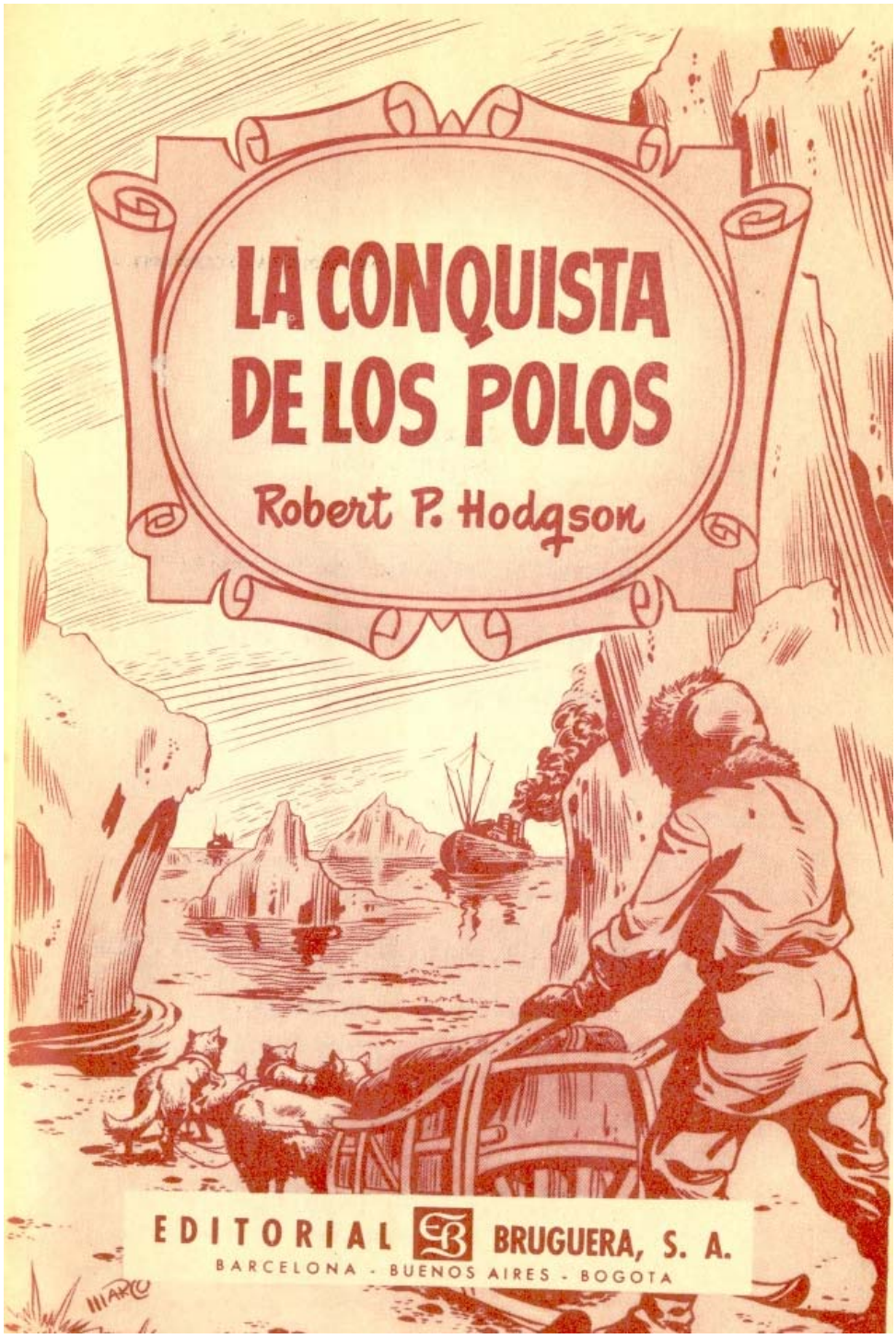
LA CONQUISTA DE LOS POLOS
ROBERT P. HODGSON



Digitalizado por LIBROdot.com
http://www.librodot.com


LA CONQUISTA
DE LOS POLOS
Robert P. Hodgson
EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
BARCELONA - BUENOS AIRES - BOGOTA

CONSIDERACIONES GENERALES

Como es sabido, las regiones heladas que se extienden en torno de los círculos polares Ártico y Antártico, presentan distintas características.

La del Norte la ocupa un mar muy profundo que baña las costas de Europa, Asia y América y que a través de sus estrechos navegables, por lo menos en verano, comunica con los océanos Atlántico y Pacífico. El polo Sur está situado en la cima de un continente montañoso, de mayor extensión que toda Europa, rodeado de la inmensa fosa del océano Austral.

En el corazón del invierno, las temperaturas medias son poco más o menos iguales: 31 grados bajo cero, aproximadamente, en el paralelo 78, Norte o Sur. Sin embargo, en la misma latitud, la temperatura media de julio es, en el Ártico, de 2 grados y medio sobre cero, mientras que en el Antártico, la del mes de enero, que es la que le corresponde, es de cinco grados bajo cero. En Spitzberg, a los 80 grados de latitud Norte, la nieve funde, en verano, hasta una altura de 600 metros; en cambio, a partir de los 62 grados de latitud Sur, persiste en todas las estaciones, incluso a orillas del mar.

Los glaciares del continente antártico son los más grandes del mundo; su espesor sobrepasa a menudo los mil metros, y los icebergs que se desprenden de ellos alcanzan a veces un centenar de kilómetros de longitud, mientras que los que descienden de Groenlandia no suelen tener más de cien metros. En el círculo polar Ártico, el mar está casi siempre libre de hielos, pero en el Antártico, los buques sólo pueden franquearlo por contados sitios y únicamente en pleno verano.

Veremos ahora cuáles son los caracteres astronómicas de las regiones polares.

Desde los más remotos tiempos de la civilización europea se ha venido definiendo la dirección del sol a la hora del mediodía, así como la dirección contraria. Sur y Norte son los términos empleados por la Europa norte-occidental: de ahí que se denomine Polo Norte el extremo del eje de la tierra hacia el cual se extiende Europa, y Polo Sur el otro extremo del eje.

Estos dos puntos matemáticos presentan unas peculiaridades bien definidas, algunas de las cuales damos a continuación con objeto de fijar las ideas del lector:

1. El sol permanece sobre el horizonte durante seis meses consecutivos, desde el equinoccio de primavera hasta el de otoño, y debajo del horizonte, otros seis meses.

2. Sólo existe, empero, una hora, esto es, el mediodía, porque todas las latitudes convergen en el Polo Norte, que haya claridad u oscuridad.

3. Aunque sólo exista una hora, si hay diversas estaciones, pues éstas dependen de la posición de la Tierra en su órbita, y de la inclinación del eje polar respecto al plano de la elíptica.

4. El camino aparente del sol lo constituye una espiral ascendente desde el equinoccio invernal hasta el solsticio de verano. Y una espiral descendente desde el solsticio de verano hasta el equinoccio de otoño. Así, en el Polo Norte, puede tomarse la altura meridiana del sol en cualquier momento durante los seis meses de verano, sea cual fuere la posición del sol en su espiral. Lo mismo puede decirse de la luna cuando se encuentra al norte del Ecuador.

5. La mayor altura posible del sol sobre el horizonte es de unos 23 1/2 grados.

6. Desde el Polo Norte no puede mirarse la superficie de la Tierra en otra dirección que no sea la del Sur, A derecha o izquierda, en frente o detrás de la persona que se halla en el Polo Norte, la dirección es, en todos los casos, la del Sur.

Tales características son, asimismo, válidas para el Polo Sur, invirtiendo, naturalmente, en este caso, los términos Norte y Sur. Es conveniente tener presente todo esto para explicarse el motivo de varios fenómenos especiales, propios de esas dos partes de la Tierra.

En contraste con las regiones tropicales, donde siempre, en algún lugar tiene uno el sol verticalmente sobre la cabeza dos días cada año (en los límites norte y sur, sólo un día), y donde el sol alcanza una altura superior a los 43 grados, en la región polar el sol no sobrepasa nunca los 23 1/2 grados, sobre el horizonte. En razón, por consiguiente, de esta gran oblicuidad que tienen loa rayos del sol en las regiones polares, éstas son frías; durante el invierno, a causa de la total desaparición del sol, el frío es intensísimo.

Las tierras árticas poseen una flora análoga a la de los Altos Alpes en Europa, consistente en más de trescientas especies de plantas fanerógamas. Se encuentra también en el Norte una fauna relativamente abundante, siendo el oso blanco, el reno, el zorro y la liebre los más conocidos. Hay también innumerables especies de pájaros y animales marinos de toda clase, sin dejar de mencionar los mosquitos, que constituyen una verdadera plaza durante el breve verano ártico.

En el Antártico, la vegetación se limita a escasas especies de líquenes. La fauna es, asimismo, mucho más reducida que en las regiones árticas. Las especies de pájaros son más escasas que en el Ártico, pero abundan los pingüinos, focas y cetáceos. En cambio, no existen animales terrestres, y ni siquiera insectos. Es el verdadero desierto. En las regiones árticas, los explorador, que hayan agotado sus. provisiones tienen posibilidades de reponer éstas por medio de la caza, pues la carne de algunos de los animales que pueblan aquéllas es comestible; en cambio, el hombre que se aventura en el continente austral Sólo puede contar, para su sustento, con lo que ha llevado consigo.

Estos contrastes, además de la situación geográfica de Europa respecto a los polos, explica que las exploraciones de las regiones polares del Sur hayan sido casas y de resultados menos eficaces que las efectuadas al Polo Norte.

PRIMERA PARTE
REGIONES ÁRTICAS

CAPÍTULO PRIMERO

1

Exploradores de la antigüedad. - Descubrimiento de Groenlandia. - Expediciones venecianas. - Juan y Sebastián Cabot. - El país de los samoyedos

Es sabido que desde los albores de la Edad Media, e incluso antes de la Era cristiana, normandos y noruegos dominaron los mares con sus buques construidos con madera de encina, pequeños y resistentes diestramente gobernados. Realizaban frecuentes expediciones a las islas Féroes, a las Oreadas y hasta Iceland o Islandia. Expertos navegantes, alcanzaron los puntos más remotos del mundo a la sazón conocido, fundando colonias en Francia, Inglaterra, España, en el Mediterráneo y el Báltico. Esta invasión tuvo lugar a mediados del siglo IX.

Aun cuando las primeras exploraciones árticas se atribuyen a los griegos y a los vikingos, principalmente a Piteas, un valeroso marino contemporáneo de Alejandro el Magno, que, en el siglo IV (a. de J. C.), avistó tierras desconocidas "a seis días de navegación al norte de la Gran Bretaña", lo cierto es que no ha quedado constancia alguna de los descubrimientos que dicho marino pudiera haber efectuado durante los seis años que duraron sus exploraciones. Así, llegamos a fines del siglo x, concretamente en el año 983. Erik Torvaldson, llamado Erik el Rojo por el color de su barba, expulsado de Islandia por haber dado muerte a un vecino suyo en una reyerta, y dando crédito a las explicaciones de un compatriota llamado Gunbiorn, quien le dijo que navegando hacia el Oeste había avistado una extensa isla que no quiso o no pudo abordar, embarcóse con él y puso la proa de sus buques hacia la desconocida tierra occidental.

Y fue descubierta Groenlandia, que debe su nombre al aspecto verdoso que ofreció a los primeros hombres que pusieron pie en la inmensa isla. El nombre de "país verde" ha subsistido, pero en realidad éste se debe a que los expedicionarios sólo alcanzaron la punta extrema de la costa oriental, donde llega el influjo bienhechor de un angosto brazo del Gulf-Stream. Aquel punto sería, pues, como un oasis cercado de hielos, incapaz por sus reducidas dimensiones de mantener un pueblo numeroso. Sin embargo, por motivos aún no aclarados, lo cierto es que paulatinamente fue decreciendo la importancia de las colonias que pudieron establecerse en Groenlandia, hasta el punto de que a partir del año 1400 esta isla quedó despoblada en absoluto y sin comunicación alguna con el resto de la Tierra hasta principios del siglo XVIII.

* * *

Sin embargo, en aquel intervalo de cuatrocientos años, o sea desde el 986 al 1400, si hay que dar crédito a las crónicas y testimonios que han quedado de aquellos tiempos, los

noruegos de Groenlandia escribieron páginas in-mortales en la historia de los descubrimientos.

Al parecer, poco después de que Erik el Rojo tomara posesión de Groenlandia, Biarn, hijo de un compañero de aquél, llamado Heriutf, salió de Islandia con objeto de reunirse con su padre, pero los temporales y las nieblas hicieron derivar su buque hacia el Oeste durante muchos días. Por fin descubrió tierra, que por su aspecto y situación no era la que buscaba, por lo que enmendó su rumbo al Este, llegando a Groenlandia. Se supone que Biarn vio las costas del Labrador o las de Terranova, pero a ninguna dio nombre. Alentado por las perspectivas de nuevos descubrimientos, otro noruego, llamado Leif, obtuvo de su padre autorización para mandar una expedición que había de coronarle de gloria. Partió en el mismo buque de Biarn, que no pudo acompañarle, y navegan-do hacia el Sur, descubrió primeramente una tierra peñascosa a la que por este motivo llamó Helluland. Prosiguiendo su rumbo durante tres singladuras hallaron otra tierra cubierta de árboles y de difícil acceso por sus muchos arrecifes, a la que llamaron Markland. Más adelante encontraron una isla frondosa, detrás de la cual descubrieron la desembocadura de un río que les condujo a un lago; bajaron a tierra y tomaron posesión de ella con arreglo a los usos normandos. Después construyeron chozas y cabañas e invernaron allí. El clima era templado, abundante la pesca y la vid silvestre daba frutos exquisitos, por cuya última circunstancia dieron a este país el nombre de Vinland. Créese que la tierra de Helluland fuera Terranova, la de Markland Nueva Escocia, y que la de Vinland correspondía al continente americano, a orillas del río San Lorenzo, por los 49 grados de latitud, lo que puede deducirse del hecho de que el día más corto del año que observaron durara ocho horas.

A esta afortunada expedición siguieron otras muchas, sobre las cuales no podemos entrar en detalles, y que prueban de manera indubitable que los normandos o vikingos descubrieron América alrededor de cinco siglos antes de que lo hiciera Cristóbal Colón en 1492.

En 1867, un norteamericano, míster Raffinson, encontró debajo de una roca, cerca de Washington, una inscripción grabada con grandes caracteres, cuya traducción es la siguiente : "Aquí reposa Syasi la rubia, de Islandia oriental, viuda de Kjodr, hermana de Thorgr por su padre, de edad de veinticinco años. Que Dios le conceda su gracia. Año 1051". Cerca de aquel mismo lugar se hallaron también objetos de bronce manufacturados en Noruega, algunos esqueletos humanos casi reducidos a polvo y dos monedas bizantinas del siglo x, que prueban, al mismo tiempo, el comercio que los normandos sostenían con el Bajo Imperio.

***

Tampoco es posible negar que la Vinlandia americana era conocida en Europa, porque después de las expediciones de Thor Wald, hermano de Leif, en 1002; de su tercer hermano Thorstein, en 1006; de Karlsefne, en 1007, y otras muchas que se sucedieron casi sin interrup-ción, La Vinlandia llegó a ser una colonia numerosa de-pendiente del rey de Noruega, quien mandó a ella misioneros e implantó un obispo, por cuyo conducto, y en nombre de los indígenas convertidos, se remitieron al papa Martín IV, en 1282, ricas pieles de marta, colmillos de morsas y otros objetos. El comercio de los vinlandeses con la Europa septentrional consistió siempre en el cambio de pieles, maderas preciosas y aceite de ballena, por armas, utensilios de hierro y vidrios de colores.

Ahora bien, no deja de causar suma extrañeza que un país tan conocido durante tres siglos llegase a quedar sepultado en el más completo olvido y que, como ocurriera con Groenlandia, no volviese a tener comunicación alguna con Europa desde mediados del siglo XIV. Algunos historiadores se explican este suceso por la terrible peste negra que por aquel tiempo asoló Asia y Europa, despoblando casi totalmente Groenlandia. Por otra parte, en

Vinlandia debió de tener lugar una incesante lucha de sus colonos contra los naturales del país, la cual debió de terminar con la extinción de la raza noruega. Este fue el fin, según parece, de la expedición mandada por Thor Wald, exterminada por los Indios Rojos.

Pero todo ello no pasa de ser hipótesis y conjeturas, pues no se conoce exactamente lo que ocurrió. Hay muchas lagunas como ésta en la Historia de los pueblos, que sería muy interesante conocer.

2

Dignas de mención son las expediciones de los nobles marinos venecianos Nicolás y Antonio Zeno, cuyos viajes desde las islas Féroe hasta América, en 1390, tanto contribuyeron a robustecer la autenticidad de las tradiciones normandas. Dichos navegantes, al igual que muchos otros que se aventuraban con sus embarcaciones hasta los mares glaciales, ni siquiera intentaron buscar el paso del Nordeste, cuya existencia ni sospechaban. Los hermanos Zeno, que desembarcaron en Groenlandia, fueron los primeros marinos que trazaron un mapa rudimentario de esta inmensa isla, haciendo también una curiosa descripción de cuanto vieran en ella. Que dichos hermanos pusieron pie en Groenlandia no ofrece la menor duda, por-que en su relato se refieren, entre otras cosas, a un monasterio, acerca del cual dieron pormenores que fueron plenamente confirmados ciento cincuenta años después por un viejo monje, que en su juventud había pertenecido a dicho monasterio, cuando ya se hallaba casi entregado al olvido. El gobernador de Islandia, que escuchó el relato de este monje, dispuso una expedición a Groenlandia, pero los tripulantes no pudieron desembarcar a causa de los bancos de hielo y la intensidad del frío. Además, gran número de osos blancos llegaron hasta la embarcación, por lo que la empresa de poner pie a tierra era aún más temeraria.

Después de los hermanos Zeno, cítase al polaco Juande Kolno, que en 1476, por orden del rey de Dinamarca, hizo expediciones al norte de Noruega, y, según afirman varios historiadores, arribó también a las costas de Labrador y Terranova.

Sin embargo, esas tierras inhóspitas, esos mares eternamente cubiertos de hielos, que tantos audaces navegantes fueron descubriendo, no ofrecían ningún interés práctico, y no era cosa de pensar en aquellos tiempos en realizar expediciones meramente científicas. En el espacio de un cuarto de siglo, desde 1492 a 1524, Cristóbal Colón, Vasco de Gama y Magallanes habían descubierto un nuevo mundo, pero esos ilustres navegantes mantenían celosamente en secreto las rutas marítimas que conducían a él. Pero ¿ no podían existir otros caminos que llevasen a las tierras de Catay?

* * *

El genovés Juan Cabotto o Cabot, experto marino al servicio de Inglaterra, fue el primero que concibió la idea de pasar a las Indias por el norte del Nuevo Mundo. Su reputación como piloto era tan grande, que los comerciantes de Bristol no dudaron en confiarle la suerte de una expedición que, en 1497, salió de Inglaterra en medio de un entusiasmo general. A Juan Cabot le acompañaron sus tres hijos, de los cuales Sebastián debía más tarde sucederle y aún aventajarle.

La expedición tomó rumbo Noroeste suponiendo hallar mar libre hasta el Catay, desde donde arribaría a las Indias por muy diferentes playas que Colón. Sin embargo, como muy pronto aparecieron tierras que continuaban in-definidamente, cuando alcanzó los 56 grados de latitud, perdida ya la esperanza de encontrar un paso, retrocedió y puso rumbo al Sur. Al parecer, llegó hasta Florida, pero al faltarle los víveres tuvo que regresar a Inglaterra.

En 1498, su hijo Sebastián, que no estaba del todo convencido de que no existiera el paso del Noroeste, emprendió otro viaje en la misma dirección, llegó a los 67 grados, atravesó el estrecho de Davis y descubrió la extremidad de las tierras de Baffin. Fue ésta una asombrosa exploración, habida cuenta de la escasez de conocimientos técnicos de la época, que fue posible gracias al tesón y al supremo arrojo de este marino, que, unos años después, en 1528, había de rivalizar con los más famosos navegantes españoles prestando brillantes servicios a la reina de dos mundos.

Afírmase por algunos historiadores que treinta y cinco años antes que Cabot, el noble portugués Juan Vaz Costa Cortereal había puesto pie en el norte de América y explorado las tierras de Labrador hasta donde los hielos le permitieron avanzar. Gaspar de Cortereal, hijo del anterior, tuvo, como Cabot, la idea de hallar un paso por el Noroeste. Salió de Lisboa en 1501 y se supone que pereció entre los hielos del estrecho de Davis. Su hermano Miguel partió en su busca al año siguiente con tres buques, los cuales se separaron a la altura de Terranova para reconocer la costa. El que mandaba Cortereal se remontó al Norte y no volvióse a tener jamás noticia de su suerte. Un tercer hermano Cortereal, a la sazón mayordomo de la real casa, quiso salir para investigar su paradero; pero el soberano, temeroso de perderlo también, no se lo permitió, enviando en su lugar dos barcos, que después de largas e infructuosas pesquisas regresaron a Lisboa.

Posteriores a estos desgraciados intentos, podríamos citar al francés Hubert, que en 1508 condujo a París varios naturales de Terranova.

* * *

Nos referiremos ahora brevemente a los que encaminaron sus esfuerzos en busca de un paso entre el Atlántico y el Pacífico por encima de la Siberia, ya fuera penetrando por el estrecho de Bering, ya a través de los hielos de Spitzberg.

A mediados del siglo IX, un noruego llamado Other, rico y noble potentado que poseía grandes extensiones de tierra en la parte más septentrional habitada de la península escandinava, sintió curiosidad por saber hasta dónde llegaba la estéril región que, más allá de sus propiedades, se extendía ilimitadamente hacia Oriente. En uno de sus buques puso proa al Norte costeando y reconociendo di-versos lugares, todos deshabitados. Al cabo de tres días de navegación había alcanzado el punto más lejano hasta donde llegaban los balleneros. Después de otros tres días de marcha, encontrándose ya en el cabo Norte, notó que la costa se orientaba hacia el Este. La siguió por espacio de cuatro días más, tomó rumbo Sudeste y luego hacia el Sur, en cuya dirección navegó cinco días, al cabo de los cuales llegó a la desembocadura de un gran río, en un país habitado.

El río descubierto era el Dvina, que desemboca en el mar Blanco, y el país el mismo que hoy ocupan los samoyedos. Other tuvo que renunciar a remontar el río por-que sus habitantes se opusieron por la fuerza. Estos hablaban un idioma muy comprensible para él, por su semejanza con el de los fineses o lapones tributarios del 'roble noruego. Durante su permanencia en el mar Blanco, se dedicó a cazar morsas o "caballos-ballenas", consiguiendo apoderarse de sesenta, cuyos colmillos de marfil y sedosas, al par que duras pieles, le proporcionaron un rice cargamento.

Cuando Other regresó a sus dominios, encontró a sus súbditos enzarzados en una guerra y fue rechazado, viéndose en la necesidad de pedir asilo en Inglaterra a su soberano Alfredo el Grande, quien encargó se escribieran las memorias del audaz navegante noruego, gracias a cuya circunstancia no han quedado ignoradas las hazañas de Other.

Después del viaje de este esforzado noruego, no se emprendió ninguno más en este sentido hasta el siglo XV, en cuya época comenzó esa serie no interrumpida de luchas y

Librodot

desastres, de triunfos y desengaños, de emociones y martirios para ir desentrañando los misterios que aún guardaba la Tierra en sus regiones más inhóspitas e inaccesibles.

CAPITULO II

1

La "Compañía de mercaderes aventureros". - Hughe Willoughby. - Primeras relaciones comerciales anglo-rusas

Las relaciones mercantiles que, hacia mediados del siglo XVI sostenía la Gran Bretaña con los países septentrionales, podían considerarse limitadas a las poco importantes pesquerías en los bancos de Terranova y a un comercio bastante reducido con Islandia. Era, pues, conveniente y hasta necesario abrir nuevas rutas a la navegación que permitieran descubrir tierras hasta entonces ignoradas con las que poder comerciar.

