron a hablar de cohetes. Aunque este par «aburrió a todos los demás en la mesa», dijo Stephen, hicieron buenas migas. «Era muy obvio que sabía mucho.»

A medida que crecía su amistad, pasaban el tiempo lanzando modelos de cohetes en el parque Magnuson de Seattle, con vistas al lago Washington. Una vez, el paracaídas de uno de los cohetes se quedó enganchado en un árbol al caer «y cuando me quise dar cuenta, Bezos se fue literalmente por las ramas». No era muy robusto, así que intentó «agitar la rama con su peso corporal». Su mujer, MacKenzie, le estaba suplicando que bajara cuando un paseador de perros se acercó y le golpeó con un palo.

En 1999, Bezos y Stephenson fueron a ver un pase matinal de *Cielo de octubre*, la película sobre el escritor e ingeniero de la NASA Homer Hickam. Bezos se metió en el cine con unos bocadillos de mantequilla de cacahuete escondidos en la chaqueta, y después, en una cafetería, dijo que siempre había querido fundar una compañía espacial.

«Y le dije: “Bien, ¿y por qué no empiezas hoy?”», contó Stephenson.

¿Por qué no empezar hoy? ¿A qué estaba esperando? El espacio le había fascinado toda su vida y ahora estaba por fin en condiciones de poder hacer algo al respecto.

«Las cosas empezaron inmediatamente después de aquello», dijo Stephenson.

El escritor fue el primer contratado, y le presentó algunos amigos a Bezos, que los contrató también. Era «el tipo de gente adecuada para captar rápidamente conceptos raros de la física aplicada y evaluarlos», contó Stephenson. Sus cargos eran simples e igualitarios: «miembro, personal técnico». Stephenson desempeñaba varias funciones, «tan prosaicas como conectar cables Ethernet, operar una amoladora, pasivar componentes de cohetes (lo que significa asegurarse de que no tienen ningún residuo que pueda hacer reacción con el peróxido de hidrógeno)», escribió en su página web.¹⁵

Bezos compró el edificio del número 13 de la calle South Nevada en el área industrial de Seattle, donde formaron una especie de laboratorio de ideas dedicado al espacio. Stephenson trabajaba a tiempo parcial, escribía por las mañanas y después trabajaba en el edificio por las tardes. Bezos supervisaba el grupo, le consultaba a menudo y acudía a reunirse con él un sábado al mes. Su primer objetivo era explorar otras formas de llegar al espacio más allá de los cohetes químicos, una tecnología que no había mejorado mucho en las cuatro décadas anteriores. Durante los primeros tres años «estudiamos exhaustivamente todas las alternativas conocidas a los cohetes químicos, e incluso nos inventamos otras que no se habían considerado antes», dijo Bezos.

Para desarrollar una tecnología completamente nueva, consideraron cualquier posibilidad, por muy disparatada que pareciera. «En una tormenta de ideas tienes que aceptar cosas descabelladas», dijo Bezos.

Lo más descabellado fue probablemente el látigo. Era una tecnología antigua, pero asombrosa: a medida que se desplegara la onda del látigo en la distancia, se generaría tanta velocidad que podría romper efectivamente la barrera del sonido.

15. Neal Stephenson, <<http://www.nealstephenson.com/blueorigin.html>>.

«Lo que hace que puedas sólo con el brazo conseguir que algo se mueva ahí arriba a la velocidad del sonido es, en fin, la conservación de la cantidad de movimiento», dijo más tarde Bezos. La cantidad de movimiento es igual a la masa multiplicada por la velocidad. A medida que el látigo se va haciendo más fino desde el mango hasta la punta, su masa decrece, lo que significa que, para conservar su cantidad de movimiento, la velocidad tenía que aumentar. Tan es así, que el chasquido característico del látigo era una explosión sónica.

«Así que dijimos: “¿Por qué no construimos simplemente uno a tamaño gigante?” —continuó Bezos—. Sería como un látigo gigantesco donde pones lo que quieres llevar a la órbita en la punta. Así que imaginemos una cápsula espacial o una carga útil o lo que quieras poner en la punta del látigo.»