Robert Thorne, de Bristol, escribió, en 1527, a Enrique VII, rey de Inglaterra : "No cabe duda de que navegando hacia el Norte y pasando por el Polo para descender luego hacia el Ecuador, se encontrarán nuevas tierras siguiendo un camino más corto que el empleado por españoles y portugueses". Este audaz marino afirmaba "que no existe ninguna tierra que no pueda ser habitada, ni mar alguno que no sea navegable".

Había que buscar, pues, un paso que, a través del norte de Rusia y Siberia, condujera a la China. Sebastián Cabot, hijo del descubridor de Terranova, conocedor de la exposición de Thorne, se entusiasmó con el proyecto y lo sometió a la consideración del soberano inglés. Convino en ello el rey, y en 1551, Cabot constituyó, con la colaboración de ricos comerciantes, la "Compañía de mercaderes aventureros para el descubrimiento de tierras, islas y ciudades desconocidas". Esta Compañía, con la ayuda intermitente de la Corona, organizó y financió por espacio de medio siglo las expediciones inglesas al extremo Norte.

Se dio el mando de la primera a sir Hugh Willoughby, hombre ilustre por su cuna y por su mucho valor. Le acompañaban Richard Chancellor y Steven Burrough, al mando de otros dos buques. Las tres embarcaciones desplazaban, respectivamente, 160, 130 y 90 toneladas, algo así como los grandes barcos pesqueros de hoy día. Fueron construidos ex profeso para resistir a la presión de loa hielos, siendo los primeros buques ingleses cuyos cascos fueron revestidos de metal.

El día 20 de mayo de 1553 zarpó la flotilla del puerto de Deptford, y durante un mes se -mantuvo capeando un temporal sobre la costa de Inglaterra. Volvió a asaltarles el mal tiempo cerca de Noruega, y el buque de Chancellor fue separado de los demás. Willoughby y Burrough siguieron hacia el Norte. Ignórase la derrota que siguieron desde mediados de julio hasta el 18 de septiembre. Mientras, al parecer, Burrough se entretuvo explorando las aguas del norte de Rusia, el barco de Willoughby alcanzó Nueva Zembla ; pero los hielos les obligaron a retroceder hacia el Sur y ampararse en una estéril y desolada costa de Laponia, donde a los exploradores les estaba reservada una muerte horrible. Allí perecieron de frío y de las más diversas penalidades sir Hugh Willoughby y los setenta tripulantes de su buque, que había sido bautizado -¡Trágica paradoja del destino!- con el nombre de Buena Esperanza".

Un año después, en agosto de 1554, unos pescadores rusos hallaron los maltrechos restos del buque y los cadáveres de los tripulantes. No encontraron a bordo ningún diario de navegación, pero sí algunos apuntes, uno de los cuales decía lo siguiente:

"Tras permanecer una semana en esta bahía, un tiempo malísimo de hielos, nieves y lluvias, nos obligará a sentar nuestros cuarteles en otra parte. Hemos enviado tres hombres en dirección Sur-Sudoeste con objeto de encontrar a los habitantes del país, pero han regresado al cabo de tres días sin haber visto ninguno. Lo mismo ha ocurrido con los hombres que hemos destacado hacia Oeste y Sudeste. En ninguna parte se ha encontrado huella de hombre o de vivienda humana".

Mientras tanto, el buque mandado por Richard Chanecellor, que, como se ha dicho, se había rezagado de los otros dos que formaban parte de la expedición, se adentró, a impulsos de un fuerte viento, en aguas del mar Blanco, fondeando no lejos del actual puerto de Arcángel. Chancellor encontró allí a unos pescadores y unos monjes rusos que le ensalzaron el poderío y las riquezas del Zar, Iván el Terrible. Resolvió ir a saludarle, y llevándose consigo las mercancías que le habían confiado para cambiar-las por los productos de las Indias, llegó a Moscú tras un penoso viaje de quinientas leguas. Fue recibido por el Zar; quien le obsequió con un gran banquete al que asistieron todos los ingleses que acompañaban al improvisado embajador, y a partir de aquel momento comenzaron las relaciones amistosas y mercantiles entre Rusia e Inglaterra. Chancellor se llevó de Rusia gran cantidad de pieles y de otros objetos, cuyo producto cubrió en buena parte los gastos de la expedición, además de una carta del Zar para el monarca inglés.

La "Compañía de Mercaderes Aventureros" fue des-arrollando sus actividades hasta llegar a convertirse en una poderosa entidad provista de cartas credenciales de comercio, siendo Sebastián Cabot el gobernador de la misma.

En una segunda visita que hizo Chancellor a Rusia, embarcó en Arcángel, en 1556, en compañía del embajador en Londres que el Zar acababa de nombrar. De los cuatro buques que componían la escuadra, naufragaron tres, pereciendo Chancellor y salvándose el embajador ruso, que fue recibido en la capital inglesa con toda clase de honores.

Poco después, la Compañía inglesa mandó al experimentado marino Steven Burrough para que encontrara nuevas tierras al este de Moscovia. Burrough y sus hombres llegaron a Nueva Zembla, que significa Tierras Nuevas. Allí permanecieron los ingleses por espacio de quince días, durante los cuales efectuaron varias incursiones hacia el interior, notando con asombro el sinnúmero de ídolos que reverenciaban los indígenas. Consistían aquéllos en toscas esculturas de hombres y mujeres, o más bien en pedazos de madera con incisiones que apenas contoneaban la forma de cabezas humanas. Algunas de estas divinidades estaban teñidas en sangre, cuya procedencia no investigaron. Los naturales del país vivían en tiendas construidas con pieles de renos, divididas en su interior por mamparas de la misma piel.

* * *

Después de estos ineficaces esfuerzos para descubrir el camino de las Indias por el norte de Europa, los "mercaderes aventureros" orientaron sus actividades en sentido opuesto, es decir, hacia el paso del Noroeste, por encima del continente de América. En 1576, Martín Frobisher, a quien corresponde el mérito de haber dado a luz esta atrevida idea, se hizo a la mar hacia el Norte con "un buque de alto bordo y dos pequeñas barcas". Dejó a sus espaldas la punta extrema de Groenlandia, y la expedición surcó un estrecho, al que, según costumbre de los marinos isabelinos, bautizó con su nombre, persuadido de que al término del cual encontraría el océano Pacífico. En realidad, se trataba de una profunda bahía que se introducía en la tierra de Baffin. En este su primer viaje descubrió, y llamó "Meta Incógnita", lo que hoy se conoce por estrecho de Hudson.

Frobisher trajo consigo a Inglaterra pedazos de un mineral de reflejos oscuros, que fueron examinados atentamente por los mercaderes ingleses. Los exploradores, que sólo pensaban en las riquezas que debía de encerrar el Nuevo Mundo, veían oro por doquier y

estaban entusiasmados por el hallazgo. Un alquimista italiano, llamado Aquello, afirmó, en efecto, haber obtenido oro de una de las muestras. En consecuencia, Frobisher efectuó un nuevo viaje a la bahía por él descubierta para acarrear cargamentos de mineral que contenía el preciado metal.

Dado el carácter de la expedición, Frobisher recibió de la Compañía muy severas instrucciones, tanto en lo concerniente a la disciplina que había de reinar entre loa tripulantes como en lo tocante al trato que había de mantener con los indígenas. Se le indicó que, dejando de lado todas las cosas superfluas, cargara con presteza los bajeles con la mayor cantidad posible del codiciado mineral. También se le sugirió que se trajera con él tres o cuatro individuos, todo lo más, del desconocido país.

***

La expedición tuvo un resultado desastroso. Costó más de cuarenta vidas humanas y el propio Frobisher fue herido por una flecha al tratar él y sus hombres de llevarse por la fuerza a algunos de aquellos indígenas. Y, como descorazonador epílogo, de todo el mineral que acarrearon a Inglaterra no pudo sacarse ni un gramo de ere.



La expedición tuvo un resultado desastroso...

Frobisher, sometido a rígidas instrucciones, no pudo; efectuar exploraciones más valiosas, como sin duda hubiera emprendido de tener mayor libertad de acción. Sin embargo, a él se debe una considerable información referente a los esquimales que encontró. Alentado por el propósito de crear vínculos de amistad y buena voluntad con aquel pequeño pueblo con miras a futuras expediciones, construyó para ellos una casa exactamente igual que las habitadas en aquella época por una familia inglesa, restos de la cual fueron encontrados, en 1860, por el explorador americano Hall. Debemos, también, a este ilustre marino isabelino el primer intento de explorar el lado Norte y el primer conocimiento del carácter y las costumbres del pequeño pueblo de aquellas lejanas latitudes. Frobisher nos ha legado, asimismo, un auténtico, si bien un tanto estremecedor, cuadro del casquete ártico de hielo, que ha desmoralizado en parte a muchos intrépidos marinos y echado a

perder no pocos buques de sólida construcción. En sus informes, escribía, por ejemplo, que "la fuerza del hielo era tan grande, que aprisionaba el costado del buque de tal forma que amedrentaba tener que sufrir su ímpetu y hacía desfallecer el corazón de muchos".

CAPITULO III

Davis y su estrecho. - Barelitz en busca del camino de las Indias

En pos de las huellas de Frobisher, y bajo el patronazgo de los "mercaderes aventureros", un esforzado marino de Devon, John Davis, zarpó, en 1585, hacia Groenlandia. Davis, hombre que, en lo posible, no quería dejar nada al azar, planeó anticipadamente sus proyectos, y así pudo efectuar tres viajes árticos en los años de 1585, 1586 y 1587.

En su primer viaje, que hizo con dos buques, el Moonshine y el Sunshine, este último bajo su mando personal, siguió la costa occidental de Groenlandia, o Tierra de Desolación, como él la llamó, .hasta los 72 grados de latitud, descubriendo el estrecho que bautizó con su nombre. Este estrecho -en realidad una grande y tempestuosa extensión de agua--, cuya porción Norte tiene 1.200 millas de longitud, y, con mucho, el más ancho del mundo, es hoy día conocido como la bahía de Baffin. La parte donde se angosta, entre la isla de Ellesmere y el distante noroeste de Groenlandia, lleva el nombre de bahía de Kane o mar de Kane. Más al Norte, los estrechos que se extienden hasta los 83 grados de latitud, ostentan el nombre de exploradores más recientes; así, estrecho de Smith, canal de Quennedy, bahía de Hall y el canal de Roberson. Davis localizó también, al oeste de Groenlandia, el estrecho de Gilbert y el paso a la isla llamada Sanderson'a Hope.

A Davis puede atribuirse, en realidad, la fundación de las grandes pesquerías de bacalao en los bancos próximo« a Terranova, aparte de una valiosa información acerca de las ballenas, que dio lugar al nacimiento de la industria ballenera. Estos enormes cetáceos, que en la Edad Media se capturaban en el golfo de Gascuña y en aguas del canal de la Mancha, habían desaparecido de los mares europeos, y ya en el siglo XVI se veían pocos en los parajes de Terranova. Gracias a las indicaciones de Davis, numerosos pescadores fueron a buscarlos a Groenlandia.

Al año siguiente, 1856, Davis se dirigió nuevamente al Norte, esta vez con cuatro navíos: Moonshine, Sunshine, North Star y Mermaid. Con los esquimales, con los que ya había entrado en tratos en ocasión de su primer viaje, Davis cimentó una cordial -amistad, llevando con-sigo, a tal fin, luchadores, corredores, atletas y músicos. Davis utilizó tales elementos para anudar amistades e iniciar buenas relaciones internacionales. Con referencia a las actividades del variado equipo que le acompañó en su expedición, escribió: "Nuestros hombres les ganaron (a los esquimales), pero los encontramos fuertes y ágiles, y son hábiles y avezados a la lucha, pues vencieron a algunos de los nuestros, que eran buenos luchadores". Más conocedor de la compleja psicología humana, Davis, aun reconociendo que se benefició de las experiencias de Frobisher, aventajó a éste en una mayor amplitud de pensamiento respecto a la misión que le incumbe a un explorador.

El estrecho de Davis, con sus vientos y corrientes y sus frecuentes y fuertes marejadas, sirvió de duro entrenamiento a los esforzados marinos de aquellos tiempos, que tropezaron con innúmeras dificultades, la menor de las cuales no era, ciertamente, maniobrar con pesados velámenes. El avance a sotavento en aguas estrechas y a vela implicaba que los hombres de a bordo debían atender constantemente a las ligaduras, mientras que el trabajo incesante del timón dejaba al timonel sumergido en un baño de sudor por muy fría que fuera la brisa.

* * *

En aquellos días, los comestibles no eran estudiados bajo un punto de vista científico, y la salud era la del fuerte. Con excesiva frecuencia hacía su aparición el escorbuto; la nutrición deficiente tornaba esponjosas las encías y los dientes acababan por desprenderse; la disentería hacía estragos y la cirugía era asaz primitiva. En los meses de verano, la ceguera producida por la nieve, con sus molestos dolores en los ojos, debió también de servir de prueba de resistencia. A pesar de ello, la aventura de enfrentarse con lo desconocido y de penetrar más y más a fondo en el reino de los hielos no carecía de encantos y atractivos, por lo que no es de extrañar que John Davis se aventurara por tercera vez en aquellos mares casi desconocidos.

A medianoche del 19 de mayo de 1587, tras vencer no pocas dificultades surgidas respecto a la financiación de la expedición, Davis zarpó de Dartmouth para su tercer viaje. Integraban el convoy los buques Sunshine, Elizabeth y, de menor tonelaje, el Ellen. La expedición tuvo, esta vez, un carácter marcadamente mercantil, pues además de procederse a la búsqueda de nuevas tierras inhabitadas, Davis y sus hombres sentaron las bases para hacer más fructíferas las actividades pesqueras por los parajes groenlandeses, que ya se habían iniciado en lo viajes anteriores.

No obstante, este tercer viaje de Davis fue el más azaroso de todos. Los exploradores encontraron remolinos y mareas Y tuvieron que luchar con grandes oleajes que hubieran puesto en difícil situación incluso a buques más grandes. Los tripulantes desembarcaron a veces donde pudieron y hallaron renos, liebres grises y numerosos ejemplares del reino animal, así como peces, osos blancos y ballenas en gran cantidad. Renos, zorras y la mayoría de los pájaros árticos aparecen descritos en las relaciones de Davis. Debemos también a este ilustre explorador unos valiosos informes acerca de las costumbres y modo de vida de los esquimales, de sus tiendas y hayaks (canoas construidas con pieles de foca), y un vocabulario de su lenguaje. Sir Clemens Markham dice que "Davis convirtió la región ártica de un mito confuso en una región bien definida... No sólo describió e hizo el mapa de la extensa región que él mismo había explorado, sino que señaló claramente el trabajo a sus sucesores. El guió a Hudson hasta el estrecho de su nombre; a Baffin a su bahía; a Hans Egede al escenario de sus trabajos en Groenlandia..."

* * *

Por aquel tiempo, los holandeses, libres ya de la dominación española, se sintieron atraídos por la búsqueda del paso del Noroeste para llegar a las Indias. Además, los rusos, con los cuales habían iniciado operaciones comerciales, les habían hablado de unos grandes y caudalosos ríos, el Obi y el Yenisei, que desembocaban en el océano Glacial Ártico, por lo que algunos mercaderes de Amsterdam creyeron que podría ser utilizado su curso para penetrar en el interior del país.

Así, en 1594, el Gobierno neerlandés organizó una expedición compuesta por tres buques, mandados, respectivamente, por Cornelio Naij, Isbraindtz y Guillermo Barentz. Se hizo a la mar el 6 de junio de dicho año, rumbo al Norte, en dirección a Nueva Zembla. El día 15, el convoy cruzó la costa rusa de Laponia, desde cuya posición Barentz se separó de la expedición navegando toda-vía más hacia el Septentrión. En la punta extrema de Nueva Zembla, Barentz se halló frente a un mar ancho y helado, al parecer ilimitado. Pero el intrépido navegante no se arredró. Internándose cuanto pudo en el mar de hielos, alcanzó los 78 grados de latitud, donde una barrera infranqueable le obligó a detenerse.

CAPITULO IV

Trágica muerte de Barentz

En su viaje de vuelta a lo largo de Nueva Zembla, se detuvo en algunos lugares para cazar morsas, cuya descripción, tomada del propio relato del navegante, es interesante a la par que pintoresca: "Este caballo marino es un monstruo enorme, mucho más grande que un buey, y vive siempre en el mar; tiene una piel semejante a las focas. Se les ve a menudo tendidos en el hielo. Resulta difícil darles muerte, como uno se les asesten fuertes golpes en la frente. Estos animales tienen cuatro patas, pero carecen de orejas, y las hembras suelen parir dos hijos cada vez. Cuando un pescador los sorprende con sus crías sobre algún témpano, la madre las arroja al mar y, tomándolas entre sus brazos, se sumerge con ellas o huye sin soltarlas un instante; pero si se encuentra muy acosada, entonces abandona a sus hijos y se dirige contra la embarcación de pesca, atacándola furiosamente. Nuestros hombres corrieron de este modo un gran peligro, pues un día una de ellas hizo presa de la borda de la barca con sus largos dientes, sacudiéndola hasta que casi la inundó de agua. Los caballos marinos tienen dos largos colmillos, cuyo marfil es considerado tan bueno como el de los elefantes".

Cuando Barentz llegó al mar Blanco se unió a Comelio Naij e Isbraindtz, quienes le comunicaron, entusiasmados, que habían hallado el deseado camino de las Indias. En. efecto, así lo creyeron de buenas a primeras, porque después de una navegación de 120 millas en el mar de Kara, la costa se orientaba hacia el Sur; y como esta circunstancia coincidía con las configuraciones del continente asiático dibujado por Ptolomeo, no necesitaron más para dar fe ciega a su descubrimiento. Ardiendo, pues, en deseos de llevar a Holanda tan fausta noticia, emprendieron el viaje de regreso y arribaron al puerto de Texel el 18 de septiembre.

Al año siguiente, el Gobierno holandés despachó, al mando de Barentz, una segunda expedición con el propósito de que penetrara en la ruta de la India, a través del mar de Kara. En dicho mar, los exploradores hallaron una embarcación rusa construida, al parecer, con troncos de arbustos ligados con tiras de pieles. Sin embargo, una niebla espesísima y muchos bancos de hielo obligaron a Barentz a retroceder hasta la isla de Vaigach, en cuya cesta norte tropezaron con una tribu de samoyedos, quienes, armados de flechas, mostraron propósitos agresivos, lo que el intérprete holandés consiguió a duras penas evitar haciéndoles grandes protestas de amistad.

El 5 de septiembre descubrieron una isla, a la que llamaron "Los Estados". En ella ocurrió un sangriento episodio que el cronista holandés Veer refiere del siguiente modo:

"Habiendo bajado algunos marineros a la isla, un oso blanco atacó a dos de ellos que se habían separado del resto de sus compañeros. El animal se acercó pausada-mente y agarró a uno de los dos marineros por el cuello, mientras el otro huía despavorido. El feroz animal rompió la cabeza al infeliz y se puso a lamer su sangre. Loa otros marineros acudieron con fusiles y picas en auxilio de su compañero. El oso, que se aprestaba a devorar el cuerpo del hombre, al verlos se precipitó hacia ellos con un furor increíble, abalanzóse sobre uno, se lo llevó y lo despedazó. El pavor y el miedo que se apoderó de todos les hizo emprender la fuga. Los que habían permanecido a bordo, al verlos huir corrieron a las lanchas para recibirlos. En seguida se formó un nutrido grupo para acometer al furioso animal. El escribano del buque de Barentz le disparó un tiro en la cabeza, cerca del ojo, pero ni aun con esta herida abandonaba su presa, por lo que aquél, con gran valor, se acercó aún más al cuadrúpedo y le hundió un cuchillo en la garganta. Los dos infortunados marineros fueron sepultados en la isla".

Después de este trágico suceso, los expedicionarios, tristemente afectados, y azotados por un tiempo malísimo, regresaron a su país, fondeando en el Mosa el día 18 de septiembre.

No obstante el menguado resultado de las dos expediciones anteriores, el Gobierno holandés creía aún en la existencia del paso por el Norte hacia los países de Oriente, por lo que ofreció una gran cantidad, como premio, al navegante que llegase a China. Un grupo de

poderosos mercaderes equiparon dos buques, dando el mando de uno a Barentz y Van Hermskerk, y el del otro a Cornelio Rijp, siendo Barentz el jefe de la expedición.

Los buques zarparon de Amsterdam el día 10 de mayo de 1596. El 9 de junio los exploradores descubrieron una isla que Barentz llamó de los Osos, nombre que todavía conserva. Débese este nombre a que, tras dos horas de lucha, los expedicionarios dieron muerte en ella a un enorme oso marino que medía tres metros de largo.

Barentz quiso entonces dirigirse al Este para alcanzar Nueva Zembla, pero Rijp y Hermskerk se opusieron a ello, por lo que siguieron costeando por el oeste hasta llegar a los 80 grados de latitud, donde avistaron una tierra montañosa en la cual encontraron un buen fondeadero. En realidad, se trataba de un grupo de islas completamente desconocidas, sorprendentemente fértiles, con gran número de pájaros, incluyendo patos silvestres. En estas tierras, los exploradores hicieron gran acopio de huevos de ánsares, pájaros muy conocidos en Holanda, pero sobre los cuales se tenía la estrafalaria idea de que "eran producto de un árbol de Escocia; que los frutos que caían al agua se convertían en ánsares y que los que caían al suelo se pudrían o se estrellaban". Con ingenua sencillez dice el cronista holandés Gerardo Veer, a quien hemos ya citado, que no era extraño se hubiera podido dar crédito a una fábula semejante, si se tiene en cuenta que nadie había llegado a los 80 grados de latitud, único lugar donde estos pájaros ponen sus ruevos y los empollan.

Estas islas fueron bautizadas con el nombre de Spitzberg, que significa "tierra de los altos picos".

El 1.° de julio, Cornelio Rijp y sus hombres manifestaron a Barentz sus propósitos de continuar explorando el Spitzberg, a lo que éste se opuso. Así, Barentz se dirigió al Este, hacia Nueva Zembla. Aprisionado por los hielos, se vio forzado a invernar.

Fue el invierno más trágico que registran los anales de las expediciones árticas. El buque, levantado de proa por los témpanos, estaba irremediablemente perdido. Trasladaron, pues, a tierra víveres, armas y municiones, así como la chalupa del barco. Los expedicionarios construyeron una gran cabaña con árboles y arbustos, sobrándoles buena cantidad de leña con que defenderse de los fríos invernales.

Apenas comenzaron a construir la cabaña, murió el maestro carpintero, al que tuvieron que enterrar junto a una corriente de agua, porque la tierra estaba tan endurecida que no pudieron cavarle una sepultura. El frío era tan intenso, que si mientras trabajaban se ponían un clavo en la boca, quedaba pegado a los labios y no podía arrancarse sino dejándolos en carne viva.

Mientras Barentz y sus hombres se hallaban ocupa-dos en la construcción de la cabaña, fueron atacados por tres osos. Los marineros corrieron al buque perseguidos por dos de las fieras, a las cuales les arrojaron, mientras corrían, varios útiles que los animales olfateaban deteniéndose, gracias a cuyo ardid lograron salvarse. Entre-tanto, Barentz hacía frente al tercer oso, disparando su alabarda con tal tino que alcanzó el hocico del animal, que desistió de atacar al hombre.

"En el interior de la cabaña -relata Gerardo Veer, cronista de la expedición- se dispuso un baño en un tonel, en el que todos entraban diariamente, como medida para resistir la crudeza del frío. El 8 de noviembre, previo cálculo de las existencias, distribuimos el pan, tocándonos a cada uno cuatro libras y cinco onzas para ocho días. El pescado seco y la carne no escaseaban aún. Con las heladas, la cerveza había perdido toda su fuerza. El día 12 empezamos a distribuir vino, media pinta al día por cabeza. El agua que bebíamos era la de nieve derretida. Colocamos trampas para coger zorros, cuya carne nos servía de alimento, y cuyas pieles empleamos en gorros y otros usos.

"El 1.° de diciembre el temporal fue tan crudo que casi no pudimos encender fuego, y cayó la nieve en tanta abundancia que nos cerró todas las comunicaciones. Al día siguiente, a pesar del humo que nos ahogaba, encendimos fuego para guisar y calentar piedras que aplicá-

bamos a los pies entumecidos por el frío. A pesar de que nos hallábamos a más de dos millas de distancia del mar, oíamos crujir los témpanos, que entrechocaban y se rompían con un ruido espantoso".

A causa de la asfixia que les produjo el carbón de piedra encendido en el interior de la cabaña hermética-mente cerrada, aquellos desventurados estuvieron a punto de perecer, por lo que no tuvieron otra opción, a pesar del terrible frío, que abrir la puerta de la choza. Fue tan intenso el frío en el mes de diciembre, aun dentro de la misma cabaña, que se les helaron los zapatos y tuvieron que abandonarlos por lo contraído que se quedó el cuero. Pusiéronse entonces por calzado tres o cuatro fundas de lana envueltas en pieles de zorro.

Durante este largo y terrible invierno varios de los expedicionarios fallecieron de escorbuto. Quedaron sólo doce supervivientes de los diecisiete que salieron de Holanda.

El 15 de mayo el mar quedó casi libre de hielos, pero el buque se hallaba en un estado tan deplorable que hubiera sido una locura navegar en él, por lo que repararon como pudieron la lancha y la chalupa que llevaban a bordo. El 13 de junio botaron al agua las frágiles embarcaciones, con las que tenían que emprender el viaje de regreso.

"Estando ya todo dispuesto para nuestra partida -re-lata Gerardo Veer-, Barentz escribió una carta explicando todo cuanto nos había sucedido, para que si alguien llegaba después que nosotros supiera que habíamos permanecido diez meses en aquellos lugares. El escrito fue colocado dentro de la funda de un mosquete que se colgó en la campana de la chimenea. Como íbamos a emprender un peligroso viaje en dos lanchas descubiertas, el capitán escribió otras cartas y en cada embarcación se colocó un duplicado de las mismas. Barentz nos leyó a todos el contenido de dichas cartas",

El 14 de junio de 1597 partieron del puerto donde invernaron. Se dirigieron al Norte y doblaron el cabo más septentrional de Nueva Zembla. El 20 por la mañana comunicaron a Barentz que uno de los marineros, Nicolás Andriew, estaba en la agonía. Hallábase Barentz entonces examinando un mapa, y sólo dijo con voz apagada: "Creo que mi fin tampoco está lejano". En efecto, pocas horas después, el gran navegante, enfermo de muerte, expiró apaciblemente. Sus restos fueron sepultados en aquellas desoladas regiones.

Los exploradores prosiguieron su dramático viaje. El día 27 doblaron el cabo Nassau, donde fueron atacados por tres osos, de los que mataron uno, huyendo los demás. El 1.° de julio, a causa de una terrible tempestad de hielo, perdieron la mitad de las provisiones. El día 5 falleció otro de los marineros. Tras, no pocas penalidades, el día 19 llegaron a un mar libre de hielos, arribando al golfo de San Lorenzo. Allí encontraron dos grandes embarcaciones rusas, cuyos tripulantes les socorrieron con los re-cursos que poseían. Eran los primeros hombres que encontraban al cabo de trece meses.

Como si no fueran bastantes los tormentos sufridos hasta que los socorrieron los rusos, padecieron el horrible tormento del hambre. Algunos trataron de arrojarse al mar para concluir de una vez; otros, pedían que les diesen muerte; pero a ninguno, sin embargo, se le ocurrió elegir una víctima que sirviese de horrible pasto a los demás. "La necesidad -escribió Veer- no justifica los crímenes de asesinato y antropofagia. Es preferible morir de hambre que matar y comerse a un semejante".

El día 11 de septiembre llegaron a Kola, donde encontraron el buque de Cornelio Rijp. El viaje hasta Kola duró noventa días, durante los cuales recorrieron más de quinientas leguas. El 17 de octubre, repuestos ya de sus fatigas, emprendieron el viaje de regreso a Holanda a bordo del buque de Rijp, llegando a Amsterdam el 1 de noviembre.

Cerca de tres siglos más tarde, en 1871, el noruego Cansen encontró la cabaña de Barentz. Estaba perfectamente conservada y en ella fueron hallados los utensilios, las armas y los libros dejados por los holandeses; parecía haber sido abandonada la víspera. Pero Cansen

no lo vio todo. Cinco años después, en 1876, el inglés Gardner descubrió el relato del viaje de Barentz, escrito de su propia mano, que había colocado, cuidadosamente protegido, en la campana de la chimenea. Estos preciosos documentos de la primera invernada en tierras árticas se guardan hoy día en el Museo Naval de La Haya.

CAPITULO V

Hudson y la bahía de su nombre. - En busca del paso del Noroeste

El lugar que en la historia de las expediciones árticas de Inglaterra ocupara John Davis pasó a Henry Hudson, piloto de gran nombradía. En mayo de 1607, Hudson zarpó a la vela desde Gravesend con un pequeño barco, el Hopewell, dotado de una tripulación. de sólo doce hombres. Su objetivo era buscar el paso hacia las Indias, no por el Nordeste, sino por el mismo Polo.

Hudson puso proa directamente al Norte, y a media-dos de junio llegó a la costa oriental de Groenlandia, por los 70 grados de latitud. Continuando hasta el grado 73, descubrió en la citada costa una cordillera de montañas libres de nieve, y observó que según se acercaba al Polo disminuía la intensidad del frío. Detenido por los hielos, se dirigió a Spitzberg, desembarcando en estas tierras el día 27. Allí encontraron innumerables despojos de focas, ballenas, renos y huellas recientes de osos y zorros. El suelo no carecía de agua ni de vegetación. Hudson volvió a darse a la vela con objeto de seguir la costa septentrional de Spitzberg, pero los témpanos le cerraron el paso. Sin embargo, siguió adelante y alcanzó los 80° 23' de altitud, record que sólo pudo ser superado setenta años después.

De este viaje aportó Hudson interesantes informaciones. La temperatura era más soportable a los 80 grados en Spitzberg que a los 72 grados de Nueva Zembla, lo que era un sólido argumento en favor de la teoría de un mar polar completamente libre de hielos, y, por consiguiente, de la existencia de un paso navegable en las altas latitudes. Cuando el geógrafo holandés Plancius se enteró de los informes de Hudson, se sintió victorioso, pues con anterioridad había sostenido que, sobrepasada cierta latitud, cuando más cerca se llegara al Polo, más templada sería la temperatura, en razón de los seis meses ininterrumpidos de sol. "Un fuego continuo -decía--calienta más que un gran fuego de poca duración".

Hudson, que no contaba con suficientes provisiones para prolongar su viaje, y mucho menos para invernar en Spitzberg, hizo rumbo a Inglaterra, donde llegó después de un penoso viaje.

Aunque esta exploración no obtuvo el resultado que se esperaba desde el punto de vista mercantil, los "mercaderes aventureros" no se sintieron por ello desanimados, pues el relato de Hudson y sus razonadas y bien fundadas observaciones les infundieron mayor fe que nunca en las posibilidades del gran navegante. Así, pues, juzgando los ingleses que el paso para las Indias no era franqueable por el estrecho de Vaigach, sino por Nueva Zembla y Spitzberg, enviaron de nuevo a Hudson en otro buque con una pequeña tripulación: doce marineros y dos cocineros.

El 22 de abril de 1608 salió del Támesis y, a poco, navegando hacia el norte de la costa de Noruega, se encontró con adversidades agudizadas por el frío. La mitad de su gente enfermó, quedando muy reducido el número de hombres hábiles para las maniobras del buque. Sin embargo, dio la vuelta al cabo Norte y, mientras navegaba hacia Nueva Zembla, tropezó con los grandes hielos polares. Había en ellos gran abundancia de osos, focas y ballenas. Dos de sus hombres aseguraron haber visto a una sirena, "que jugueteó por un

momento en la superficie del mar y luego, moviendo su cola de pescado, desapareció en las frías profundidades". Hudson dice en su relato que la sirena miró ávidamente a sus hombres hasta que el mar la envolvió. Añade que "desde la cintura para arriba, su espalda y pechos eran iguales a los de una mujer. Tenía la piel muy blanca y el largo cabello, que le caía por la espalda, era de color negro". Y, cuando se sumergió, sus hombres le vieron la cola, que era "igual que la cola de un cerdo marino y moteada como la de una caballa".

Todo intento de hallar el paso de Nordeste era inútil, por lo que Hudson, desesperanzado, tuvo que desistir de la empresa. No obstante, su gente desembarcó en Nueva Zembla una o dos veces y subieron a bordo multitud de heterogéneos objetos: barbas de ballena, musgos, flores, huevos -algunos de los cuales cocieron- y gran número de troncos que flotaban a la deriva y que, al parecer, venían de la costa americana empujados por la corriente del Gulf-Stream. La reducida tripulación de Hudson dio muestras de gran actividad. Hicieron gran acopio de colmillos y aceite de morsa destinados a la venta, y abundaron sus descripciones de peces, pájaros y diversas especies de animales.

Uno de los frutos más notables y provechosos de esta expedición fueron las observaciones y experimentos que hizo Hudson sobre la inclinación de las agujas magnéticas. A él se deben los primeros adelantos del instrumento para aquellas latitudes llamado brújula de inclinación.

Después de un breve desembarco en Wardhus (Laponia), Hudson, desalentado, regresó a Inglaterra, fondean-da en Gravesend el 26 de agosto.

* * *

Entretanto, las valiosas observaciones de Hudson como resultado de sus dos viajes fueron llegando a conocimiento de varios gobernantes de la Europa occidental. El Presidente francés Jeannin, a la sazón en misión diplomática en La Haya, hizo partícipe de aquéllas a su soberano Enrique IV, quien vio en los descubrimientos de Hudson un medio de acrecentar el comercio exterior de Francia y cosechar laureles para su corona. Encargó al famoso armador Isaac Le Maire que contratara a Hudson para una nueva exploración hacia el Polo e hizo constituir secretamente en París una "Compañía del Polo Ártico", que había de ocupar militarmente el "estrecho" aún por descubrir, de modo que únicamente los buques franceses pudieran franquearlo. Pero la Compañía hoy- landesa de las Indias mejoró la oferta del monarca francés, y así, en 1601, en el yate Hall Moon (Media Luna), con una tripulación de dieciséis hombres, compuesta de ingleses y holandeses, Henry Hudson emprendió, esta vez, la búsqueda del paso del Noroeste. No lo hizo, sin embargo, por los parajes cercanos a Groenlandia, sino mucho más abajo. Este viaje dio por resultado el descubrimiento del río Hudson, en la desembocadura del cual los holandeses fundaron la ciudad de Nueva Amsterdam, que más tarde había de ser la actual Nueva York.

Hudson hizo aún un cuarto viaje, que había de ser el último, a cuenta de los mercaderes ingleses. Embarcó en el Discovery el año 1610. Como ya le había ocurrido en sus viajes anteriores, no supo escoger la tripulación, incluyen-do en ella a un tal Henry Green, quien, a pesar de la protección que siempre le había dispensado Hudson, se comportó de una manera odiosa.

Tras una estancia en Islandia, y dejando atrás la costa meridional de Groenlandia, Hudson alcanzó la extremidad noroeste del Labrador, internándose cien leguas en la bahía de su nombre.

La historia de este último viaje de Hudson está jalo-nada por deslealtades, motines y peleas, amén del escorbuto que ocasionó la muerte de algunos de los exploradores. El Discovery invernó en una pequeña bahía cuando las condiciones de vida a bordo eran ya motivo de discordias y tumultos. Los comestibles eran insuficientes, algunos comían más de

lo que les correspondía, y cuando, en el siguiente mes de junio, Hudson dejó sus tristes cuarteles de invierno y viose obligado de nuevo a detenerse ante las barreras de hielos, estalló a bordo una abierta rebelión. Los amotinados, acaudillados por Green, arrojaron a Hudson en un esquife en unión de un hijo suyo de pocos años y de ocho hombres que les fueron fieles, dejándoles víveres para sólo dos días. Jamás-se volvió a tener noticias de Hudson, y cabe suponer que él y sus abnegados compañeros debieron de morir de hambre, de sed y de frío.

De todas las historias de los exploradores británicos, la de Hudson es sin duda la que ofrece aspectos más des-agradables y la que más trágicamente terminó. Sin embargo, algunos escritores de la época que se hicieron eco de las hazañas del gran navegante, no omitieron que algunos de los contratiempos que sufrió, y que culminaron con el motín a bordo de su buque que determinó su lamentable fin, podrían achacarse a graves defectos de su carácter y a sus escasas dotes sicológicas. Edgar Mayhew Bacon, en sus relatos acerca de los viajes de Hudson, dice: "La relación de Hudson con Green sólo había de suministrar material para una novela o una tragedia". Sea como fuere, Green fue el ente diabólico que echó al traste la ambición de Hudson y, con ello, todos sus planes y esfuerzos.

Al parecer, además de los defectos ya apuntados, Hudson organizó su último viaje de una manera bastante defectuosa. El aprovisionamiento, sobre todo, dejaba mucho que desear y las consecuencias de ello contribuyeron en gran parte a la rebelión que estalló cuando el Discovery abandonó los cuarteles de invierno. La tripulación se enfureció con Hudson, porque éste había abierto una puerta en el depósito de víveres por la que podía entrar cuando le viniera en gana. Otra causa del motín fue la orden de Hudson de que los armarios marineros de la tripulación permaneciesen siempre abiertos y que cualquier alimento que estuviera escondido le fuera entregado. Prickett, uno de los expedicionarios y, además, escritor, que ocupaba el puesto de sobrecargo, enterado del estado de ánimo de los marineros que se habían propuesto amotinarse, trató, con medios persuasivos, de



La tripulación se enfureció contra Hudson...

apaciguar a los rebeldes, pero fracasó en su intento. Y el 21 de junio de 1611 el capitán Henry Hudson, presa de los amotinados, se vio obligado, corno hemos dicho, a abandonar el buque para correr a una muerte cierta.

CAPITULO VI

Baffin. - Expediciones holandesas

1

A pesar de todo, en Londres seguía creyéndose en la existencia de un paso en el Noroeste. En 1615, una Compañía que se constituyó especialmente para el descubrimiento de dicho paso, organizó dos expediciones bajo el mando del capitán Bylot, y el piloto William Baffin. Sin que se sepan las razones, el tal Bylot, que formaba parte de la tripulación amotinada contra Hudson, fue nombrado comandante del Discovery, el mismo buque que utilizara el malogrado navegante.

Bylot, tal vez acosado por los remordimientos del crimen que se había cometido contra Hudson, dejó el mando del buque a Baffin, que dirigió realmente la navegación, sostuvo el timón y dejó escrito un diario sobre los resultados de la expedición. Aunque el Discovery desplazaba sólo cincuenta y cinco toneladas, llevaba una tripulación de catorce hombres y dos muchachos. El mal tiempo retrasó considerablemente su ruta, pero, en la primavera de 1616, Baffin había alcanzado una latitud que no había sido lograda en 236 años. Baffin y Bylot, cuyas relaciones eran, no obstante, cordiales, manifestaron a los patrocina-dores del viaje que, a causa de las mareas, las corrientes

y los hielos, era improbable que el paso de uno a otro océano se encontrara por allí.

En el año 1616, Baffin navegó a través del estrecho de Davis y cruzó la inmensa bahía que recibió el nombre de su descubridor. Fue el primero en alcanzar la bahía de Melville y los estrechos de Smith y Lancaster, nombres que debían hacerse famosos en la siguiente exploración polar. La tripulación sufrió del escorbuto y, a causa de los hielos, no pudieron poner pie en la costa.

Merece mencionarse que Baffin llevó su buque trescientas millas más al Norte que Davis, y no sólo esto, sino que fue, sin duda alguna, uno de los más grandes exploradores de su tiempo. Además de buen navegante y astrónomo, prestó considerable atención a la observación de las mareas. William Baffin, sobrepasando Sanderson's Hope, el punto más lejano alcanzado por Davis, llegó a una latitud que, en aquellas aguas, no se superó por espacio de dos siglos. Baffin hizo figurar en los mapas y dio nombre a tres grandes canales que conducían al océano Polar: el canal de Smith, el de John y el de Lancaster.

Sus dos famosos viajes, los hicieron Hudson y Baffin en el mismo histórico buque, el Discovery. En ambos viajes estaba en el barco Robert Bylot, "una mezcla única de fidelidad y traición", como ha escrito un historiador. Cuando Hudson fue obligado a seguir su terrible destino, Bylot permaneció al margen de los acontecimientos, regresó con el buque y se defendió hábilmente ante las autoridades de su país de cualquier complicidad con el crimen. Luego, navegó con Baffin en sus dos viajes. Hudson y Baffin, y quizá Bylot, fueron los últimos navegantes de la era que iniciara Frobisher. Hombres que iban a la ventura, con órdenes de navegación selladas por el hado, labraron preciosos y profundos caminos en los desconocidos territorios del Norte.

2

A la sazón, las exploraciones hacia el norte de Europa con motivo de la pesca de la ballena eran muy frecuentes. La compañía inglesa utilizó a este objeto trece o catorce barcos, cuyos capitanes descubrieron y bautizaron varios cabos, islas y estrechos. Cuéntase entre ellos a Tomás Marmaduke, que, en 1612, alcanzó el paralelo 81. Pero Holanda, constante rival de Inglaterra, no abandonó por largo tiempo su glorioso camino en las conquistas geográficas. Así en 1619, envió dos buques bajo el mando del capitán Jens Munk. Sesenta hombres componían la tripulación. Buscaban, ellos también, el paso del Noroeste. La expedición de Munk alcanzó la costa occidental de la bahía de Hudson, donde invernaron, pero la empresa acabó trágicamente. A causa del escorbuto y otras enfermedades fallecieron casi todos los exploradores. Sólo se salvaron tres: el propio Munk y dos marineros. Los tres supervivientes, que por su debilidad no podían mantenerse en pie, se arrastraron en busca de vegetales y hierbas con que combatir el escorbuto. Luego, gracias al producto de la pesca, fue mejorando su salud. Acondicionaron como pudieron la más pequeña de sus dos embarcaciones y a mediados del verano de 1620 se dirigieron a Bergen.

En 1625, los holandeses equiparon otro buque, cuyo mando se dio a Cornelio Bosman. Tras remontar el cabo Norte de Noruega, hizo rumbo directo a la isla de Vaigach, viéndose detenido con frecuencia por enormes témpanos. Sin embargo, a mediados de agosto avistó la isla y logró franquear el estrecho de Jugor, entrando en el mar de Kara, donde navegó luchando incesantemente con fuertes temporales, intensos fríos y compactos hielos. Ante la imposibilidad de seguir adelante, retrocedió y volvió a pasar el estrecho, regresando a su país. A esta expedición siguió otra danesa con igual resultado, la cual, a su regreso, llevó a Europa algunos indígenas de la isla de Vaigach.

En 1631, los comerciantes de Londres y Bristol organizaron dos expediciones con objeto de entablar relaciones comerciales con los diseminados establecimientos instala-dos cerca de la bahía de Hudson. El buque Charles, de Londres, mandado por el excéntrico capitán Luke Fox, encontró al María, de Bristol, gobernado por el ignorante Thomas Janes, y ambos reconocieron la bahía de Hudson. Sin embargo, el capitán Fox continuó su viaje hasta alcanzar los 66° 47' de latitud Norte. El María se vio obligado a invernar, pero Fox, a pesar de que gran parte de sus tripulantes habían enfermado y de la gran escasez de provisiones, regresó, en octubre de 1631, a Inglaterra sin perder un solo hombre.

* * *

Por espacio de muchos años, la Gran Bretaña se vio envuelta en una guerra civil, que imposibilitó la reanudación de las exploraciones árticas. Finalmente, en mayo de 1676 se hizo otra tentativa para descubrir el paso del Noroeste, que no se vio coronada por el éxito. En consecuencia, los viajes de exploración y comercio fueron organizados, en adelante, por la Compañía de la Bahía de Huds m, que se fundó en 1670.

* * *

La industria ballenera del ártico comenzó a desarrollar-se durante los siglos XVII y XVIII. Lucharon por la supremacía holandeses y británicos. El más audaz y competente de los capitanes balleneros de aquellos tiempos fue William Scoresby, quien, hijo de un esforzado ballenero, navegó por las regiones árticas cuando apenas había cumplido once años. William Scoresby era un explorador nato, un experto y afortunado navegante y un destacado explorador científico.

Sus investigaciones fueron muchas y su obra digna de aprecio. La ciencia y la empresa de la exploración polar, le debe respeto y gratitud por su trabajo.

CAPITULO VII

Scoresby y la industria ballenera. - Exploraciones rusas en Siberia

Scoresby tomó el mando del buque de su padre, el Resolution, Y a través de los hielos polares, en la costa oriental de Groenlandia, desde los 69° 30' Norte hasta los 81° 30', hizo un viaje exploratorio que dio excelentes resultados científicos. En vista de ello, el Gobierno británico tomó por su cuenta la organización de las futuras exploraciones árticas. El capitán J. C. Phipps (más adelante lord Mulgrave), fue sin duda el más afortunado de los exploradores navales de aquel tiempo. Su expedición alcanzó el extremo Noroeste de Spitzberg, descubrió la isla de Walden Y enriqueció notablemente los conocimientos que se poseían sobre Spitzberg y el mar de Groenlandia.

A la sazón, Rusia, encerrada entre montañas y ríos, sin comunicación alguna con el mar, había recibido como un rayo de luz la llegada de Chancellor, a la que ya nos hemos referido, y comprendiendo cuán ventajoso le sería extender sus fronteras hasta las orillas de los océanos, envió muchas expediciones hacia el Norte y el Este; unas, con objeto de avanzar más allá del río Yenisei, límite de sus dominios en Siberia, y otras, con el de convencerse de si el Nuevo Mundo estaba separado de Asia por algún mar, o si era continuación del continente.

Así, no tardaron en descubrir los ríos Lena, Indigirka, Aleseiska y Kolima. En las márgenes de este último construyó la primera fortaleza Miguel Staduchin, jefe cosaco, quien hizo muchas correrías en el mar Glacial, avistando grandes islas hacia el Norte.

Los cosacos, que fueron en realidad los involuntarios descubridores de Siberia, fueron organizando expediciones hacia el Norte. Una de ellas, compuesta de siete buques, salió de la desembocadura del río Kolima el 20 de junio de 1648. De los siete buques naufragaron cuatro, y los tres restantes, bajo el mando de Simón Dezhnev, lograron doblar el cabo este de la península de Tschuktzki, respecto al cual dice Dezhnev en su diario de navegación:

"Se encuentra entre el Norte y el Nordeste y se dobla en sentido circular hacia el Sur. Se les reconoce, del lado perteneciente a Rusia, por un arroyo que desemboca en el mar. Los tschuktzki han levantado cerca de allí un montón de huesos de ballena, que semejan una torre. Frente a este promontorio hay dos islas, en las cuales vi habitantes de la tribu de los tschuktzki, que llevaban dientes de caballo marino colgando de sus labios inferiores. Con buen viento, es posible ir en tres días desde este promontorio al río Anadir, viaje que se puede hacer por tierra en dicho espacio de tiempo".

El buque de Dezhnev, separándose de los dos que quedaban de la expedición, uno de los cuales zozobró, siguió rumbo Sudeste. Después de muchos días de lucha contra los temporales, la embarcación fue a estrellarse en una desolada playa, en la desembocadura del río Anadir. Dezhnev y los veinticuatro hombres de su tripulación que lograron sobrevivir a la destacada furia de los elementos, subieron el curso del río. Al llegar a un villorrio fueron atacados por los indígenas que lo habitaban, a los que. lograron reducir. Entonces edificaron allí una especie de campamento cercado de empalizadas.

Mientras tanto, Míguel Staduchin, que había oído hablar de esta comarca limitada por el océano, decidió conocerla, con cuyo objeto se puso en camino desde Kolima, atravesando por

tierra, en menos de un mes, el espacio que separa entre ambos ríos. Cuando llegó a orillas del Anadir y encontró acampado a Dezhnev, su sorpresa fue grandísima, pues ya se había dado por perdidos a los expedicionarios. Desde aquel momento quedaron establecidas comunicaciones directas y frecuentes con el océano Pacífico, por el camino más corto, y nadie volvió a ocuparse de la ruta marítima descubierta por Dezhnev. Este, sin embargo, en 1652, descendió el río Anadir y, remontando la costa hacia el Norte, encontró un gran banco de arena que contenía buena cantidad de colmillos de morsa.