Aún seguía haciendo falta un motor cohete en lo que se quisiera mandar al espacio, para darle la velocidad necesaria para alcanzar la órbita. Pero la velocidad del látigo permitiría a la nave espacial transportar más masa, más lejos. El látigo tendría que ser obviamente gigantesco —«el latigazo tendría que darse con trenes de mercancías», explicó—. «Planteaba toda clase de problemas de tipo práctico. Es el tipo de cosa que descartas como idea plausible tras algunas horas de análisis. Así que hasta donde nosotros sabemos, nadie lo había considerado.»

De modo que, en su lugar, analizaron lo que Bezos llamó «cosas mucho más razonables con mucha más seriedad».

Como los láseres.

Habría un campo de láseres en tierra que transmitirían un rayo constante sobre el cohete a medida que surcara el cielo, y calentarían el combustible de hidrógeno líquido, que tiene un impulso específico muy elevado, o eficiencia. La compañía se lo tomó tan en serio que contrató a un consultor, Jordin Kare, que elaboró un estudio. El problema era que, para generar la energía necesaria, hacía falta un campo de láseres inmenso, «por lo tanto, ésta es una manera poco práctica desde el punto de vista del coste», dijo Bezos.

Pero, en teoría, podría funcionar. Y tal vez si la tecnología

láser avanza, se podrían mandar cohetes al espacio mediante impulsos láser. Pero no ahora.

Si los láseres no funcionaban, quizá lo hicieran unos cañones espaciales gigantes, «soluciones balísticas donde haces que grandes cañones de varios tipos», dijo Bezos, disparen objetos al espacio como en la novela de Julio Verne. Esto, obviamente, no serviría «para los humanos porque las fuerzas g [gravitacionales] son demasiado grandes», dijo. Pero podría servir para «llevar carga al espacio».

Así que se interesaron en la tecnología de los cañones de riel (*railguns*) que estaba investigando el Pentágono para desarrollar armas que pudiesen disparar proyectiles a Mach 7, o siete veces la velocidad de la luz. (En comparación, un misil Hellfire viaja a Mach 1.) En lugar de utilizar pólvora, los cañones de riel utilizan pulsos electromagnéticos; los proyectiles impactan con tal fuerza que no necesitan ir armados con explosivos.

Al cabo de tres años de investigación, Bezos y su pequeño equipo decidieron finalmente que «los cohetes químicos son realmente la mejor solución —dijo—. No sólo son una buena solución, son una solución fantástica para el lanzamiento».

Pero había una advertencia: tenían que ser reutilizables. La mayoría de los cohetes habían sido hasta ese momento desechables. Las primeras etapas impulsaban sus cargas útiles al espacio, y después volvían a caer a la Tierra, donde se estrellaban contra el océano y nunca se volvían a utilizar. Cada lanzamiento requería un cohete y unos motores cohete totalmente nuevos, creados cuidadosamente para un solo uso. Eran como abejas que sacrifican su vida para utilizar su aguijón una única y gloriosa vez. Al fondo hasta morir. Pero ¿y si los cohetes no tenían que ser así? ¿Y si pudieran volar una y otra vez, como aviones, en vez de ser abandonados en el fondo del océano, donde se corroían hasta desaparecer?

Ésta, pensaba Bezos, era la solución que habían estado buscando.

«Cuando la compañía tomó la decisión de mantener un enfoque de mayor eficacia probada —escribió Stephenson—, descubrí otras maneras de hacerme medio útil, sobre todo en el ám-

bito del análisis de la trayectoria, hasta que decidí hacer una retirada amistosa a finales de 2006.»

En su novela *Seveneves*, incluso introdujo a Blue Origin y el concepto del látigo en la historia, y dedicó el libro «a Jeff», entre otros.

Durante sus primeros años, Bezos no había hecho prácticamente ninguna declaración pública sobre Blue. Hasta su repentina visita al *Van Horn Advocate*. Sentado delante de Simpson, el director, Bezos explicó los planes de la compañía. La noticia saltó cuando el *Advocate* publicó su reportaje el 13 de enero de 2005, con el titular: «Blue Origin elige el condado de Culberson como base espacial».