* * *

Entretanto, Spitzberg, sobre todas las tierras del Norte, era frecuentado por marinos de muchas naciones. Cada una de ellas había escogido su puerta de refugio, donde levantaban viviendas y almacenes en los cuales derretían la grasa de las ballenas, y cuyas construcciones deshacían al aproximarse el invierno, época en que regresaban a sus respectivos países.

* * *

La exploración más notable a Spitzberg efectuada en el siglo XVIII fue dirigida por Federico Martens, quien a su profesión de ballenero unía una instrucción poco común. A él se deben los estudios más completos y exactos que hasta entonces se habían hecho sobre aquellas regiones. He aquí algunas de sus más curiosas observaciones:

"Hicimos vela hasta los 81 grados y no hubo ningún barco en aquel año que se atreviera a ir más lejos. Aún hoy se ignora hasta dónde llega por el Norte este país. El hielo permanece inmóvil y no flota en estos sitios, como sucede en los mares del Norte, de modo que, más allá, debe de haber tierras poco lejanas...

"Para impedir que un barco sea aprisionado por los hielos, utilizan algunos unos largos bicheros, que apoyan contra ellos; pues, si no, el viento y las corrientes se encargan de impulsar los hielos, que entrechocándose ponen la embarcación en grave riesgo. Se dice que el mejor medio para evitar que un buque sea roto por los hielos, es atarle una "ballena muerta"; otros cuelgan la cola y las aletas de este cetáceo. Parece, pues, que, valiéndose de este expediente, muchos buques se han librado del peligro de ser destrozados por la presión de los hielos".

Por este último detalle, se ve cuán imposible era en aquel tiempo de supersticiones no dar crédito a relatos que tuvieran algo de sobrenatural o incomprensible.

* * *

Martens dejó también escritas interesantes observaciones acerca de cómo se equipaba un barco para la pesca, dando una relación de las provisiones y utensilios que debían llevar, así como el contrato entre el capitán y los marineros que se alistaban para una expedición de pesca. Esta especie de código u ordenanza consta de once artículos. Citaremos dos de ellos, como muestra curiosa de su sencillez y concisión:

"Artículo 2.° Los marineros deben comportarse con cordura y sobriedad, evitando toda embriaguez y todo alboroto, sea contra los oficiales, sea entre los propios marineros, bajo pena de perder la mitad de la paga".

"Artículo 6' Los marineros han de formular la pro-mesa de contentarse, bajo las órdenes del capitán, como que se les suministre para proveer a su sustento, bajo las penas citadas".

Es indudable que todas estas órdenes que nos parecen tan naturales ahora, debían tener que ser promulga-das como leyes rigurosas y aplicadas con rigor. Tengamos en cuenta que

aquellos tiempos no se distinguían precisa-mente por su extraordinaria cultura y que los marinos de todos los tiempos son propensos a buscar pelea.

Máxime cuando las condiciones de vida son duras y debe ponerse a contribución esfuerzo y voluntad para superarlas.

CAPITULO VIII

Las ambiciones de Pedro el Grande. - Bering y el estrecho de su nombre. -El cabo Tcheliuskin

1

Durante el siglo XVII, casi todas las expediciones que se llevaron a cabo en busca de un paso por el Nordeste para América, salieron de Europa, y holandeses e ingleses realizaron notables descubrimientos en esta podríamos llamar primera mitad del camino; pero en el siglo XVIII la mayor parte de los viajes y exploraciones tuvieron por objeto re-correr la otra mitad, o sea, los mares comprendidos desde el estrecho de Bering hasta la punta más septentrional de Asia. Rusia fue, pues, el país que casi exclusivamente llenó los anales geográficos durante este siglo.

Convencidos los rusos de que las tierras asiáticas debían de estar cercanas a América o tal vez unidas a ella por el Norte, se ' propusieron establecer comunicaciones con la ignota y misteriosa porción del mundo, llena, quizá, de grandes riquezas. Pedro el Grande, para cuya ambición era reducido su vasto imperio, y cuya mente soñaba con portentosas conquistas, dejó al morir prolijas instrucciones para acometer el ambicioso plan. Con arreglo a ellas, debían construirse dos barcos en el río Anadir o en Okotsk, con los cuales se explorarían las costas Norte y Este hasta asegurarse de que en todas ellas no había puerto alguno ocupado por europeos, así como también debían comprobar si las tierras americanas estaban unidas o no al continente asiático.

Mientras tanto, el Zar dio orden de que, desde Arcángel, zarparan dos buques con la misión de que alcanzaran el estrecho de Bering costeando la Siberia. La expedición fue un trágico fracaso, pues mientras uno de los buques, azotado por terribles temporales, pudo a duras penas regresar a Arcángel, el otro, perdido entre la bruma y los altos témpanos, desapareció para siempre con toda la tripulación, ignorándose de qué modo perecieron. Era el año 1724.

2

En julio de 1728, el danés Bering y el ruso Tchirkof, al mando de varios buques, emprendieron una nueva expedición. Al cabo de tres semanas de navegación, a la vista de la isla de San Lorenzo, vieron venir hacia los buques un barquichuelo tripulado por varios habitantes de la península tchuktzki, quienes les preguntaran a dónde se dirigían; valiéndose de un intérprete recabaron de éstos algunas noticias y prosiguieron su marcha sin perder de vista la costa, hasta alcanzar el paralelo 67, en cuyo punto observaron que la costa se orientaba hacia el Noroeste, y que hacia el Norte y el Este se extendía un mar anchuroso. Convencidos de que Asia y América estaban sepa-radas, y creyendo con esto haber cumplido

su misión, regresaron a Kamchatka. Aunque Bering había atravesado en toda su longitud el famoso estrecho, no lo imaginó si-quiera, y mucho menos que se había internado treinta millas en el mar Glacial.

En 1729 volvieran a zarpar los mismos buques, realizando un viaje muy parecido, sin lograr ningún adelanto o nuevo descubrimiento. Bering y Tchirikof efectuaron aún un tercer viaje; pero detengámonos antes en el que hicieron con anterioridad Laptef y Tcheliuskin.

Estos dos audaces exploradores, el último de los cuales ha legado su nombre al de los descubrimientos geográficos, partiendo de la bahía de Khatanga, atravesaron en trineos la vasta llanura que separa aquel río del lago Talmir. Sin detenerse, remontaron este lago en una pequeña embarcación y llegaron a avistar el océano Glacial por el cabo Potuchekof. Desde aquí avanzaron a lo largo de la costa de la península occidental de Taimir, llegando, el 3 de junio de 1741, al extremo Norte de la isla que corona esta península. Dieron nombre a algunos islotes cercanos y continuaron al Sur, siguiendo la costa y avistando el cabo Sterlegof, en el cual hicieron notables observaciones sobre la aguja magnética.

En la primavera de 1742, Tcheliuskin, partiendo del lago Taimir, emprendió una marcha en trineo con objeto de alcanzar el cabo más septentrional de Asia. Durante su largo viaje padeció intensos fríos y otras muchas penalidades, pero dotado de un recio carácter, pudo sobreponer-se a tantas fatigas y logró poner pie en el promontorio virgen. Fue el primer hombre que desde aquella altura abarcó con su mirada las formidables barreras de hielo que, en caprichosas formas, se extendían en derredor del hasta entonces inabordable cabo.

CAPITULO IX

Muerte de Bering, - Trágico fin de Shalaurof

1

El 4 de junio de 1741, Bering y Tchirikof emprendieron su tercer viaje, que tenía por objeto, partiendo de Tamchatka, descubrir las costas del continente americano. A los pocos días de navegación, un furioso temporal separó el buque de Bering del de Tchirikof, y la persistente niebla impidió que volvieran a reunirse. Bering siguió solo su viaje y cuando alcanzó el paralelo 59 derrotó hacia el Este, rumbo a la costa americana. Fondeó, por último, en el golfo que forma la península de Alaska con el continente, cerca de un islote donde encontró algunas chozas, cuyos habitantes huyeron al distinguir a los rusos.

Prosiguiendo su marcha, Bering se detuvo en otra isla vecina, con objeto de dar sepultura a uno de sus hombres fallecido en el trayecto; para honrar la memoria de este desgraciado dio su nombre a la isla, llamándola Schamagin.

Mediaba ya septiembre. La tripulación, enferma de escorbuto, dolencia que aquejaba en aquellos tiempos a casi todos los expedicionarios polares, faltos de la farmacopea de hoy día, era poco apta para las arduas tareas de una embarcación y ansiaban regresar a sus lares. El mismo Bering sentíase ya tan debilitado que apenas podía dejar el lecho. Hízose, pues, rumbo a Kamchatka, y el 4 de noviembre, a los 55 grados de latitud, descubrieron una isla, hacia la cual se dirigió el buque, que, maniobrando torpe-mente por falta de brazos, dio contra un arrecife. Toda la tripulación pudo abandonar el barco y saltar a tierra, sobre la que se vieron en el más espantoso desamparo. La isla estaba deshabitada y carecía casi de vegetación. Hallaron, empero, algunas zorras poco asustadizas y un sin número de nutrias en las playas. Atribuyóse a este último hallazgo una gran importancia, pues, según creencia del médico que iba en la expedición, la carne de la nutria constituía un eficaz remedio contra el escorbuto.

Librodot

Desgraciadamente, no obstante, la experiencia demostró que no se podía con ella combatir esa terrible enfermedad. En con-secuencia, durante el invierno que pasaron en la isla falleció la mitad de la tripulación.

El 8 de diciembre de 1741 murió Bering. Terminó su azarosa carrera en una isla desierta, rodeado de las tumbas de sus compañeros, abandonado a sus padecimientos y sin el consuelo de haber logrado recoger en Europa los gloriosos laureles de sus descubrimientos. Aquella isla recibió su nombre.

A comienzos de la primavera siguiente, los infelices supervivientes de tantas penalidades trataron de construir una embarcación capaz de conducirlos hasta Kamchatka. Pero sus recursos eran pocos, y, por otra parte, todos los calafates habían muerto. Sin embargo, consiguieron final-mente construir una pequeña chalupa, embarcaron todos en ella y se dieron a la mar casi convencidos de perecer en la travesía. La Providencia veló por ellos, pues a pesar de que se vieron azotados por fuertes vientos, consiguieron arribar a la bahía de San Pedro y San Pablo.

Steller, médico del buque de Bering, trajo consigo una relación de las plantas que había encontrado en la costa americana, así como una descripción de las varias especies de pájaros no conocidos en Siberia y que aún hoy sólo se encuentran en América septentrional. "El suelo del continente -dijo Steller- difiere mucho del de las islas vecinas, pues aquél se halla cubierto de espesos bosques, y en el de éstas apenas crece un árbol". Sus observaciones se han visto después confirmadas, y cítanse como pruebas indudables de que Bering abordó, no solamente las islas circunvecinas, sino las playas del Nuevo Mundo.

Tchirikof, por su parte, al verse separado por las nieblas y el temporal del buque de Bering, continuó navegando en demanda de la costa americana, que llegó a avistar el 26 de julio. Arrojó el ancla cerca de la costa por los 55 grados de latitud, y envió a tierra una chalupa con varios hombres armados para que efectuaran una incursión exploratoria. En vano aguardó su vuelta por espacio de una semana. Luego envió otra embarcación, ordenando a sus tripulantes que averiguasen lo que había sido de sus compañeros. Transcurrieron días y semanas, y tampoco regresó esa segunda chalupa. Jamás se ha podido saber lo que fue de ellas; nunca se ha logrado descifrar el misterio de esta doble desaparición. Tchirikof permaneció en aquellas aguas todo el mes de agosto, y desesperando al fin de recobrar a sus hombres, emprendió el viaje de vuelta.

Cuando, después de un largo y penoso viaje, regresó el buque a Kamchatka, habían muerto de escorbuto muchos marineros. Tchirikof falleció tuberculoso pocos meses después.

2

En 1760, un rico mercader de Yakutsk llamado Shalaurof mandó construir un buque con el que se proponía bajar por el estrecho de Bering hasta el río Anadir. Shalaurof llegó, tras no pocas dificultades, a la desembocadura del Lana, donde tuvo que detenerse durante varias semanas a causa de la acumulación de témpanos. Prosiguió finalmente su marcha a lo largo de la costa, descubrió el cabo Svyatoi, y un poco más al Norte divisó, aunque a gran distancia, las montañosas tierras de la isla más meridional que forman el grupo que se llamó después Nueva Siberia. Siguió avanzando, llevó el buque hasta las islas de los Osos, al norte de la desembocadura del Kolima, y cerca de este río se dispuso a invernar. Afortunadamente, aquel invierno no fue muy riguroso.



Se vio obligado a retroceder hasta el rio Lena

En julio del año siguiente, Shalaurof volvió a darse a la vela desde Kolima, alcanzando la bahía de Kolintschin. Durante este trayecto hizo varias observaciones meteorológicas, y también anotó las variaciones de la aguja en diferentes meridianos. Desde la bahía de Kolintschin trató de avanzar hacia el cabo Shalagski, pero estando ya la estación muy avanzada, tuvo que resignarse a invernar por segunda vez.

Un tercer viaje realizó Shalaurof en 1763 con objeto de alcanzar el cabo Shalagski; pero a causa de la escasez de víveres y del cansancio y descontento de la tripulación, aquellos inmensos territorios, que parece ser que guardan impresionantes posibilidades para el mundo.

En aquellos tiempos no eran otra cosa que páramos blancos, ocultando bajo su capa de hielo, la verdadera naturaleza de su suelo. Hoy día, su valor se pone de manifiesto, en muchos y variados aspectos de la ciencia y de la estrategia militar.

Recordemos a los primeros que los cruzaron e hicieron posible el conocimiento que se tiene de ellos en la actualidad. Sus penosos viajes han servido para mucho se vio obligado a retroceder hasta el río Lena, primitivo punto de su partida.

Shalaurof, de esforzado temple y carácter enérgico, seguía firme en su osada idea e intentó una cuarta expedición, que acabó trágicamente. Ni Shalaurof ni ninguno de sus hombres regresaron jamás. Ningún superviviente quedó para dar cuenta de su destino. Sin embargo, créese que logró pasar el estrecho de Bering, y que él y toda su tripulación perecieron asesinados a manos de los tschutzki. los indígenas que habitaban aquellos parajes. El fundamento de esta creencia tiene su origen en la insólita circunstancia de que aquellos indígenas, que solían comprar todos los años a los rusos cierta cantidad de harina, dejaron de adquirirla durante largo tiempo. Los rusos investigaron el motivo y descubrieron que los tschutzki poseían gran cantidad de aquélla, cuya procedencia se negaron a explicar.

* * *

Las costas de Siberia durante el invierno parecían invitar a largas excursiones sobre la blanca llanura en que se trocaba el mar. No faltaban exploradores que, desafiando los intensos

Librodot

fríos, se ponían en marcha en ve-rano, y a veces en pleno invierno. Dirigíanse hacia el Norte por encima del mar Glacial, llevando en sus trineos víveres suficientes para poder ir tan lejos como lo permitiera la consistencia de la capa helada. Algunos de estos hombres audaces consiguieron llegar hasta los límites de los hielos sólidos, es decir, hasta encontrar el mar libre de Siberia. Asombrosos viajes que sólo podían llevar a cabo hombres nacidos en aquel gélido suelo y habituados a aquel riguroso clima.

Sus proezas han servido para que pudieran conocerse aquellos inmensos territorios, que parece ser que guardan impresionantes posibilidades para el mundo.

En aquellos tiempos no eran otra cosa que páramos blancos, ocultando bajo su capa de hielo, la verdadera naturaleza de su suelo. Hoy día, su valor se pone de manifiesto, en muchos y variados aspectos de la ciencia y de la estrategia militar.

Recordemos a los primeros que los cruzaron e hicieron posible el conocimiento que se tiene de ellos en la actualidad. Sus penosos viajes han servido para mucho.

CAPITULO X

James Cook

En 1770, Lyakhof, mercader también como Shalaurof, tuvo ocasión de presenciar la llegada de un gran rebaño de renos que procedía del Norte. Ello le movió a intentar una expedición en busca del punto de origen de dicho re-baño. Con un trineo y un equipo de perros, emprendió en sentido inverso el camino seguido por los renos. Al cabo de un recorrido de cincuenta millas, llegó a una isla, que pudo alcanzar porque las aguas que daban acceso a la misma presentaban una sólida costra de hielo. Una veintena de millas más lejos, llegó a una segunda isla, cuyo helado suelo presentaba huellas de los cascos de aquellos animales. No obstante, los grandes bloques de hielo que, aun cuando no impidieron el paso de los renos, constituían para la expedición de Lyakhof un peligroso despeñadero, le obligaron a retroceder.

El esforzado explorador dio cuenta de sus descubrimientos a la emperatriz Catalina, la cual le concedió el derecho exclusivo de cazar animales y buscar marfil de mamut en la tierra por él descubierta, disponiendo, además, que se diera a la isla el nombre de Lyakhof.

Tres años más tarde, realizó Lyakhof una nueva expedición, descubriendo una cuarta isla, donde invernó con sus hombres. Fue ésta la más oriental descubierta por ese mercader metido a explorador. Tiene cerca de dos mil kilómetros cuadrados. En su mayor parte es poco montañosa, pero la cumbre de una de sus eminencias ofrece el fenómeno de una larga hilera de árboles petrificados, los únicos que en toda la isla se mantienen erguidos; por lo demás, su subsuelo contiene abundante acopio de maderas resinosas también petrificadas y apenas escondidas bajo ligeras capas de asperón y arcilla.

* * *

Dada una sucinta relación de los exploradores rusos más notables del siglo XVIII, nos parece oportuno añadir algunas noticias respecto a los buques que utilizaban en sus temerarias empresas.

Generalmente, las embarcaciones expedicionarias se constituían en la península de Kamchakta, en la bahía de Okotsk, o en los muelles de Irkutsk, a orillas del Lena, y aun en las fortalezas del Kolima. En su construcción apenas se empleaba el hierro, siendo de cuero las

ligazones ; llevaban dos palos y el velamen era cortado de una manera empírica. Los buques de mayor porte solían llevar una tripulación no muy superior a los cincuenta hombres, y su coste era posiblemente más elevado que los mejores y más capaces que poseían los europeos, dado que era preciso transportar a los lejanos puertos de construcción la madera, cordajes, velamen y provisiones. Además, como sus dimensiones eran muy reducidas con respecto al número de tripulantes, y los viajes que emprendían duraban a veces dos o tres años, no era posible almacenar en ellos víveres para tan larga campaña, lo que ocasionaba un nuevo y cuantioso dispendio: transportar con antelación las provisiones necesarias a los diversos puntos donde los buques debían hacer escala.

* * *

Inglaterra, que tantos y tan famosos marinos había enviado durante el siglo anterior en busca de un paso por el Noroeste o por el Nordeste, seguía con gran atención cuantos intentos se efectuaban para el descubrimiento de una ruta marítima que llevara al Extremo Oriente. Ya en 1743, el gobierno británico ofreció una recompensa de veinticinco mil libras esterlinas al navegante que saliera victorioso de tamaña empresa.

Bastantes años más tarde, el rey mandó disponer dos buques, mandados, respectivamente, por Phipps y Lutwidge. Las instrucciones dadas a Phipps, jefe de la expedición, antes de zarpar, fueron que se dirigiera hacia el Polo Norte, y que regresara a Inglaterra aquel mismo año (1773), aportando la mayor cantidad posible de da-tos científicos que pudiera adquirir durante su permanencia en las cercanías del Polo.

Phipps y Lutwidge salieron de Inglaterra el 2 de junio de dicho año. El día 28 avistaron la costa meridional de Spitzberg. Siguieron más al Norte, pero fueron aprisionados por grandes bloques de hielo. Se hallaban a los 80 grados de latitud. Algunos de los hombres bajaron a tierra, siendo a poco rodeados por una gran manada de morsas con las que tuvieron que entablar reñida lucha.

Liberados los buques de la presión de los hielos, el 11 de agosto entraron en el puerto de Smeerenberg, donde según dice Phipps, admiraron un magnífico panorama. Altísimos icebergs se desplomaban a veces con horrísono estruendo hundiéndose en el mar. Phipps dejó anotado que uno de esos icebergs tenía quince metros de elevación sobre la superficie, y cerca de treinta debajo del agua.

A fines de septiembre, los dos buques arribaron al Támesis en su viaje de vuelta. Uno de los grumetes que dio muestras de más relevantes condiciones marineras se llamaba Nelson. Treinta y dos años más tarde, murió heroicamente en la batalla de Trafalgar. Juan Constantino Phipps, jefe de la expedición, recibió por su gesta el título de lord Mulgrave.

* * *

James Cook, nacido en Marton, en el Yorkshire, en 1728, fue un ilustre navegante inglés que había de asombrar al mundo con sus hazañas. Aunque comenzó su carrera marítima como simple marinero, su talento, grandeza de alma, buen carácter, vigor físico y buen juicio, elevaron a este hombre privilegiado a la envidiable altura que llegó a alcanzar.

Desde 1768 hasta 1777, año de su trágica muerte en una isla del Pacífico, efectuó innumerables descubrimientos en todas las partes del mundo. No podemos entrar en pormenores de todos ellos. Nos referiremos a las exploraciones árticas que emprendió después de que hubo da-do por segunda vez la vuelta al mundo. La expedición la formaban las corbetas Resolution y Discovery. Cook mandaba la primera, y al mando de la segunda iba el capitán Clarke. Figuraban también en la expedición un dibujante, un astrónomo y el célebre naturalista Anderson.

Librodot

Cook quiso intentar el paso por el norte de América, siguiendo un camino opuesto al que hasta entonces se había emprendido, esto es, entrar por el estrecho de Bering, salir por el mar de Baffin al océano Atlántico. El 7 de marzo arribó a la costa americana, donde se detuvo algún tiempo, estableciendo relaciones con los indígenas. Continuó su rumbo hasta el paralelo 59, bautizando el estrecho que allí se encuentra con el nombre de Príncipe Guillermo. Dirigióse después al Oeste, dobló el cabo de Alaska, desde donde derrotó al Norte, y a primeros de agosto avistó la punta más occidental de América, que se halla frente por frente del cabo Este de Asia, determinando ambos promontorios la parte más angosta del estrecho de Bering, que, entre aquellos cabos, sólo mide catorce leguas. Al promontorio encontrado por Cook -pero ya descubierto por los rusos- dióle el nombre de Príncipe de Gales. Atravesando luego el citado estrecho, fondeó cerca del cabo Este, y enmendó los grandes errores de las cartas marinas respecto a todos esos lugares.

Cook pasó el estrecho y entró en el mar Glacial hasta los 70 grados de latitud. Durante dos semanas trató in-útilmente de seguir más adelante por entre los compactos hielos que encontró a dicha altura, pero convencido al fin de la impenetrabilidad que ofrecía aquella muralla cada vez más formidable, resolvió invernar en las islas Sandwich, con el propósito de proseguir las exploraciones en la siguiente primavera. Sin embargo, el ilustre marino no volvió nunca más de aquellas islas. Según parece, los indígenas, que al principio le adoraron como a un dios, le dieron alevosa muerte.

CAPITULO XI
Muerte de Clarke

Con motivo del trágico fin de Cook, el mando de la expedición recayó en el capitán Clarke, que se trasladó a la Resolution, siendo nombrado comandante de la Discovery el teniente Gore. El nuevo jefe, de acuerdo con las instrucciones recibidas de encontrar un paso por el Noroeste, se dirigió hacia el estrecho de Bering, tocando antes en la bahía de San Pedro y San Pablo, donde los rusos le recibieron con mucha cordialidad.

Como la vez anterior, Clarke pasó el estrecho y llegó hasta los 70 grados de latitud, no sin tener que luchar con los bancos de hielo todavía más compactos que los hallados por Cook. Pero todos sus esfuerzos fueron vanos. Se resolvió abandonar la empresa, decisión que fue con-firmada en consejo de oficiales, y que obedeció, sin duda, a la circunstancia de hallarse el capitán Clarke gravemente enfermo. Así era, en efecto, pues murió pocas horas después de su llegada a Kamchatka. Este distinguido marino, de relevantes cualidades personales y en posesión de vastos conocimientos, había dado tres veces la vuelta al mundo.

* * *

José Billings, uno de los oficiales de Cook, entró al servicio de Catalina II, emperatriz de Rusia. Era hombre audaz y entendido, pero de alma pequeña y gran ambición. Sin embargo, como era un experto piloto recibió el encargo de' determinar la longitud y latitud de la des-embocadura del Kolima y trazar un mapa de los archipiélagos septentrionales del océano Pacífico.

La expedición, intentada con dos buques, fracasó. Dos años después, Billings se trasladó al puerto de Okotsk, donde el Gobierno puso bajo sus órdenes dos nuevos buques con los que se hizo a la vela. Efectuó reconocimientos y exploraciones en la costa Noroeste de América y en el estrecho de Bering. Con algunos hombres atravesó a pie la península

Tchukutzki. Uno de los componentes de la expedición, llamado Sauer, describe de este modo aquel país y sus habitantes, casi desconocidos hasta entonces:

"Atravesamos tres aldeas y nos detuvimos en la cuarta para pernoctar. Las chozas, cubiertas de tierras, tenían una forma cuadrada y una especie de chimenea en el centro; cuatro pedruscos formaban el hogar. Nos vimos obligados a pagarles inmediatamente el importe del agua y de la madera necesaria para hacer nuestra cena. Animados por la amabilidad que veían en nosotros, nos pi-dieron los botones de las casacas, que cortaron sin reparo alguno. Los hombres eran altos y fuertes, y los guerreros presentaban brazos y piernas adornados de figuras. Las mujeres eran bien formadas, de estatura regular, gozaban en apariencia de buena salud y nada desagradable había en su aspecto. Su indumentaria se componía de piel de gamo que cubría todo su cuerpo y llevaban el cabello partido en dos trenzas."

CAPITULO XII
John Ross y William Parry

A pesar de que las exploraciones efectuadas durante el siglo XVIII se saldaron con un balance desfavorable, no por ello dejó de tomar cuerpo en las naciones civilizadas un gran movimiento de curiosidad científica encaminado a desentrañar el misterio que seguían encerrando los mares árticos. Expediciones noruegas, suecas, danesas, alemanas, francesas y holandesas se trasladaron a las regiones septentrionales con objeto de estudiar la configuración de las costas, las particularidades del clima, la formación geológica del suelo, la fauna, la flora, la etnología. Ocurrieron naufragios -entre otros, el de la corbeta La Lilloise, mandada por el teniente de navío De Blosseville, que se perdió, en 1834, en Groenlandia-, motines, deserciones de tripulaciones enteras... El frío, el hambre, el escorbuto, los hielos, causaron numerosas víctimas. Mas, poco a poco, fue desarrollándose progresivamente una técnica, del invernaje, y los hombres aprendieron a defenderse tanto de los rigores de la temperatura como del aburrimiento de la larga noche polar.

Hiciéronse interesantes descubrimientos, incluso desde el punto de vista práctico : minas de carbón y de fosfatos que han sido puestas en explotación, yacimientos de distintos minerales que tal vez un día no muy lejano podrán dar un pingüe rendimiento. Los geólogos comprobaron que, en la época miocena, cuando Europa estaba cubierta de hielos, tupidos bosques de encinas, álamos y cipreses poblaban las tierras de Spitzberg y Nueva Zembla. Los geodésicos midieron por dos veces los arcos del meridiano en Spitzberg, deduciendo de ello una valoración más exacta del achatamiento de la tierra en los polos. También se procedió a efectuar sondeos en los lugares accesibles de los mares de Barentz y Kara.

* * *

En Inglaterra, un gran viajero, sir John Barrow, que poco después había de fundar la Sociedad Real de Geografía, emprendió una campaña para ponderar la gran importancia que encerraban las regiones árticas todavía inexploradas. El Parlamento de Londres prometió una recompensa de cinco mil libras al primer navegante que franqueara, al Norte del continente americano, el meridiano 110° Oeste, situado poco más o menos a igual distancia de los estrechos de Hudson y de Bering. Para ello, el Gobierno hizo construir, en 1818, dos pequeños buques, el Isabel y el Alejandro, mandados, respectivamente, por John Ross, jefe de la expedición, y William Parry.

Librodot

Ya en aguas del mar de Baffin, siguieron la costa de Groenlandia hasta la entrada del estrecho de Smith, volvieron luego a descender hacia el Sur a lo largo de las islas de Ellesmere y North Devon y penetraron en el estrecho de Lancaster. Sin embargo, no llegaron más allá del punto que alcanzara Frobisher dos siglos y medio antes, porque Ross creyó que una barrera montañosa les impediría el paso. Regresaron a Inglaterra al cabo de seis me de su partida,

Este viaje dio escasos, por no decir nulos, resultados. Parry, que había insistido cerca de su jefe para que continuaran rumbo Oeste, no se recató de declarar, de vuelta a su patria, que fácilmente hubieran podido obtener mejores resultados. Sir John Barrow, que finalmente se dejó persuadir por Parry, convenció a su vez a lord Melville, jefe del Almirantazgo, quien encargó a Parry que, a partir del año siguiente (1816), hiciera de nuevo el intento.

El objetivo principal señalado en las instrucciones que Parry recibió consistía en la búsqueda de un paso del Atlántico al Pacífico, pero al mismo tiempo se le recomen-daba, como misión no menos importante, hiciera las observaciones que pudiese acerca de la geografía, el magnetismo terrestre y las ciencias naturales. Ello se debía a la gran revulsión de ideas que se operó durante el siglo XVIII.

Parry tardó aún tres años en dar cima a sus proyectos. Finalmente, el 5 de mayo de 1819, zarpó del Támesis con dos corbetas, la Hecla y la Griper, que llevaban a bordo algunos botes que podían, indistintamente, navegar sobre el agua o deslizarse sobre la nieve como los trineos. La abundancia de hielos en el mar de Baffin le obligó a demorar la marcha ; sin embargo, el 30 de julio llegó a la entrada del estrecho de Lancaster, que encontró com-pletamente libre de hielos. Penetró resultamente por él, lo franqueó y avanzó hacia el Sur, entre la tierra de Baffin y la isla de Somerset. En ésta, comprobó que sus compases no daban ya ninguna indicación útil; se hallaba, en efecto, a sólo un centenar de kilómetros del polo magnético.

Guiándose por el sol, cuando era posible verlo, Parry siguió el estrecho de Barrow, prolongación del de Lancaster, y avanzando hacia el Oeste, descubrió las islas Cornwallis, Bathurst y Melville. El nombre de archipiélago Parry dado al conjunto de las islas situadas al Norte del continente americano, perpetúa el recuerdo de este viaje, uno de los más notables que se han efectuado en las regiones polares.

Las dos corbetas, detenidas por los hielos en la isla Melville, invernaron en una bahía llamada Port-Winter. El tiempo fue durísimo. La temperatura descendió hasta 48 grados bajo cero. No obstante, Parry y sus hombres aprovechaban todas las oportunidades para efectuar incursiones que a veces duraban varios días. Léase, por su interés documental, lo que dejó escrito el intrépido navegante sobre sus largos días de invernada :

"Nos proponíamos andar de noche y descansar de día. En estos meses no podíamos temer la obscuridad, pues el sol, estando más cerca durante las noches ficticias, apenas nos deslumbraría al reflejarse sobre las nieves. Además, de esta forma dedicábamos al descanso las horas de más calor, durante las cuales secábamos nuestras ropas de la continua humedad que aquí se dejó sentir o del agua del mar que nos salpica a menudo. Por otra parte, en las horas de más frío, el hielo, duro y compacto, proporciona mejor base al peso de los trineos.

"Nuestros preparativos de marcha comenzaban siempre con algunas oraciones y luego cada cual se vestía convenientemente, envolviéndonos en una gran bata o capotón de mucho abrigo. No obstante, durante el transcurso de la expedición no pudimos librarnos de las mo-jaduras y el frío. Aunque íbamos bien abrigados, al cabo de un cuarto de hora la humedad nos penetraba hasta los huesos.

"Durante nuestras incursiones a través de los témpanos de hielo, escogíamos, para descansar, uno bastante ancho y recio sobre el que izábamos nuestros botes para librarlos de los choques con los demás hielos flotantes. Colocadas allí las dos embarcaciones-trineos, se las limpiaba de la nieve de que solían estar llenas, y con las ve-las sostenidas por bicheros,

formábamos una especie de albergue. Después cambiábamos de vestidos y, tras componer los desperfectos, cenábamos y consumíamos de sobremesa algunas pipas de tabaco. El humo de tantos pequeños fuegos contribuía mucho a elevar la temperatura de nuestra casa. Luego apostábamos centinelas para que evitaran en lo posible el choque ,de los hielos y advirtieran la proximidad de algún oso...

"Siete horas de sueño nos bastaban, y al levantarnos, la corneta anunciaba que el chocolate estaba listo. Diaria-mente distribuíamos para cada hombre los siguientes víveres : diez onzas de galleta, nueve onzas de carne salada, una onza de chocolate y media de tabaco. Corno combustibles utilizábamos alcohol, y una sola cafetera bastaba para todos."

CAPITULO XIII
Lo que dejó escrito Parry

Parry, además de un osado navegante, era un jefe experto. Para que sus hombres se mantuvieran en buen estado de salud, les hacía practicar cada día ejercicios físicos, mantener los buques en las debidas condiciones de limpieza, y, con objeto de conservar su moral, llegó a organizar representaciones teatrales e incluso redactó una publicación semanal. Además, como necesaria medida de precaución, distribuyó entre la tripulación, en cuanto abandonaron las aguas del Támesis, remedios preventivos contra el escorbuto. En este sentido, Parry fue un precursor cuyo ejemplo fue imitado por todas las expediciones siguientes.

Cuando el mar estuvo libre de hielos, intentó recorrer la distancia que aún le separaba del Pacífico, pero no pudo sobrepasar los 113° 47' de longitud. Como su acopio de provisiones no era suficiente para una segunda invernada, regresó a Inglaterra por la misma ruta que siguiera durante el viaje de ida y sin el menor incidente. Parry volvió al archipiélago polar en los años 1821-1823, y luego en 1824 y 1827, buscando en vano un paso hacia el Oeste en la bahía de Hudson, por el estrecho del Príncipe Regente, y, por último, por el norte de Groenlandia. En este último intento, tras haber dejado su buque aprisionado por los hielos, avanzó en trineo hasta los 82° 45' de latitud. He aquí lo que dejó escrito Parry al respecto:

"El 20 de julio nos detuvimos para medir la distancia realizada, y resultó que habíamos recorrido diez millas, sin adelantar más que seis; pero nuestra sorpresa fue grande cuando al observar la latitud y compararla con la obtenida tres días antes, comprobamos que en vez de las diez millas que creíamos haber hecho, sólo habíamos avanzado cinco. La tripulación ignoraba estas contrariedades; pero algunos días después ya no fue posible ocultarles la verdad, pues el día 22, que según nuestros cálculos habíamos recorrido 19 millas hacia el Norte, resultó que en realidad habíamos retrocedido tres hacia el Sur. El campo de hielo derivaba en sentido contrario más aprisa de lo que nos era posible adelantar, siendo su velocidad de cuatro millas diarias.

"Nos hallábamos en los 82° 40' de latitud, y manifesté a mis hombres que no podíamos ir más lejos; pero éstos, en vez de alegrarse al saber que iban a dar fin a sus esfuerzos, quedaron muy poco satisfechos. Después de un día de descanso, y cuando nos disponíamos a emprender la vuelta, el tiempo mejoró invitándonos a seguir adelante. Así lo hicimos, pero nos fue imposible alcanzar el paralelo 83°, deteniéndonos definitivamente en los 82° 45' de latitud.

"Al llegar a este punto no distábamos más que 172 millas de la corbeta, pero realmente habíamos caminado muy cerca de trescientas millas. Para llegar al Polo hubiéramos tenido que andar 203 leguas, y esto suponiendo que encontráramos hielo firme. El día antes de emprender nuestro regreso empavesamos los botes ; .pero esta manifestación de alegría más

bien nos; entristeció, pues con-alteramos que nuestro objetivo era atrincar el pabellón parecían no comprender las órdenes que les dábamos, y nos obedecían de mala gana. Fue preciso recurrir a los medios más enérgicos para que los botes llegaran a que-dar colocados encima de las rocas."

* * *

Hay que reconocer que toda empresa verdaderamente grande, lleva consigo mucho esfuerzo y una enorme responsabilidad. Todas llevan consigo la probabilidad de perder vidas y aunque hay que contar con el riesgo, siempre es terrible que éstas dependan de un error, o de una debilidad mal entendida.

Todos los grandes exploradores conocen estos dramáticos momentos de Inglaterra en el mismo Polo. Sin embargo, ningún explorador había llegado hasta entonces a tan alta latitud como nosotros."

El viaje de vuelta hacia la corbeta fue muy penoso Muchos tripulantes enfermaron como resultado de sus extremadas fatigas. Al mismo tiempo, la prolongada acción del sol iba derritiendo los hielos, que se quebraban bajo los pies doloridos de les exploradores. Pero nada de todo eso impidió a Parry proseguir sus estudios y observaciones. Sobre el fenómeno de la nieve roja escribe lo siguiente:

"Esta coloración de la nieve se advertía hasta la profundidad de muchas pulgadas. Cuando nuestros trineos le deslizaban sobre la nieve endurecida dejaban una tela roja que atribuimos primero a cierta materia colorante propia de la madera de que estaban construidos y que Be desprendía de ella a causa del rozamiento y la presión; pero como también nuestros zapatos produjeron el mismo fenómeno, dedujimos que sólo era debido a la misma nieve. Nuestros microscopios no distinguían substancia alguna que diese color al hielo derretido. El que pusimos en varias botellas para someterlo a un análisis químico presentaba manchas rojas en diversos puntos y con distintos matices."

La última etapa del viaje de retorno hacia el buque fue, acaso, la de mayor dificultad. "Un fuerte viento - dice Parry- impelía las olas contra nuestros botes, arrojándonos una lluvia de pedruscos de hielo, que era preciso continuamente devolver al mar. Durante cincuenta, y seis horas no tuvimos ningún descanso, y como remedio supremo, y tras grandes esfuerzos, conseguimos subir nuestros botes a un arrecife. Durante esta maniobra tuvimos ocasión de comprobar cómo una prolongada fatiga altera la buena condición de los hombres: nuestros marineros.

CAPITULO XIV

Wrangel. - Franklin y su trágica muerte

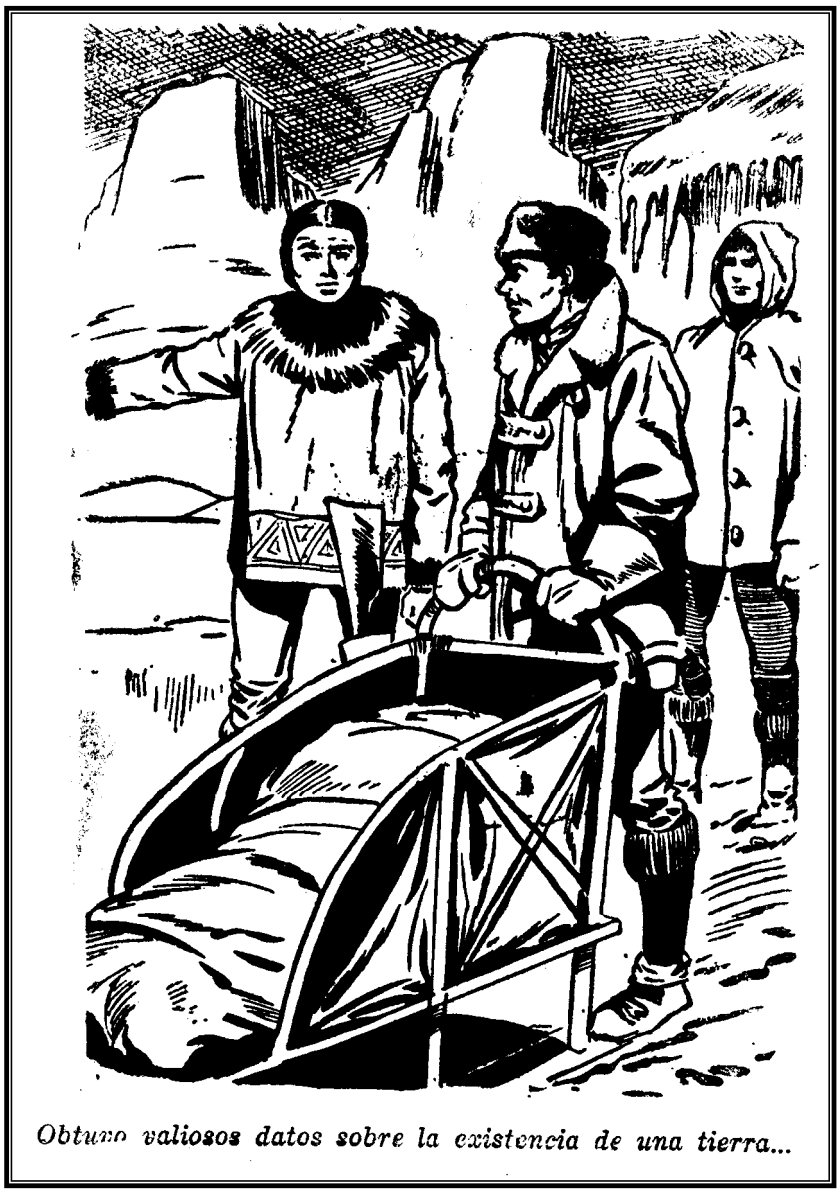
Dos años después, en 1829, John Ross, que quería des-quitarse de su fracaso en 1818, emprendió una expedición que fue financiada por un destilador llamado Félix Booth. Su ausencia, esta vez, duró cuatro años, y ya se le suponía muerto con todos los miembros de su tripulación, cuando un ballenero los recogió en el mar de Baffin.

Durante el tercer invierno, tuvieron que abandonar el buque, aprisionado por los hielos, y pasaron el siguiente en una cabaña construida con tablas antes de poder llegar al mar libre en un bote. Varios hombres murieron, y el salvamento de los sobrevivientes fue casi un milagro A pesar de todas las adversidades y contratiempos, John Ross y su sobrino James, que le acompañaba en calidad de teniente, completaron los descubrimientos de Parry, al Oeste

de las tierras de Baffin, y determinaron la posición del polo magnético en 69° 34' Norte y 94° 54' Oeste.

Una aguja imantada horizontal, orientada en cualquier dirección, no hacía el menor movimiento; suspendida libre-mente por su centro de gravedad, se colocaba, cerca de un minuto de ángulo, perpendicularmente a la superficie terrestre.

* * *



Obtuvo valiosos datos sobre la existencia de una tierra...

Un ilustre explorador ruso, el barón de Wrangel, que cuando apenas contaba veintidós años, efectuó una larga exploración por los mares del Norte y del Báltico, recibió del Gobierno de su país el mando de una expedición encargada de hacer observaciones científicas y levantar planos de la costa siberiana comprendida entre el cabo Este y el Tchelagskoi, rectificar la situación de la isla de los Osos y penetrar, en fin, cuanto le fuera posible, en el océano Glacial.

Con objeto de emprender este viaje, Wrangel se trasladó desde la Rusia meridional, a través de los montes Urales, hasta alcanzar el primer punto navegable cerca del nacimiento del Lena. Siguiendo el curso de dicho río llegó hasta Yakutsk, donde se reunían muchos mercaderes para comerciar con los naturales de Kamchatka y los indígenas de la costa. Prosiguiendo su viaje, Wrangel, a primeros de noviembre de 1820 llegó a Nischne-Kolima, habitada por una colonia de rusos que, por su inteligencia y sus costumbres, ofrecían un marcado contraste con los indígenas de los alrededores.

Desde aquí partió Wrangel con una comitiva de cincuenta trineos tirados por seiscientos perros, conduciendo víveres y los instrumentos científicos más indispensables. Sufriendo los rigores de un frío intensísimo, Wrangel condujo la caravana hasta el cabo Tchelagskoi y exploró también la isla de los Osos. Durante su permanencia entre los tchuktzi, obtuvo valiosos datos sobre la existencia de una tierra situada a no muy larga distancia más allá del cabo Jakam. Le indicaron que desde varios puntos de la costa se divisaban, cuando hacía buen

Librodot

tiempo, montañas pertenecientes a aquella tierra del Norte, pero que no era posible distinguirlas durante el invierno. Por otra parte, atestiguaban su existencia los rebaños de renos que venían de aquella dirección. Los tchuktzki sostenían que aquella tierra desconocida debía estar habitada, fundándose en que tiempos atrás habían sufrido una invasión de hombres llegados del Norte, cuyas armas y vestidos en nada se parecían a los de los rusos.

Estas noticias indujeron a Wrangel a emprender, el invierno siguiente, una exploración por encima del mar Glacial. Por espacio de sesenta días, o, mejor dicho, de sesenta noches, Wrangel y sus hombres recorrieron la helada llanura del océano Glacial llegando hasta el paralelo 72° pero no descubrieron tierra alguna.

Al año siguiente, esperando aún encontrar la tierra indicada por los tchuktzi, emprendió de nuevo la misma ruta, pero fue detenido por una barrera de compactos hielos, sin avistar la tierra codiciada. Sin embargo, estos viajes fueron de suma importancia para la Geografía, por las descripciones detalladas y exactas que redactó el ilustre marino, así como por sus observaciones físicas y meteorológicas. El barón Wrangel, después de haber prestado otros muy notables servicios a. su patria, alcanzó, en 1847, el grado de almirante.

** *

Al mismo tiempo que enviaba a Parry, en 1818, en busca del paso del Noroeste, el Almirantazgo inglés en-cargó al teniente de navío John Franklin, tomara el mando de una expedición destinada a explorar la región situada al Oeste de la bahía de Hudson. Fue una empresa que duró más de seis años, realizada bajo las más difíciles condiciones.

Remontando el río Hood, Franklin y sus hombres sólo pudieron alimentarse, durante dieciocho días, con el caldo hecho con los huesos de animales muertos el año anterior, que encontraban en campamentos indios abandonados. Uno de sus colaboradores fue asesinado por un indio hambriento, que sin duda se lo hubiera comido de no derribarlo de un tiro el propio Franklin. Sin embargo, la expedición alcanzó su objetivo y dio a conocer la costa Norte del Canadá alrededor de los 150 grados de longitud. Franklin regresó de este viaje con la convicción de que a lo largo de esa costa se encontraba el famoso paso que desde hacía tanto tiempo se estaba buscando.

Siguió navegando, recorrió el Atlántico y el Pacífico, naufragó en Australia, alcanzó el grado de almirante y gobernó a Tasmania durante siete años. Sin embargo, Franklin sentía la nostalgia de las regiones árticas, lo que al parecer les sucede a cuantos las han frecuentado. Acababa de regresar a Inglaterra cuando en 1345, el Almirantazgo decidió organizar una nueva expedición para encontrar el paso del Noroeste. Franklin se apresuró a solicitar el mando de la misma. El Almirantazgo no se resolvía a concedérselo, pues el audaz navegante se acercaba ya a sus sesenta años. Sin embargo, como era hombre extremadamente vigoroso y de gran experiencia, se le confió la dirección de la empresa.

* * *

Zarpó el 26 de mayo de 1845 a bordo del Erebus, que seguía al Terror, bajo el mando del capitán Crozier. Es-tos dos buques, mandados por James Ross, acababan de regresar de un viaje al Antártico en el que dieron muestras de sus excelentes condiciones marineras. Crozier había participado en este viaje, algunos de los demás oficiales habían ya navegado por el Ártico, y la nombradía de Franklin había facilitado el enrolamiento de una tripulación seleccionada. La expedición llevaba provisiones para tres años. Un buque que se cruzó con los de los exploradores señaló su paso al sur de Groenlandia en los primeros días de julio. Luego, el más impenetrable silencio.

* * *

A comienzos de la primavera de 1848 comenzó a ex-tenderse la preocupación sobre la suerte de Franklin y sus hombres. El doctor Richardson, uno de los compañeros de Franklin en sus primeros viajes, exploró en vano la costa entre los ríos Mackenzie y Coppermine. El doctor Rae, que acababa de recorrer las regiones desconocidas al Oeste de la bahía de Hudson, visitó la costa situada frente a la Tierra Victoria, y también ésta, donde hasta entonces no había puesto el pie ningún europeo. Infatigable caminante, hizo a pie más de mil kilómetros durante uno de los meses que dedicó a su búsqueda, pero nada puso en claro acerca de la suerte de Franklin.