«Blue Origin, un proyecto empresarial con sede en Seattle, anunció hoy sus planes para construir y operar un centro de pruebas privado en el rancho Corn, al norte de Van Horn», empezaba el reportaje de Simpson. La noticia se publicó en portada, junto a un anuncio de la quincuagésima sexta feria anual de ganado del condado.

El reportaje citaba como declaraciones de Bezos un mensaje corporativo enlatado sobre que Texas «había sido mucho tiempo un líder en el sector aeroespacial y estamos muy entusiasmados por la posibilidad de instalarnos aquí».

Pero el artículo de Simpson también contenía algunos detalles sobre los objetivos de Blue, especialmente su deseo de desarrollar «vehículos y tecnologías que ayuden a posibilitar una presencia humana duradera en el espacio». Blue tenía la intención de construir cohetes que llevaran a tres pasajeros o más en vuelos suborbitales a la frontera del espacio. En el artículo no aparecía la expresión «turismo espacial», pero eso era lo que Bezos estaba describiendo y lo que tenía en la cabeza.

Los cohetes de Blue también iban a hacer algo distinto, algo que ningún cohete había hecho antes. Tras despegar de la plataforma de lanzamiento, «aterrizarían en vertical», como escribió Simpson.

Los cohetes reutilizables eran un sueño que se le escapó du-

rante años a la comunidad espacial. El Gobierno lo había intentado y había fracasado. Su cohete experimental *Delta Clipper*, o *DC-X*, voló varias veces en los años noventa, a varios cientos de metros de altura, antes de aterrizar suavemente. Pero nunca habían volado al espacio y después aterrizado.

Stephenson estaba convencido de que se podía lograr. «¿En qué se diferencia la situación en el año 2000 respecto a 1960? ¿Qué ha cambiado? —dijo—. Los motores pueden ser algo mejores, pero siguen siendo motores cohete químicos. Lo que es distinto son los sensores informáticos, las cámaras, el software. Poder aterrizar en vertical es el tipo de problema que pueden abordar esas tecnologías, que existían en la década de 2000 pero no en la de 1960. Así que la historia tenía sentido en ese nivel».

En la entrevista con el *Van Horn Advocate*, Bezos insistió en que «se podría tardar años en que este proyecto funcione a pleno rendimiento». Pero su equipo era paciente, y había contratado a algunos de los mejores ingenieros del país, de los cuales algunos habían participado en el programa *DC-X* y otros proyectos empresariales espaciales privados que habían fracasado. También hizo hincapié en que el dinero para el proyecto salía de su propio bolsillo, no del de los contribuyentes.

«Ésta es una empresa de financiación privada», le dijo a Simpson.

En aquel momento su patrimonio era de mil setecientos millones de dólares, y escalaba posiciones en la lista *Forbes* de los más ricos del país. Anteriormente, un grupo de científicos del Instituto de Tecnología de California había invitado a Bezos y a Stephenson a una comida, como parte de una iniciativa para recabar fondos para un nuevo telescopio. Pero no consiguieron que Bezos sacara la cartera.

«Se hizo evidente que era en Blue Origin donde Bezos estaba poniendo su dinero», dijo Richard Ellis, científico del Instituto en aquella época, que se sentó junto a los empleados de Blue Origin en la comida.¹⁶ «Querían vender el concepto de los viajes

16. Steve Connor, «Galaxy Quest», *The Independent*, 4 de agosto de 2003.

espaciales tripulados.¹⁷ Decían: “Si pensamos con creatividad, va a haber una revolución”.»

La revolución empezaría en el oeste de Texas, donde Bezos acabó comprando 134.298 hectáreas, según los Registros de la Propiedad. Eso es casi la mitad de la superficie del estado de Rhode Island. «Cuando estás construyendo y lanzando cohetes, está bien tener un poco de espacio», dijo una vez al presentador de televisión Charlie Rose.

Ahora tenía eso y más. Un rancho para su familia, parecido al de su abuelo en el sur de Texas donde pasaba los veranos y aprendía el valor de la confianza en uno mismo. Un lugar donde lanzar y aterrizar cohetes, suficientemente grande para albergar incluso el mayor de los sueños. Un lugar donde estirarse hacia las estrellas.

17. Brad Stone, «Amazon Enters the Space Race», *Wired*, julio de 2003.