James Ross y el teniente Mac Clintock, con el Enterprise y el Investigator, recorrieron el mar de Baffin y pasaron el invierno de 1848-1849 en el estrecho de Barrow. Establecieron depósitos de víveres en numerosos puntos y se esforzaron en dar a conocer la posición a los desaparecidos, sea por medio de papeles metidos en botellas y barriles que arrojaron al mar, sea grabando sus informaciones en collares de cobre que pusieron en el cuello de zorros que cazaron con cepos y que luego soltaron. En otoño de 1849 regresaron a Inglaterra sin haber obtenido ninguna información-

Todo el país sintióse presa de una incontenible emoción. En 1850 se hicieron a la mar diez buques en busca de los desaparecidos: seis por el Gobierno británico, dos por el de los Estados Unidos, uno a expensas de lady Franklin, y el último botado gracias a aportaciones particulares, de las que cuidó el anciano John Rosa, quien, a pesar de que contaba ya setenta y tres años, quiso ponerse al mando de dicho buque. Invernaron en varios puntos del archipiélago Parry, y numerosos tripulantes tu-vieron que sufrir duras penalidades; pero todo lo que descubrieron fue en la isla de Beechey, en el estrecho de Barrow, gran número de cajas vacías y tres tumbas, lo que demostraba que los tripulantes del Erebus y el Terror habían estado allí.

Siguieron otras expediciones, casi en número de cuarenta.. Una de ellas, en 1854, encontró en manos de esquimales, cubiertos de plata con las iniciales de Franklin, pero no pudo saberse de dónde procedían. El Gobierno británico renunció a descifrar el misterio. No obstante, lady Franklin no cejó en su empeño, y en 1857, hizo armar otro buque, el Fox, bajo el mando de Mac Clintock.

CAPITULO XV

Nuevas expediciones de socorro

La expedición comenzó con mal pie. Encerrado por los hielos en el mar de Baffin, Mac Clintock derrotó hacia el Sur durante ocho meses durante los cuales recorrió mil doscientas millas. Después de haberse aprovisionado en Groenlandia, se trasladó, en 1858, a la isla de Beechey, levantando en ella un monumento a la memoria de Franklin y sus compañeros. Luego se dirigió hacia el Sur, de-teniéndose, para uña segunda invernada, en el estrecho de Franklin, entre las tierras de Boothia y las del Príncipe de Gales. Desde allí, grupos de marineros efectuaron durante la primavera siguiente, reconocimientos en trineo en todas direcciones. Unos esquimales que encontraron en la Tierra del Rey Guillermo les informaron de que el Erebus y el Terror se habían estrellado contra la costa en el invierno de 1857, pero que los buques habían sido abandonados con anterioridad. Por conducto de tales informes, los expedicionarios encontraron tiendas, esqueletos, diversos objetos, y, finalmente, un

documento depositado bajo un montículo de piedra que dio a conocer la historia de la expedición.

Franklin había buscado el mar libre en el Norte y luego en el Sur del estrecho de Barrow, invernando en 1845-46 en la isla de Beechey, y en 1846-47, no lejos del cabo

Félix, en el extremo Norte de la Tierra del Rey Guillermo. Aunque a fines de mayo de 1847 parecía gozar de buena salud, falleció el 11 de junio. A la sazón, 24 oficia-les y marineros habían muerto. Muchos otros estaban enfermos. Crozier, -que se alzó con el mando de la expedición, decidió, en abril de 1848, abandonar los buques. Se proponía poner pie en el continente, distante unos 320 kilómetros, con el centenar de hombres que le quedaban.

Pero era ya demasiado tarde. Extenuados, "morían mientras caminaban", como dijo una esquimal que vio a los expedicionarios cuando apenas les separaban cuarenta kilómetros de la meta. ¿ Por qué, en este trágico éxodo, iban cargados con cubiertos de plata que no habían de servirles para nada? Parece ser una cosa incomprensible. Ni tampoco se ha sabido nada de sus penalidades durante ese terrible camino hacia el Sur, cuyo término ninguno llegó a alcanzar.

Sin embargo, sus sufrimientos, sus trabajos y sus contrariedades no fueron vanos. Como el capitán Scott y sus compañeros en el Antártico, murieron impulsados por la gloria de los descubrimientos, el perfeccionamiento de la ciencia geográfica y el honor de Inglaterra. El espíritu de sir John Franklin debió de proteger a otro valiente explorador, un escandinavo, el gran Roald Amundsen, quien, entre 1903 y 1906, con la pequeña goleta Gjöa, provista de motor, encontró, al fin, el paso del Noroeste.

Los buques enviados en socorro de Franklin alcanza-ron casi todos los puntos accesibles del archipiélago polar, y aun cuando no lograron el objetivo que se les había asignado, suministraron una buena cosecha de Informaciones, diversas y meritorias.

En 1852, sir Edward Belcher zarpó con cuatro buques, pero regresó con sólo uno al año siguiente. Sin embargo, exploró los contornos de la isla Melville, y descubrió la isla del Príncipe Patrick, más allá de aquélla. El Príncipe Alberto, mandado por Kennedy y llevando como segundo de a bordo al teniente de navío Bellot, de la marina francesa, encontró el estrecho que separa las tierras de Sommerset y Boothia, el cual recibió el nombre de Bellot por el hecho de que este joven oficial, reputado entre los marinos ingleses por su bravura y su buen humor, murió ahogado en ocasión de otro viaje cerca de la isla de North Devon.

Pero las expediciones que cosecharon más brillantes resultados fueron las del Enterprise y el Investigator, mandados, respectivamente, por Collinson y Mac Clure. Los dos buques -los mismos que utilizaron James Ross y Mac Clintock para su campaña de 1843-49, zarparon juntos de aguas inglesas el 11 de enero de 1850. Inicia-ron su búsqueda partiendo del Pacífico, pero los azares de la navegación los separaron. El punto de reunión, siempre previsto para estos casos, era el estrecho de Bering. Mac Clure llegó el primero, pero en lugar de esperar a Collinson, que debía dirigir el grupo, siguió rumbo al Este.

Su apresuramiento estuvo a punto de provocar una catástrofe. El 5 de agosto, al doblar el cabo Barrow, embarrancó, y en los trabajos para poner de nuevo a flote su buque, se consumieron buena parte de los víveres. Alcanzado el cabo Bathurst, puso proa al Norte, y el 6 de septiembre exploró la tierra de Banks, que Parry, procedente de la isla Melville, descubrió, en 1820, en un viaje en trineo. Así, confluían las dos vías de agua que unían el Atlántico y el Pacífico, lo que demostraba la existencia de un paso por el Noroeste.

Faltaba, empero, franquear este paso. Mac Clure por-fió en ello una y otra vez, pero los hielos le obligaron a invernar, en tres ocasiones, en las proximidades de la tierra de Banks. Su situación se hacía por momentos más difícil. Las provisiones se iban agotando, la caza era casi inexistente y el escorbuto comenzaba a diezmar la tripulación. No obstante, efectuó profundas incursiones a través de los hielos, en el curso de una de las cuales, en abril de 1852, llegó hasta Port-Winter, la bahía de la isla Melville, donde Parry pasó el invierno 1819-20.

Esperaba encontrar allí alguno de los buques que suponía se hallaban en el archipiélago polar en busca de Franklin.

La bahía estaba desierta. Mac Clure dejó allí una carta en la que indicaba la posición de su buque, añadiendo que confiaba en salir de aquellas aguas, pero que si no se tenían más noticias de él, ello demostraría que habría sido arrastrado a parajes inaccesibles. Sería, pues, inútil enviarle socorros, dado que, de hacerlo, equivaldría a aumentar el número de víctimas.

Transcurrió el verano de 1852 sin que el temido de-sastre del Investigator se produjera. El invierno fue durísimo, y la temperatura descendió hasta los 54 grados bajo cero. "Nuestras ropas de abrigo -escribe Mac Clure- eran una compacta masa helada, nuestras barbas eran bloques de hielo y nuestros sacos de dormir tenían tal rigidez que podían sostenerse verticalmente". A la llegada de la primavera, resolvió mandar parte de su tripulación hacia el Sur, mientras él permanecía a bordo con algunos voluntarios, que escogió entre los más robustos, para intentar una cuarta invernada. Se fijó la salida para el 15 de abril. El día 6, mientras los hombres se hallaban ocupados en cavar una sepultura, vieron aparecer varios trineos: eran los marineros del Resolute, uno de los buques de Belcher, que invernaba en la isla Melville, los cuales encontraron el documento dejado por Mac Clure la anterior primavera. Su viaje a través de los hielos había durado veintiocho días. Estuvieron a punto de perderse y se hallaban extenuados por la fatiga y las penalidades sufridas; pero al instante se olvidaron de ello al ver la alegría que producía su llegada. "La noticia -dice Mac Clure- se extendió con la rapidez del relámpago. En el buque se produjo una intensa conmoción. Los enfermos hicieron caso omiso de sus dolencias y saltaron de sus hamacas, los obreros abandonaron sus herramientas de trabajo, y todo el mundo se precipitó hacia el puente para asegurarse de que realmente alguien había venido a su encuentro".

Acatando las órdenes de Belcher, Mac Clure y el resto de su tripulación abandonaron el buque. En septiembre de 1854 arribaron a Inglaterra con el Ressolute, tras haber sufrido una cuarta invernada en el estrecho de Barrow. Fueron los primeros que pasaron, por mar, de uno a otro océano, en cuya empresa consumieron cuatro años. En cuanto al Investigator, cincuenta años más tarde fue hallado embarrancado en el cabo Barrow. Las corrientes polares lo condujeron, en el espacio de medió siglo, a las proximidades de su punto de partida.

* * *

Collison, que llegó a la cita con el Enterprise unos días más tarde que Mac Clure, sospechó que éste había partido sin esperarle, pues conocía de sobra el carácter independiente de su subordinado. Pasó, pues, al océano Glacial, pero una barrera de hielo le impidió el paso. Como la estación estaba ya muy avanzada, fue a pasar el invierno en Hong-Kong y volvió, en la primavera de 1851, con la tripulación en óptimas condiciones físicas y los pañoles Ilenos de víveres.

Al igual que Mac Clure trató de pasar al Este y luego al Oeste de la tierra de Banks. No lo consiguió y retro-cedió para invernar en la punta sudoeste de la Tierra Victoria, desde donde efectuó en trineo varias expediciones de reconocimiento en busca de Franklin y también de Mac Clure. Uno de los grupos de exploración había de llegar a Port-Winter, pero no pudo alcanzarlo, y, por tanto, no llegó a tener noticias del documento dejado allí por Mac Clure.

En agosto de 1852, el Enterprise, libre de los hielos que lo aprisionaban, se hizo de nuevo a la mar. A través de innúmeras dificultades, siguió la costa sur de la Tierra Victoria hasta la bahía de Cambridge, cerca de su punta extrema oriental, donde hizo su segunda invernada. Tratándose de una corbeta que navegaba a la vela, este viaje constituyó una verdadera hazaña merecedora de la admiración de todos los marinos. Por los parajes donde

Librodot

Collison pasó con su velero, sólo pequeñas embarcaciones a vapor o de motor se han atrevido a hacerlo posteriormente, a costa de embarrancar en no pocas ocasiones.

CAPITULO XVI

La expediciones de Nordensköld - Peary

En la bahía de Cambridge, Collison se hallaba apenas a 180 millas del lugar donde, cuatro años antes, habían sido abandonados el Erebus y el Terror- Lee exploraciones que hizo por aquellos parajes, algunas de ellas a gran distancia del punto de partida, no le condujeron al objetivo perseguido, pero le convencieron de que su buque no podría avanzar hacia el Este más allá del punto que había alcanzado. En agosto de 1853 partió, pues, hacia el Oeste, hizo una tercera invernada en la costa americana, no lejos del cabo Barrow, y por el estrecho de Magallanes, llegó a Inglaterra el 5 de mayo de 1855, tras una ausencia de cinco años y medio.

Así, después de Parry y de Franklin, cuyos buques, procedentes del Este, llegaron a la isla de Melville y a la tierra de Boothia, Mac Clure y Collinson, partiendo del Oeste, alcanzaron con los suyos el extremo opuesto de la Tierra Victoria. Ninguno de ellos logró el éxito completo, que únicamente Amundsen había de conseguir, en 1906, con un buque de menor tonelaje, provisto de motor. Pero los cuatro estuvieron muy cerca de alcanzarla. Sus descubrimientos fueron de gran mérito e importancia. Sin embargo, de entre esos ilustres hijos suyos, Inglaterra inmortalizó a uno de ellos, Franklin, y como tal ha pasado a la historia.

Al pie de un monumento levantado en la plaza Waterloo, de Londres, puede leerse esta inscripción:

FRANKLIN

AL GRAN NAVEGANTE ÁRTICO Y A SUS BRAVOS COMPAÑEROS
QUE SACRIFICARON SUS VIDAS COMPLETANDO EL DESCUBRIMIENTO DEL
PASO DEL NOROESTE. A. D. 1847-1848.
ERIGIDO POR EL VOTO UNÁNIME DEL PARLAMENTO.

Mencionamos, asimismo, un fragmento del poema del lord Tennyson:

No aquí; el blanco Norte tiene sus huesos; y Tú, alma heroica de marino, estás pasando tu más feliz viaje ahora, hacia un Polo no terrestre.

* * *

Durante los años que siguieron, numerosos explora-dores recorrieron el archipiélago norteamericano, cuyas características geográficas fueron poco a poco determinando.

Durante los años 1853-55, Kane descubrió la espaciosa cuenca, que lleva su nombre, entre Groenlandia y la Tierra de Grinnell- Fue una expedición llena de penalidades, en el transcurso de la cual perecieron varios hombres. Kane tuvo que abandonar su buque para salvar el resto de su tripulación.

En 1860-61, Hayes exploró la costa oriental de las Tierras de Ellesmere y de Grinnell. Diez años más tarde, el americano Hall, con el Polaris, aprovechó las favorables circunstancias que se le presentaban para atravesar el canal Robeson y alcanzar el océano Glacial, donde pereció. El Polaris, cerrado el paso por bancos de hielo, fue arrastrado por la

corriente hacia el mar de Kane, donde embarrancó en la costa de Groenlandia. Parte de su tripulación, ante el temor de que la presión de los témpanos destruyeran la embarcación, la abandonaron en octubre de 1872. Los que quedaron a bordo construyeron botes con los maderos del buque. Sin embargo, los dos grupos tuvieron la suerte de encontrar unos balleneros que los repatriaron.

* * *

En el verano de 1881, el teniente americano Greely logró desembarcar en la Tierra de Grant, donde permaneció por espacio de un año dedicado a observaciones meteorológicas y magnéticas. Era el primer "Año Polar" internacional, y de las doce estaciones instaladas en las regiones árticas, era aquélla la más septentrional. No se limitó Greely a llevar a cabo su misión científica, sino que efectuó detenidas exploraciones en las regiones septentrionales de la Tierra de Grant y Groenlandia. Pero el buque que zarpó en su busca fue destruido por los hielos y los miembros de la expedición pasaron por terribles pruebas. En agosto de 1883, Greely intentó trasladarlos en botes hacia el Sur, pero no tardaron en tener que abandonar las frágiles embarcaciones. La mayoría de los hombres perecieron de hambre. Casi un año después, en junio de 1884, un ballenero recogió a los supervivientes, que se hallaban en un estado lamentable. Sin embargo, en me-dio de tantos sufrimientos, Greely consiguió guardar intactas sus anotaciones y colecciones.

* * *

Durante la segunda mitad del siglo XIX numerosos exploradores se trasladaron a Groenlandia. Los unos, sin otra finalidad que aumentar sus conocimientos sobre aquellas tierras; los otros, utilizando ese inmenso casquete helado como campo de entrenamiento para futuras expediciones.

Así, Nordenskjöld, que, con distintos colaboradores, llegó a efectuar ocho viajes a las regiones árticas. En su cuarta expedición, con el buque Sofía, alcanzó, en su avance hacia el Polo, la más alta latitud lograda hasta entonces (1868), pues se hicieron observaciones en el paralelo 81° 42'. Como resultado de esta expedición, anotó este ilustre viajero las apreciaciones siguientes: "El campo de hielo que se encuentra al norte de Spitzberg consiste en hielos tan compactos que es muy difícil abrirse camino, aunque sea con un buque de vapor. La idea de que la cuenca polar se compone de un mar libre cubierto solamente de témpanos diseminados, es tan contraria a la experiencia que apenas merece ser refutada".

En su quinto viaje, Nordenskjöld se dispuso a escalar los grandes ventisqueros del interior de Groenlandia, que probablemente jamás habían sido hollados por la planta del hombre. La expedición debía de efectuarse en trineos, que sólo podían ser arrastrados por perros o por renos. Había que averiguar cuáles de estos dos animales debían elegirse, porque los unos son rumiantes y los otros son carnívoros; por lo tanto, los alimentos eran tan radicalmente distintos que ello planteaba un verdadero problema. La elección recayó, tras las experiencias cosechadas, en favor de los renos, pues si bien los perros son también muy resistentes, tienen una voracidad que no podría ser satisfecha en parajes donde no abundara la caza.

En 1875, Nordenskjöld efectuó aún otro viaje. Su objeto era penetrar en el mar de Kara hasta la desembocadura del Yenisey, y antes o después, explorar las costas de Nueva Zembla. De este modo, en caso de éxito, queda-ría abierta una importante ruta mercantil entre Europa y las costas de Siberia. Acompañaban a Nordenskjöld dos zoólogos y dos botánicos.

El 8 de junio salió la expedición de Tromsoe navegando lentamente hasta el mar Blanco a causa de lo encalmado del viento. El 25 de julio llegaron a la entrada del estrecho de Jugor,

Librodot

donde un fuerte temporal que duró seis días les obligó a buscar refugio en la isla de Vaigach. El 31 de julio pudo el Pröven -que tal era el nombre del buque de Nordenskjöld- continuar su marcha y entró en el mar de Kara, que encontraron libre de hielos. Los expedicionarios fondearon en la costa de Caborova, donde entabla-ron relaciones amistosas con los samoyedos. Refiriéndose a la visita que hicieron a aquellas gentes, dice el doctor Theel, uno de los dos zoólogos de la expedición:

"Los rusos son muy amables e invitan galantemente a los extranjeros para que entren en sus moradas. Estas son muy bajas de techo, y contienen algunos muebles, como catres, bancos y mesas. En una de estas casas nos sirvieron un té exquisito en tazas de porcelana de China, lujo que nos asombró mucho encontrar en sitio tan inmediato al Polo. Por la noche las samoyedos y los rusos nos devolvieron la visita, y era un extraño contraste el que ofrecía la contemplación de estas dos razas tan diferentes. Los rusos son hombres de alta estatura, fuertes, de rostro franco y expresión alegre, mientras que los diminutos samoyedos son de tez amarillenta, tienen pómulos salientes, gruesos labios y nariz aplastada, y casi ninguno de ellos lleva barba".

Los expedicionarios, que recogieron abundante material científico, efectuaron un recorrido de más de dos mil leguas.

* * *

El teniente de navío americano Robert Peary, futuro vencedor del Polo, realizó su primer intento, en 1886, sobre un recorrido de 186 kilómetros, en el sur de Groenlandia. Desde 1891 a 1900 recorrió toda la región norte, atravesándola dos veces de Oeste a Este, con marchas de 1.400 y 1.800 kilómetros que duraron, la primera 76 días, y 85 la segunda. Esta última fue muy penosa y llena de peligros a causa de las tempestades de nieve. Habiendo partido con 66 perros, regresó con un solo animal y completamente agotadas sus provisiones. Tuvo que luchar contra el hambre, el frío y la fatiga, pero llevó a cabo sus pro-pósitos, según el plan que se había trazado.

Esos "grandes viajes blancos", como los denomina Peary en el libro donde cuenta sus peripecias, constituye-ron admirables proezas deportivas, pero sus resultados científicos fueron de mucho mayor alcance. Cada uno de ellos proporcionó observaciones de todo género, contribuyó al levantamiento de planos, suministró numerosas muestras de plantas o minerales -entre los cuales figuran los más grandes meteoritos conocidos- y constituyó una magnífica aportación al conocimiento de las regiones árticas. Peary fue el primero en comprobar, al contornearla por el Norte, que Groenlandia es una isla. De regreso de esta expedición, al famoso navegante fue preciso amputarle varios dedos de los pies que se le habían helado. En 1.906, desde el cabo Hecla, en la Tierra de Grant, llegó a la latitud de 87° 6' Norte. El 6 de julio partió para su viaje final: el cabo Columbia y el Polo, al que más adelante nos referiremos.

* * *

Tras el regreso de Mac Clure y de Collinson, medio siglo transcurrió sin que volviera a intentarse el paso del Noroeste. Entonces un hombre hizo suyo el proyecto tantas veces acariciado, y, más afortunado que sus predecesores, lo realizó hasta el fin.

Roald Amundsen nació en 1872 en Börje (Noruega). En su juventud estudió medicina, pero pronto se sintió atraído por las exploraciones polares en las que tanta gloria había de alcanzar. A los veinticinco años, provisto ya del título de oficial de la marina mercante, hizo una campaña en el Ártico en un buque dedicado a la captura de focas. Á poco proyectó su expedición en busca del paso del Noroeste, proyecto atrevido que, habida cuenta del trágico

Librodot

fin de Franklin y el fracaso de tantos exploradores ingleses y americanos, requería mucho coraje. Amundsen se proponía, además, determinar la posición exacta del polo magnético boreal, que James Ross había reconocido en 1831. A Nansen, a la sazón en el apogeo de su gloria, le sedujo el proyecto, y con ayuda del profesor alemán George Von Neumayer, consiguió los fondos suficientes para adquirir los instrumentos científicos necesarios y el buque pesquero a motor, Gjöa, de 47 toneladas, que puso a disposición del joven Amundsen.

CAPITULO XVII

Roald Amundsen, el primero en franquear el paso del Noroeste

1



En el muelle, teniendo en cuenta la forma casi "clandestina"...

Amundsen pasó el verano de 1901 efectuando viajes en el Gjöa entre Noruega y Groenlandia. En estos cruceros, el Gjöa demostró poseer buenas condiciones marine-ras. Luego, el buque fue llevado a Tromsoe, donde fue objeto de las necesarias transformaciones para la larga y azarosa empresa del paso del Noroeste y conveniente-mente equipado.

Sin embargo, había que pagar el equipo del Gjöa, lo que le llevó a Amundsen largos meses de infructuosas gestiones para agenciarse el dinero necesario. Entre tanto, los acreedores reclamaban imperiosamente el pago de sus créditos, y hacían objeto de constantes amenazas al ilustre navegante. Así llegó el 16 de junio de 1903. Amundsen, desesperado, se dirigió, con sus seis fieles compañeros, al muelle donde el Gjöa estaba atracado. A la mañana siguiente el buque había desaparecido y no había de volver por espacio de tres años.

La tripulación del Gjöa la

constituían: teniente Godfred Hanssen, segundo de a bordo, navegante, astrónomo, geólogo y fotógrafo; Anton Lund, primer piloto; Helmer

Hanssen, segundo piloto; Peter Ristvedt, meteorólogo y primer maquinista ; Gustav Juel Wiik, auxiliar especializado en magnetismo, y Ádolf Lindström, cocinero.

El Gjöa zarpó, pues, del puerto de Cristianía (en la actualidad, Oslo), la medianoche del 16 al 17 de junio de 1903. Formaban parte de la expedición cuatro perros y dos perras. En el muelle, teniendo en cuenta la forma casi "clandestina", en que el buque se hizo a la mar, sólo se encontraban los próximos parientes de los expedicionarios. También estaba Nansen. Y el almirante Sparre, quien dijo a Amundsen: "No lo olvide, cuando regresen, de hacérnoslo saber con tiempo suficiente, para que podamos enviar un buque a recibirles".

Al cabo de cinco semanas de navegación, Amundsen llegó a Dodhavn, donde desde Dinamarca, se había enviado petróleo para el Gjöa. Por lo visto, no lo pasaron mal en Godhavn, según se desprende de lo escrito por uno de los hermanos Hanssen, miembros de la escasa tripulación. "Los domingos, después de asistir a los oficios divinos, íbamos a bailar con las chicas de Groenlandia. Al ritmo de un acordeón que tocaba un esquimal, trenzábamos valses daneses, mientras el capellán permanecía de pie mirándonos. El capellán y el maestro, con sus mujeres, venían a bordo. Y también los esquimales. Nos sentíamos satisfechos de convivir con gente tan amable. Fueron unos días felices.

"Dos balleneros ingleses dejaron algunas provisiones para nosotros en la isla de Dalrymple, en la bahía de Baffin, que era nuestro próximo puerto de arribo. Cuando llegamos, los balleneros habían ya partido, pero encontramos las provisiones en el sitio concertado.

"En la isla Dalrymple acudieron a saludarnos Mylius Ericson y sus compañeros Knut Rasmussen y el conde Moltke, miembros de una expedición danesa que se hallaba en aquella región. Con su ayuda y la de los esquimales que estaban a su servicio embarcamos un centenar de cajas de provisiones.

"Los tres daneses compartieron con nosotros el almuerzo a bordo. Luego nos reunimos los diez en el camarote alrededor de una humeante sopera de ponche. Al despedirse de nosotros, Ericson nos regaló cuatro perros, dos ya crecidos y dos cachorros, que llegaron a ser magníficos perros de trineo. A los dos pequeños los llamamos al uno "Mylius" y "Gjöa" al otro. Nuestros huéspedes fueron los últimos hombres blancos que vimos durante dos años".

A pesar de la niebla y los témpanos, el Gjöa franqueó sin dificultades la peligrosa bahía de Melville, y, a partir del 20 de agosto, penetró en el estrecho de Lancaster. El día 22 fondeó en la isla de Beechey, donde, escribe Amundsen, "se cierne un velo de tristeza". Tres monumentos recuerdan a Franklin, Bellot y los muertos de la expedición Belcher. Aquello parecía ser una advertencia de que, en adelante, el viaje del Gjöa no había de ser un juego de niños.

Amundsen prosiguió su viaje y pasó junto a las costas occidentales de las Tierras de Somerset y de Boothia. Un amago de incendio a bordo, un embarrancamiento, del que se zafaron tras unas horas de denodados esfuerzos, y los embates de un viento huracanado no impidieron al Gjöa fondear el 12 de septiembre, en una pequeña y bien abriga-da bahía en la costa sudeste de la isla del Rey Guillermo, donde Amundsen resolvió invernar y a la que dieron el nombre de Puerto Gjöa. "Mientras nuestros predecesores -escribe- llegaron hasta aquí a costa de terribles luchas con los bancos de hielo y las tempestades, nosotros no hemos encontrado ninguna dificultad". Su modestia le lleva a exagerar el papel que desempeñó la suerte en los éxitos que alcanzó, pero lo cierto es que hasta entonces la fortuna le acompañó. El verano de 1903 fue excepcional-mente benigno, como lo fuera el de. 1878 para Nordenckjöld en el paso del Nordeste.

En octubre de 1903, tenía ya prácticamente el invierno encima. Godfred Hanssen y el cocinero acamparon a unas quince millas de Puerto Gjöa, donde encontraron un rebaño de

Librodot

renos. Dieron caza a diecisiete de ellos, lo que les permitió regresar a sus cuarteles de invierno con considerables provisiones para su despensa. Construyóse una casa para invernar en ella y se efectuaron frecuentes cacerías. Amundsen dio orden de que todos sus hombres practicaran una hora al día ejercicios con los esquís, con objeto de que se mantuvieran en perfecta forma física.

* * *

Un día encontraron unos esquimales. Por lo que sabían de la última expedición de Franklin, no siempre había de tenerse confianza en ellos, pues no pocas veces se mostraban hostiles. Los hombres de Amundsen habían aprendido a decir "Teima", que equivale a "Buenos días". Los esquimales eran sólo cinco, y como Amundsen y sus hombres iban armados con rifles fueron a su encuentro con buen ánimo. "Cuando llegamos junto a ellos - escribe Godfred Hanssen- empezaron a frotarnos el pecho. Parecía que querían hacer lo mismo con nuestras narices, pero no se lo permitimos. Intentamos hablarles, pero como no nos entendíamos, cesamos pronto en nuestra charla. Los esquimales no hacían más que gesticular y señalaban hacia el buque. Amundsen les indicó que nos siguieran a bordo. Aquellos esquimales no habían estado nunca a bordo de ningún buque, y cuanto veían era extraño e incomprensible para ellos".

Sin embargo, los noruegos, en varias incursiones, habían dado muerte a un par de centenares de renos, que, descuartizados, yacían sobre cubierta. Amundsen dio a los esquimales un gran trozo de carne de reno, que comieron vorazmente, royendo incluso los huesos. Mas, por lo visto, no habían saciado su apetito, por lo que se les dio otra ración de carne de dicho animal, que consumieron con la misma presteza, estrujando los huesos para extraer el tuétano. Terminada la comilona, los esquimales indicaron por señas que deseaban regresar a sus casas, prestándose los noruegos a acompañarles.

* * *

Tal fue el encuentro de la expedición con aquellos habitantes de las heladas regiones siempre blancas. No deja de tener originalidad la escena y hay que pensar la curiosidad que las costumbres de estos seres casi primitivos, inspirarían a los hombres de la expedición de Amundsen.

2

Más tarde, Amundsen fue al campamento de los esquimales. Se dirigió allí solo, sin armas, únicamente con su saco de dormir, el fogón "Primus" y un poco de pan y chocolate. Estuvo fuera un día y una noche y volvió acompañado de tres esquimales. Hanssen, que también los visitó, durmió en una cabaña esquimal en la que había dos hombres con sus mujeres, cada una de ellas con un niño. Cuando, al amanecer, Hanssen aparejó los perros y se dispuso a regresar al buque, varias mujeres se acomoda-ron en el trineo. Una de ellas, casada, no quiso abandonarlo. Hanssen no tuvo más remedio que llevársela con-sigo.

"Cuando llegamos a la tierra llana y el trineo marchaba más despacio, intenté hacerla salir, pero no quiso moverse. "Wakka canga Oktjutko mon", dijo, lo que más tarde supe que significaba: "Yo voy a ir contigo a Oktjukto", que era el nombre de Puerto Gjöa, y el sitio donde se hallaba su marido. Sin embargo, finalmente pude des-prenderme de ella echándola por la borda, lo que no era, ciertamente, un modo elegante de tratar a una dama, pero los

Librodot

perros no podían arrastrar tanto peso, y yo tenía que volver imperiosamente hacia donde estaban mis compañeros..."

La expedición pasó en Puerto Gjöa veintitrés meses, desde septiembre de 1903 hasta agosto de 1905. Durante esa larga invernada, Amundsen y sus colaboradores no dejaron sin duda los más dichosos, los más sanos y los de hábitos más honrados.

La larga estancia de Amundsen y sus hombres en Puerto Gjöa, con sus largas excursiones, en trineo o en botes, según la estación, la pesca, las cacerías y las visitas a los esquimales, llenaría con sus incidencias un libro entero. Durante el invierno, el termómetro descendió hasta los 61 grados bajo cero, y los expedicionarios tuvieron que soportar terribles tempestades de nieve; en cambio, durante el verano, en que la temperatura llegó a alcanzar los 25 grados sobre cero, los exploradores tuvieron la alegría de ver abrirse algunas flores, pero también la molestia de verse asaltados por millones de mosquitos que hacían 'intolerable la vida al aire libre. Sin embargo, los dos años pasados en Puerto Gjöa transcurrieron sin ningún incidente desagradable, y cuando el Gjöa zarpó de la bahía a primeras horas de la mañana del 13 de agosto de 1905, sólo buenos recuerdos dejaron sus tripulantes.

* * *

Una nota triste. Los dos Hanssen, en una de sus incursiones en trineo, encontraron dos esqueletos que pertenecían, sin duda, a miembros de la desventurada expedición de Franklin. Se les dio sepultura y les fue erigido un modesto monumento funerario.

Después de pasar el estrecho de Simpson, que ningún buque había cruzado antes, el 27 de agosto el vigía divisó un buque al Noroeste. Era un ballenero de San Francisco y tremolaba el pabellón americano. Ammundsen, el teniente Hanssen, Wiik y Helmer Hanssen subieron a bordo, y el capitán les obsequió con carne fresca y patatas. El ballenero se llamaba Charles Hanson, cuyo capitán Mc-Kinney, aconsejó a los exploradores que, para atravesar felizmente los hielos navegaran lo más cerca posible de la costa.

Abriéndose camino a través de los témpanos, el Gjöa arribó a King Point, cerca del estuario del Mackenzie; aprisionado casi en seguida por los hielos de un invierno precoz, tuvo que permanecer allí durante diez meses. Aquel tercer invierno fue el más frío y el más desagradable de todos. Cuando Helmer Hanssen regresó en la prima-vera de una larga excursión de caza, encontró un esquimal que le informó de que un blanco había muerto en King Point. Resultó ser el pobre Wiik, el técnico en magnetismo, que falleció víctima de una pulmonía. Se le dio sepultura en la cabaña que los hombres de Amundsen habían construido como observatorio para él. Amundsen y sus colaboradores quedaron muy apesadumbrados por la pérdida de su querido compañero.

El Gjöa abandonó King Point el 10 de julio de 1906. Tres días después llegó a la isla de Herschel, en la que el pequeño buque quedó bloqueado por los hielos. En la isla encontraron un campamento esquimal con un capellán y una escuela, dependientes del gobierno del Canadá.

* * *

El 20 de agosto, tras sufrir una avería en una de sus hélices, el Gjöa llegó a Point Barrow. Allí encontraron otros dos buques: uno con una expedición científica, al mando del capitán Einer Mikkelsen, a bordo del cual se hallaba también Vilhjalmur Stefansson y Storker Storkerson, que venía de la Noruega septentrional. El otro barco era americano, el Thetis. En Point Barrow, donde abundaba la madera, pudieron efectuar en el Gjöa las necesarias reparaciones. Luego, vientos ' favorables acompaña-ron al buque hasta Nome, en Alaska. Una lancha motora salió de Neme y escoltó al Gjöa. Los tripulantes de aquélla cantaron el himno

Librodot

nacional noruego, Ja, vi, elsker, dette, land..., que fue coreado al unísono por las voces de los hombres de Amundsen.

Finalmente, el 30 de agosto de 1906, el Gjön, cruzó el estrecho de Bering y entró en el Pacífico. Amundsen gobernó el buque hasta San Francisco, donde se conserva con el respeto debido al primero y hasta entonces único navío que llegó del Atlántico por el Norte.

Su nombre va unido al gran explorador de las tierras polares, el heroico explorador noruego, que tanto hizo por encontrar el secreto de aquellas blancas zonas del globo terráqueo.

CAPITULO XVIII

Expediciones alemanas a las regiones árticas

Hasta el siglo XVIII -signo de los tiempos-, los viajes exploratorios, no sólo a las regiones árticas, sino también en otros meridianos, tenían por objeto, no el afán de los descubrimientos por sí mismos, sino los beneficios de toda índole que éstos podían proporcionar: enriquecerse por el oro o las especias, ventajas políticas e incluso proselitismo religioso. Los que hablaban de alcanzar el Polo, no veían en ello más que el logro del camino más directo para llegar a Asia o a América. Ni inquietudes científicas, ni siquiera una emulación deportiva les impulsaba a aventurarse a las más altas latitudes.

En 1594, Barentz alcanzó los 78 grados de latitud en busca de un paso al norte de Nueva Zembla. Hudson, en 1607, llegó, remontando el Spitzberg, a los 80° 23'. En 1773, el capitán Phipps puso pie en los 80° 48' en los mismos parajes.

La marca de Phipps fue superada por un simple capitán de ballenero, que no cumplía ciertamente una misión oficial: William Scoresby, a quien nos hemos ya referido en otro capítulo. Profundamente atraído por lo agreste e ingrato de aquellas tierras, las visitó todos los veranos durante veinte años, no limitándose a la captura de las ballenas, sino anotando cuidadosamente todo cuanto veía.

En 1806, cuando sólo tenía diecisiete años y mandaba ya el Resolution, aprovechó circunstancias favorables y navegó a los largo de la costa occidental de Groenlandia hasta alcanzar los 81° 30'. La obra que publicó en 1820 sobre las regiones árticas gozó de gran autoridad, pues contiene valiosas observaciones acerca de la temperatura del agua a distintas profundidades, tanto más encomiables cuanto que se disponía a la sazón de escasos datos sobre el particular. Es un raro ejemplo del espíritu científico tal como se entiende hoy día, y digno de nota por ser obra de un joven que por su educación primaria debió de estar poco preparado para tales menesteres.

* * *

Sin embargo, la idea de conquistar el polo no podía ser abandonada. En 1867, los periódicos daban cuenta de que se estaban proyectando, con este Objeto, tres expediciones en otros tantos países-

Gustavo Lambert, capitán -e un ballenero francés, que contaba con una larga experiencia por sus frecuentes viajes por las costas de Alaska, se proponía poner rumbo al Norte partiendo del estrecho de Bering, persuadido de que tras haber franqueado una barrera

de hielos más o menos espesa, encontraría en verano, un mar polar completamente libre. El inglés Osborne era de la opinión que había que pasar por el estrecho de Smith, entre Groenlandia y la isla de Ellesmere. El alemán Petermaun manifestó que el mejor camino comenzaba al este de Groenlandia, en los parajes de Spitzberg.

Gustavo Lambert consiguió comprar un buque, que bautizó con el nombre de Boreal, pero resultó muerto durante la guerra de 1870, en la que tomó parte como voluntario en un regimiento de tropas de choque, antes de que hubiese podido allegar los fondos necesarios para su viaje.

La expedición alemana, bajo el mando de Koldewey, partió en junio de 1869, con dos buques, el Germania y el Hansa, que se separaron en la costa oriental de Groenlandia. El Hansa, bloqueado por los hielos, fue destruido en octubre a la altura de la isla de Jan Mayen. Sus tripulantes habían tomado la precaución de construir un refugio en un enorme banco de hielo, pero fueron derivando con él hacia el Sur, y al cabo de ocho meses, durante los cuales corrieron constantemente el riesgo de ser engullidos por él, lograron pisar tierra firme no lejos del cabo Farewell.

Entre tanto, el Germania había invernado en la isla Sabina. En julio de 1870, liberado de los hielos, remprendió su navegación hacia el Norte, pero una inmensa barrera de témpanos lo inmovilizó en el paralelo 77. Los alemanes exploraron las regiones contiguas, donde los nombres de cabo Bismarck, isla Koldewey, Tierra Germaria, monte Petermaun, etc., dan testimonio de su paso.

Por último, tras la expedición americana de Hall, que en 1871 descubrió el cabo Robeson entre la Tierra de Grant y la parte septentrional de Groenlandia, el Almirantazgo inglés organizó otra expedición con objeto de llegar al polo por el mismo camino. Dos buques, el Alert y el Discovery, partieron de Inglaterra, en junio de 1875, bajo el mando del capitán Naros. A fines de agosto, el Discovery se detuvo a la entrada del canal Robeson, mientras que el Alert consiguió alcanzar el océano Ártico, fondeando en la costa de la Tierra de Grant, a los 82° 25'. Batió; por muy poco, la marca del Polaris.

En la primavera de 1876, Nares hizo partir un destacamento mandado por el teniente Markham, con la misión de que alcanzara, a ser posible, el punto más cercano al

polo. Este se hallaba a más de 800 kilómetros. Markham apenas pudo recorrer un centenar. Tropezó con bloques de hielo tan compactos que en varias ocasiones tuvo que abrirse camino a hachazos. A costa de grandes penalidades, el destacamento, diezmado por el escorbuto y la fatiga, llegó al punto donde se hallaba el Alert. Los hombres que estaban en mejores condiciones físicas ayudaron e los desvalidos, y fue abandonado todo el material no indispensable.-"Había que ver -escribió Nares- a aquellos desgraciados luchar contra el sufrimiento en el sombrío desierto polar, para tener una idea de lo que padecieron". Pero llegaron a los 83°, 20' de latitud, lo que significaba un nuevo progreso hacia la meta soñada.

CAPITULO XIX

Nansen

Fridtjof Nansen, naturalista apasionado por los de-portes, conservador del Museo de Historia Natural de Bergen y explorador de vocación, contaba veintitrés años cuando, en 1884, leyó en un periódico que restos del buque americano Jeannette, desaparecido tres años antes al norte de las islas de Nueva Siberia en los 153° 42' de longitud Este, habían sido encontrados en la costa de Groenlandia a los 45° Oeste. Nadie sabía qué trayecto siguieron

aquellos restos entre esos dos puntos, pero Nansen observó que el polo se halla muy próximo al arco del gran círculo que los une. Por consiguiente, si un buque, en lugar de empeñarse en salvar una barrera de hielos al parecer infranqueable, se dejara ir lentamente a la deriva, atravesaría el océano Ártico como lo habían hecho aquellos restos, y tendrían grandes posibilidades de pasar, si no por el mismo polo, sí por lo menos lo bastante cerca de él para alcanzarlo a pie con cierta facilidad.

Durante los años que siguieron fue madurando esa idea. A modo de entrenamiento, efectuó, en 1888, un viaje a Groenlandia con el ballenero noruego Jason, en el que le acompañaron Otto Sverdrup, dos compatriotas suyos y dos lapones. La expedición fue un éxito y colmó las aspiraciones de Nansen. A su regreso, obtuvo el apoyo moral

y económico del rey y del Parlamento de Noruega, hizo acopio de los fondos de numerosas suscripciones particulares y se halló, por fin, en disponibilidad de ordenar la construcción de un buque destinado a efectuar un viaje en condiciones hasta entonces desconocidas.

El Fram -cuyo nombre significa "Adelante"- era un tres palos de 400 toneladas dé desplazamiento, provisto de una máquina a vapor, y cuyo casco tenía la forma de medio huevo cortado en su parte más larga, con objeto de que la presión de los hielos no lo aplastase, sino más bien tendiese a elevarlo. Una doble bordada revestida de fieltro y de corcho lo protegía del frío. Fueron, además, introducidos en la embarcación todos los perfeccionamientos que aconsejaba la experiencia de anteriores expediciones. El Frain fue aprovisionado para un período de cinco años. Mandaba el buque el capitán Otto Sverdrup, compañero de Nansen en su expedición a Groenlandia. Constituían la tripulación trece hombres escogidos.

* * *

El buque zarpó de Cristianía el 24 de junio de 1893. El 20 de septiembre alcanzó las islas de Nueva Siberia. Aquel año, los témpanos descendían menos bajos que de ordinario, por lo que Nansen pudo sobrepasar en un centenar de millas el lugar donde tuvo que detenerse el Jeannette. El 25 de septiembre topó con una tremenda barrera de hielos, por los 78° 50' Norte y 134° Este, y comenzó a derivar.

Al principio, el buque fue arrastrado hacia el Norte. La velocidad y el rumbo resultaban difíciles de controlar. A fines de febrero de 1895 alcanzó los 84 grados de latitud y parecía imposible sobrepasarlos. Pero Nansen, que se disponía a ir más allá, resolvió lanzarse a una aventura aún más peligrosa que la que se propuso llevar a cabo : abandonar el Fram y avanzar lo más que pudiera hacia el Norte, y, sin volver al buque -lo que hubiera sido imposible-, poner pie en la tierra más próxima. Era un proyecto de una inverosímil audacia, pero que tuvo éxito.

El 14 de marzo de 1895, Nansen emprendió la marcha con el teniente Johansen, 28 perros, tres trineos, dos kayaks y provisiones para cien días. Confiaba recorrer en cuarenta o cincuenta días los 660 kilómetros que le se-paraban del Polo, pero la marcha fue muy dificultosa en aquel "terreno constituido por bloques desiguales, que se amontonaban en un extravagante desorden". La temperatura era de 40 grados bajo cero, y las ropas y los sacos de dormir estaban tiesos. Al cabo de veinticuatro días sólo había recorrido la tercera parte del camino. Cuando alcanzó los 86° 12', sobrepasando en cerca de 3 grados la latitud a que llegó Markham, tuvo que resignarse a regresar.

* * *

El viaje de vuelta fue más penoso que el de ida. Cuatro meses -desde el 8 de abril hasta el 6 de agosto- emplea-ron los exploradores para llegar a las islas de Francisco José. Viéronse

Librodot

obligados a comerse los perros y una foca que lograron arponear. En varias ocasiones estuvieron a punto de ahogarse y de ser devorados por los osos. No sabían exactamente dónde se hallaban, pues el cronómetro de Nansen se había parado y no podía calcular la longitud. Construyeron con piedras una cabaña, en la que pasaron el invierno, padeciendo frío y alimentándose de carne de oso y de morsa, antes de reanudar su marcha hacia el sur.

Por último, el 19 de junio de 1896 establecieron contacto con los miembros de una expedición inglesa que exploraba el archipiélago, los cuales les repatriaron.

* * *

Entretanto, el Fram había seguido a la deriva hasta alcanzar los 85° 57' de latitud, muy próxima a la que Nansen había llegado a costa de tantas penalidades y sufrimientos. En agosto de 1896 se hallaba cerca de Spitzberg, separado del mar libre por una estrecha barrera que Sverdrup hizo saltar con dinamita. Arribó a Noruega pocos días después que Nansen.

CAPITULO XX

Fracaso del primer intento de llegar en globo al polo Norte

Si el proyecto de Nansen era aventurado, el del ingeniero sueco Andrée puede calificarse de temerario. En una época en que no existían todavía aviones ni dirigibles, acometió la empresa de llegar al polo por vía aérea a bordo de un globo. Andrée se daba perfecta cuenta de los graves riesgos que entrañaba su proyecto, pero estaba tan entusiasmado con él que consiguió colaboración y ayuda del rey Oscar y Alfredo Nobel, que le proporcionaron el dinero necesario. La tripulación de la aeronave se componía del propio Andrée y de dos compatriotas suyos llamados Fraenkey y Strindberg.

El 11 de julio de 1897 se elevaron desde Spitzberg. El globo ascendió hasta quinientos metros. Entonces, Andrée hizo cortar el cable y arrojar el lastre. El globo se elevó y a poco desapareció en el horizonte.

El aeronauta llevóse consigo diez palomas mensajeras. Sólo una volvió, con un mensaje escrito con fecha 13 de julio, en los 82° Norte y 25° Este, en el cual se decía que el tiempo era bueno y el globo llevaba rumbo Este, volando a una altura de unos 250 metros. Luego, silencio absoluto.

Algunas boyas que Andrée había arrojado al mar fueron halladas en 1900 y 1902 en las costas noruega e islandesa, sin que proporcionaran ninguna información útil. Sin embargo, en 1930, una expedición noruega encontró en la isla Blanca, entre Spitzberg y el archipiélago de Francisco José, varios objetos, entre ellos una pequeña embarcación de lona ostentando la inscripción "Expedición polar Andrée", y los esqueletos de Andrée, apoyado contra una roca y el fusil al lado, y de Stridberg, enterrado bajo un montón de piedras.

Del carnet de ruta, que Andrée llevó cuidadosamente hasta el 2 de octubre de 1897, se deducía que el globo, bajo el peso de una costra de hielo que se había formado en su parte superior, fue perdiendo altura, y tras repetidos choques con los bancos de hielo, cayó definitivamente, el 14 de julio, en los 83° Norte y 32° Este, a 780 kilómetros del Polo. Los tres aeronautas caminaron hasta fines de septiembre, recorriendo unos 300 kilómetros hacia el Sur, alimentándose de carne de oso o de foca; pero agotados por la fatiga y sin defensa alguna contra el frío, llegaron a tierra firme para morir en ella.

CAPITULO XXI

Nuevas tentativas. - La expedición del Stella Polare

Sverdrup, que como capitán del Fram había sido el principal colaborador de Nansen, no se había consolado de haber permitido que su jefe tratara, sin él, de alcanzar el Polo. En cuanto regresó a Noruega se dispuso a organizar una nueva expedición, pero no con el mismo pro-grama, sino siguiendo el mismo camino que emprendiera Nares en 1875 por el canal de Robeson. Gracias al apoyo de Nansen consiguió los necesarios recursos financieros, y el 24 de junio de 1898 zarpó a bordo del Fram.

* * *

Menos afortunado que su predecesor, las barreras de hielo le detuvieron en la costa oriental de la isla de Elles-mere, y durante cuatro veranos sucesivos no pudo franquear con su buque el paralelo 79. Sin embargo, su larga estancia resultó más provechosa a la ciencia que si hubiera batido una marca de latitud. Recorriendo las tierras comprendas entre los 80 y los 108 grados de longitud, Sverdrup y sus hombres descubrieron la Tierra Heiberg al oeste de la isla de Ellesmere, y, más lejos, las islas de Ringnes. Fruto de la expedición, trajeron una rica colección mineralógica y, sobre todo, huellas fósiles demostrativas de que aquellas tierras heladas estuvieron antaño cubiertas de tupidos bosques, algunos de tuyos árboles tenían un metro de diámetro.

* * *

Durante este segundo viaje, de mayor duración que el primero, el Fram se vio sometido a numerosas y vio-lentas tempestades, sufriendo además tremendos cambios de temperatura de hasta 50 grados bajo cero a cero grados. Los viajes efectuados en aguas del archipiélago se extendieron a miles de kilómetros, durante algunos de los cuales tuvieron que navegar por espacio de dos meses azotados por tormentas de nieve. No obstante tales penalidades, el estado de salud de los exploradores fue siempre bueno, reinando en todo momento un humor excelente, resultado de la acertada selección del personal y de la perfecta organización de la campaña.

Mientras Sverdrup trataba en vano de alcanzar el Polo pasando por el canal de Robeson, una expedición italiana se disponía a lograr el mismo objetivo partiendo del archipiélago de Francisco José. El duque de los Abruzos, que la dirigía, se proponía llegar con su buque, el Stella Polare, lo más al Norte posible y efectuar en trineo el resto del viaje. Pasó el invierno de 1899-1900 en la isla del Príncipe Rodolfo, pero, llegada la primavera, no pudo asumir personalmente la dirección de la nave, pues a causa del terrible frío tuvo que sufrir la amputación de dos dedos de la mano. Tomó el mando de la expedición el teniente de navío Cagni.

* * *

El 11 de marzo de 1900 se puso en marcha con diez hombres, doce trineos y 98 perros. A causa de la estación, en que la luz diurna es de escasa duración, la mar-cha fue muy lenta: unos doce kilómetros por día durante la primera semana. Además, tuvieron que salvar cons-tantemente grandes masas de hielos. Cagni mandó hacia atrás, uno tras otro, a los grupos de tres hombres, uno de los cuales llegó hasta donde se hallaba fondeado el Stella Polare, pero

del otro no se tuvo noticias nunca más. Los cuatro hombres que quedaron tuvieron que detenerse, el 25 de abril, cuando alcanzaron los 86° 34', habiendo llegado más cerca del Polo de lo que nadie lo consiguiera antes.

* * *

Como les ocurriera a todos sus predecesores, el viaje de vuelta fue mucho más largo y penoso que el de ida. El banco de hielo que les llevaba derivó en dirección Sudoeste. Las provisiones, calculadas para que bastaran hasta fines de mayo, se iban agotando. Tuvieron que limitar-se a raciones extremadamente reducidas, comerse los últimos perros y abandonar el material que no fuera estrictamente indispensable. Por último, el 25 de junio, Cagni y sus tres compañeros llegaron al Stella Polare, extenuados por tres meses y medio de constantes esfuerzos, pero sintiéndose con justicia orgullosos de su hazaña.

CAPÍTULO XXII

William Peary, el vencedor del Polo

Mientras tanto, Peary seguía entrenándose con vistas a la gran empresa. Pasó, como hemos dicho, varios inviernos en las colonias esquimales de Groenlandia y de la Tierra de Grant. Hablaba ya su idioma, se acostumbró a su modo de vestir y a sus comidas, con lo que les inspiró la suficiente confianza para permitirle el reclutamiento de valiosos auxiliares. Persuadido, por otra par-te, de que la causa más importante de los fracasos sufridos hasta entonces estribaba en las deficiencias de equipo y organización, propugnó la fundación, en las Estados Unidos, del Peary Artic Club, que, mediante una hábil publicidad, reunió los fondos necesarios para una organización impecable. El Roosevelt, un buque construido ex profeso, le llevó, en el verano de 1905, hacia la costa de la Tierra de Grant, donde invernó, partiendo hacia el Norte el 19 de febrero del siguiente año.

Escogió esta fecha un poco avanzada para evitar el encuentro de grandes espacios de aguas libres que, a me-nudo, habían detenido o demorado la marcha de sus antecesores. No obstante, parece ser que tales vías o cana-les son frecuentes cerca de las costas, los cuales corresponden poco más o menos a los límites de la meseta continental. Sea como fue, Peary encontró una gran "zanja", que le obligó a aguardar durante ocho días que sus márgenes se acercasen lo bastante para permitirle el paso. Salvado este obstáculo, la marcha se hizo con gran lentitud. Un grupo de aprovisionamiento que debía reunirse con ellos, no pudo alcanzarlos, y, el 21 de abril, ante el temor de perecer de hambre, se detuvo.

* * *

Durante el camino de vuelta, Peary y sus compañeros debieron la vida a haber encontrado bueyes almizclados, cuya carne, por lo hambrientos que estaban, comieron cruda. "Me di cuenta entonces -escribió Peary al contar este episodio- de hasta qué punto el hambre con-vierte al hombre en un verdadero bruto. Y, no obstante, lo digo con la mayor franqueza, jamás he saboreado alimento más exquisito que esa carne sin aderezar y tibia... Comí de ella, sin llegar a quedar saciado, hasta que no me atreví a ingerir más..."

* * *

Peary llegó a trescientos kilómetros del Polo, por los 87° 6' de latitud, pero esta marca no podía dejarle satisfecho. A poco de su regreso, se afanó, con la colaboración del Peary Artic Club, en preparar una nueva expedición que tuvo lugar en julio de 1908.

Esta vez, el Roosevelt encontró el paso entre Groenlandia y las Tierras de Grinnell y de Grant obstruido por enormes icebergs que, impulsados por una fuerte corriente, chocaban unos contra otros. Peary fue navegando por entre esas masas en constante movimiento, aprovechan-do, por angostos que fuesen, todos los canales que iban abriéndose, halando a fuerza de amarras o apartando de la roda los témpanos que por su volumen podían desplazarse y haciendo saltar con dinamita los que amenazaban con aplastar o aprisionar el buque. La firmeza del casco, la experiencia de Peary y la destreza maniobrera del capitán Bartlett vencieron todos los obstáculos ; sin embargo, emplearon unos veinte días en recorrer los setecientos kilómetros que les separaban del cabo de Sheridan, en la entrada del océano Glacial, donde arribó el 5 de septiembre, quedando a paco inmovilizado por los hielos.

* * *

Los expedicionarios dedicaron el invierno a hacer acopio de provisiones de carne fresca, instalar la base de partida hacia el cabo Columbia -punta septentrional de la Tierra de Grant, distante 150 kilómetros del cabo de Sheridan- y adiestrar a los conductores de los tiros de perros. El 22 de febrero de 1909, Peary abandonó el Roosevelt con 23 hombres, 17 de los cuales eran esquimales, trineos y 133 perros. Nevaba y el termómetro marcaba 31 grados bajo cero.

La caravana la componían varios equipos que as seguían a intervalos de un día de marcha. El equipo que iba en cabeza, bajo el mando del capitán Bartlett, abría el camino para los grandes trineos. El último, conducido por Peary, no llevaba nada, con objeto de ahorrar esfuerzos; fue el único que alcanzó la meta final.

CAPITULO XXIII

El Polo Norte, vencido

La partida desde el cabo de Columbia -a 750 kilómetros del Polo- tuvo lugar el 1.° de marzo. Sobrevinieron algunos incidentes: trineos destrozados, bidones de petróleo que, al caer en la superficie helada, era imposible rescatar y que tuvieron que ser substituidos por otros que hubo que ir a buscar a la base, etc. El día 4 encontraron una grieta de varios centenares de metros de anchura y tuvieron que esperar a que se cerrara, lo que ocurrió el día 11. Desde entonces, los hielos se hicieron más regulares y compactos, lo que facilitó una mayor rapidez en la marcha, si bien el termómetro descendió hasta los 59 grados bajo cero. A partir del 15 de marzo, los equipos que iban en cabeza comenzaron, uno tras otro, a volver sobre sus pasos, con objeto de mantener expedito el camino. Desgraciadamente, el jefe de uno de ellos, el profesor Marvin, pereció a causa de un accidente. El 1° de abril, el grupo de Bartlett -el último de los equipos- volvióse hacia sus bases tras haber alcanzado los 87° 46' de latitud, a 258 kilómetros del Polo. Peary se quedó solo con su criado negro, llamado Henson, que le había acompañado desde hacía muchos años en todos sus viajes, cuatro esquimales y cinco trineos arrastrados por cuarenta perros.

Las circunstancias fueron favorables y el destacamento hizo una marcha de seis kilómetros por hora. A las diez del día 6 de abril, Peary se detuvo; a mediodía, con un tiempo magnífico, observó la altura del sol: el cálculo le dio los 89° 57' de latitud. Cinco kilómetros más, y pudo plantar el pabellón de los Estados Unidos en el eje del mundo.

* * *

Tenía cincuenta y tres años. Desde hacía cerca de cinco lustros, sus pensamientos se concentraban en ese objetivo que tantos otros se habían propuesto antes que él y para alcanzar el cual tanto habían sufrido en vano. Fue el primer triunfador, y las penalidades pasadas le parecían naderías en comparación con la gran victoria alcanzada.

* * *

Dos días permaneció en el Polo, sin ni siquiera dormir a causa de la excitación que se había apoderado de él. Recorrió los campos de hielo y tomó numerosas fotografías. Había llevado consigo un completo material de sondeo, y, en el curso de su camino, comprobó en varias ocasiones que el mar encima del cual caminaba, era cada vez más profundo a medida que iba alejándose de la costa. En el mismo Polo, su cable de sondeo, que medía 2.750 metros, no llegó a tocar el fondo.

El viaje de regreso efectuóse sin incidentes, con un tiempo espléndido, a la asombrosa marcha de cuarenta y siete kilómetros por día. El 27 de abril, el equipo completo se reintegró a bordo del Roosevelt. Y el 6 de septiembre, un mensaje expedido desde Indian Harbour, la primera, estación telegráfica que encontraron, comunicó al mundo la gran victoria de Peary.

* * *

Sin embargo, poco antes del regreso de Peary a los Estados Unidos, otro hombre afirmó haber sido el primero. en haber puesto pie en el Polo. Era el doctor F. A. Cook, uno de los compañeros de Peary en Groenlandia en 1892, que hizo, a partir de esa fecha, varios viajes por tierras árticas. Según parece -pues existen dudas al propósito-, el 18 de marzo de 1908 partió del estrecho de Smith con sólo dos esquimales; puso rumbo Oeste, donde se podían franquear los hielos con más facilidad, descubrió nuevas tierras, a las que dio el nombre de Bradley, y el 21 de abril alcanzó el Polo, aproximadamente un año antes que Peary.

Este se indignó y siguióse de ello una violenta polémica. Cook no disponía de testigos para que atestiguaran sus aseveraciones, pero replicó que tampoco Peary podía presentar ninguno, puesto que no había admitido que ningún blanco le acompañara hasta la meta. Cook exhibió un carnet de ruta y numerosos cálculos sobre observaciones astronómicas. Una comisión de sabios, encargada de examinarlos, dictaminó que nada probaban, ni en pro ni en contra, acerca de la realidad del viaje. Por lo general, las afirmaciones del doctor Cook fueron puestas en tela de juicio. Atribuyóse a Peary el honor de haber sido el primer hombre en llegar al Polo. Murió en 1920, sin haberse consolado de que su triunfo hubiera sido tema de discusión.

CAPITULO XXIV

Origen, vida y costumbres de los esquimales. - La odisea de Courtault: cincuenta días en la oscuridad. - Stefansson y sus predicciones. – Los rompehielos soviéticos. - El hundimiento del Tcheliuskin

1

Desde comienzos del siglo XX, muy numerosas han sido las expediciones a las regiones polares.

En 1905, a bordo del Bélgica, el duque de Orleans navegó a lo largo de la costa oriental de Groenlandia hasta los 78° 16' y descubrió la tierra a la cual dio su nombre. El año siguiente, una expedición danesa dirigida por Mylius Erichsen exploró los mismos parajes. El buque invernó cerca del cabo Bismarck; y, en la primavera de 1907, Erichsen partió para el Norte con el topógrafo Ha-gen y un esquimal, con objeto de comprobar los datos aportados por Peary. Contornearon el extremo Nordeste de Groenlandia, pero, faltos de víveres, perecieron antes de que pudieran regresar a su punto de partida. En 1908 fue hallado el cadáver del esquimal; colgando del cuello, llevaba una botella que contenía los croquis de Hagen y un relato de su viaje. La última preocupación de este hombre sencillo había sido procurar que no se perdiera el resultado de sus esfuerzos.

La expedición que partió en 1909 estuvo a punto de correr análoga suerte. El capitán Mikkelsen, su jefe, y el mecánico Iversen, efectuaron a lo largo de la costa de Groenlandia una marcha de cinco meses, que describieron como "una pesadilla espantosa". Extenuados, casi muertos de hambre, llegaron al lugar donde habían dejado su buque, cerca de la isla de Shannon, para encontrar solamente el casco. La tripulación había desertado y, llevándose enseres y provisiones, se había marchado a bordo de un ballenero que fondeó en aquellas aguas. Durante todo el verano siguiente les fue imposible el acceso a la isla. Durante dos años, se sustentaron a duras penas con la caza y la pesca que pudieron obtener, al cabo de los cuales tuvieron la fortuna de que otro buque los recogiera.

2

Estas expediciones adolecían todavía de una deficiente organización. No sucedió lo mismo con las del suizo De Quervain en 1912, los alemanes Koch y Wegener en 1913 y el danés Rasmussen, que atravesaron Groenlandia por distintos puntos. Los viajes de Rasmussen resultaron de un particularísimo interés por el gran acopio de informaciones, tanto geográficas como etnográficas, que aportó. Fue uno de los exploradores que con mayor simpatía ha estudiado la vida y costumbres de los esquimales. Es-taba para ello especialmente dotado, pues Rasmussen, hijo de un misionero de los esquimales, nació en la propia Groenlandia. Aunque hemos descrito ya algunos rasgos de esta curiosa raza, he aquí lo escrito acerca de ella por el almirante lord Mountevans, biógrafo de Rasmussen:

"Gente joven me ha preguntado a menudo de dónde provienen los esquimales. La contestación es ésta : Cuan-do los antiguos emigraron desde Siberia hacia el Este, a América, una parte se dirigió al Sur y se tornaron indios o pieles rojas, mientras otros se desplazaron al Este, sobre los hielos, en las proximidades de lo que es ahora el estrecho de Bering y hacia el archipiélago ártico y Groenlandia. Diseminados por las costas más septentrionales de América y Asia y por toda la costa de Groenlandia y sus mares, hay grupos de este extraño pueblo que no pueden imaginar que exista en ninguna parte del mundo una tierra sin hielos y nieves. Algunos historiadores de los esquimales los consideran como indios americanos originarios,

Librodot

que vagaron constantemente hacia el Norte en busca de comida, o tal vez por verse empujados a ello por tribus más feroces, o, posiblemente, por ese instinto que impele a los hombres a aventurarse en lo desconocido.

"La palabra "esquimal" significa "comedores de carne cruda", significado que los define con precisión. Comen carne en días determinados, pero en tan gran cantidad que no paran de masticar hasta que no pueden moverse. Entonces duermen y roncan durante días y noches enteros. Incluso los chiquillos están criados para comer carne en grandes cantidades, como, por ejemplo, carne de foca cruda. El punto de vista esquimal se resume así: "Frío, viento y oscuridad son los enemigos del hombre, mientras que comida y calor son sus amigos".

"Y ahora, unas palabras acerca del alojamiento de los esquimales. Ante todo, el igloo o cabaña de nieve, de la que todo esquimal, hombre, mujer e niño, es un experto constructor. Estas cabañas de nieve apenas difieren de las construidas hace siglos. Se edifican con gruesos bloques de nieve helada, cortados en forma oblonga, de quince a veinte centímetros de espesor y unos sesenta de longitud. El esquimal, normalmente, construye en un hueco de la nieve, disponiendo los bloques sobre el borde, en un punto nivelado, con una estructura parecida a una colmena de tres a cinco metros de diámetro, y las paredes ligeramente inclinadas hacia el interior. Se colocan varias hileras de bloques de nieve, cada uno de los cuales se alisa con un cuchillo por un hombre situado en su interior, dentro del círculo, que los recibe de los que, en el exterior, los cortan. Cuando la pared de nieve llega a la altura de la espalda del hombre, se tiene la impresión de que en cualquier momento, puede derrumbarse hacia el interior, pero eso es imposible. Los bloques de nieve se van ajustando y, al final, se unen los extremos en una perfecta cúpula. La altura alcanzada en el centro llega en ocasiones a los tres metros. Se remata adaptando muy cuidadosamente un bloque de nieve como piedra clave en el centro. Un agujero que se practica sirve de puerta, y los esquimales del exterior colocan pequeñas cuñas de nieve y hielo allí donde han quedado algunos agujeros. De esta forma, completan estas casas de nieve y facilitan la salida del que está dentro, agrandando la puerta hasta formar un arco gótico de cerca de un metro. Según cuenta el explorador ártico, Parry, la entrada, que presenta la forma de un túnel, consiste en un embudo hacia el interior y otro hacia el exterior. En el igloo hay que entrar a gatas. La parte interna del túnel se usa para el vestuario exterior del esquimal.

"Para que entre luz se construyen ventanas con piezas redondas de hielo de un grueso de setenta centímetros, obteniéndose luz adicional con las estufas de mecha. Estas estufas o lámparas, suministran cierta cantidad de calor, que sirve para calentar los cueros de los que habitan el igloo. De hecho, los habitantes y sus huéspedes están desnudos cuando la casa de nieve queda ultimada.

"Los esquimales se bañan raramente, y el olor de sus cuerpos, de las lámparas de aceite, de los perros de los trineos y de la carne de foca producen un hedor indescriptible al que es muy difícil habituarse."

Según Rasmussen, los esquimales están distribuidos, desde Groenlandia a Siberia, alrededor de una tercera parte del perímetro del Globo, y no son más que unos treinta y tres mil. Este es, aproximadamente, el número de seres humanos que pueden vivir de la caza en regiones tan rigurosas.

Más recientemente, los noruegos Mehren y Hoygaard en 1931, y el francés P. E. Víctor en 1936, atravesaron Groenlandia, de cuyos viajes aportaron valiosas observaciones. El segundo Año Polar (1932-33), en el que toma-ron parte 26 Estados, fue muy fecundo en enseñanzas de todo género y transcurrió sin el menor incidente.

El doctor Wegener, jefe de una expedición alemana que en 1930 operaba en Groenlandia, quiso ir a visitar un puesto de observación instalado a unos cien kilómetros al interior. No volvió. El mes de mayo siguiente se encontró su cadáver tendido sobre la nieve, con los esquís clavados de punta a su lado, como dándole escolta; así los colocaron los

esquimales que le acompañaron y de los cuales no se supo nunca cuál había sido su suerte. El sabio, célebre por su teoría de la deriva de los continentes, había realizado experimentos para determinar, mediante el "eco", el espesor de la capa helada que cubre el interior de Groenlandia.

El mismo año, un inglés, llamado Courtault, fue dejado solo en una casa de nieve para dedicarse a observaciones meteorológicas durante el invierno. Llevaba tres meses instalado cuando un alud de nieve bloqueó los dos únicos pasillos de acceso. Afortunadamente, la chimenea de aire que sobresalía del techo no fue sepultada por la nieve, lo que impidió que Courtault pereciese asfixiado. Sin embargo, un día se le agotó la provisión de aceite para la lámpara, por lo que en adelante vivió en una verdadera tumba. Un destacamento enviado para rescatarlo no logró encontrarlo. Tampoco consiguió localizarle un avión que sobrevoló aquellos parajes. Por fin, un segundo destacamento tuvo la suerte de ver el tubo de la chimenea emergiendo de la nieve. Hacía cincuenta días que Courtault vivía en la más completa oscuridad cuando tuvo la alegría de oír gritar su nombre. "¡Qué hermosa es la vida!", exclamó al respirar el aire libre, bajo la luz del sol.

Además de estas expediciones terrestres, cabe mencionar aquellas cuya actividad tuvo por escenario los mares árticos y que al contribuir a los progresos de la oceanografía han permitido a los pescadores sacar buen partido de tales conocimientos. El Pourquoi-Pas?, de Charcot, tras sus descubrimientos en el Antártico, prestó nuevos ser-vicios con las expediciones que cada año, desde 1921 hasta 1936, efectuó en aguas de Groenlandia. Pero esas aguas son peligrosas, y el 16 de septiembre de 1936, el valeroso buque desapareció en una tempestad. De los cuarenta hombres que componían la tripulación, sólo hubo un superviviente. Este no fue el doctor Charcot, que a los sesenta y nueve años aún seguía navegando.

* * *

Este clima, de una terrible dureza, lo ha descrito, empero, un hombre con colores favorables y aún atractivos. En un libro titulado The friendly Artic (Nuestro amigo, el Ártico). Stefansson sostiene que las regiones polares son, no solamente habitables, sino de un brillante porvenir económico.

"Las llanuras del Norte -escribe- servirán, en un plazo no lejano, de pastos a inmensos rebaños de anima-les domésticos que suministrarán carne, lana, pieles y otros subproductos. Ya al Norte, en las márgenes de los ríos, se van fundando algunas factorías; numerosos colonos se instalan, aquí y allá, a orillas del mar; se ha comprobado la existencia de gran número de minerales y se han efectuado sondeos en busca de petróleo..."

Las regiones a que se refiere Stefansson no son las tierras de Groenlandia, sino las del extremo norte del Canadá y el archipiélago polar, que, por cuenta del Gobierno canadiense, exploró desde 1906 hasta 1918. En sus viajes le sucedieron muchas aventuras y en no pocas ocasiones vio la muerte muy cerca ; pero tenía siempre una noción exacta de los peligros a que se exponía, con una audacia que a los esquimales les parecía desatinada, pero que estaba perfectamente razonada. Tal vez lo más sorprendente sea que en aquellas soledades donde varios de sus antecesores perecieron de hambre, Stefansson encontró siempre el medio de "vivir sobre el país", e incluso de una manera, según asegura, casi confortable.

3

Stefansson estudió particularmente el extremo occidental del paso del Noroeste. "Creo -escribe- que el estrecho de Melville es navegable por buques balleneros o los dedicados a la

Librodot

pesca de focas, por lo menos dos años de cada tres. Según toda probabilidad, la ruta de MacClure puede seguirse con tanta facilidad como la de Amundsen; se encuentran en ella más hielos, pero me-nos roquedales y altos fondos, lo que la hace más practicable para los grandes buques."

Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que si bien el paso es accesible dos años de cada tres, sólo lo es, cada año, durante un breve período. El documento oficial inglés Artie Pilot, para uso de marinas, precisa que "las condiciones varían mucho de un año a otro; en el mejor de los casos, la navegación por el estrecho de Lancaster sólo es posible desde mediados de junio a mediados de septiembre". Y añade- "Está hoy fuera de toda duda que los hielos impiden utilizar comercialmente, los pasos a través del archipiélago polar o alrededor del mismo."

Por lo demás, los canales de Suez y Panamá han relegado casi por completo el interés que pudieran ofrecer aquellos pasos. Desde Liverpool a Hong-Kong, la ruta del estrecho de Lancaster sólo representa una ventaja de 400 millas (33 horas a 12 nudos) sobre la del canal de Suez, mientras que desde Liverpool a Vancouver, se ganarían sólo 1.300 millas respecto al camino por el canal de Panamá. Por otra parte, al acortamiento de la distancia, no correspondería una ganancia de tiempo, pues en los siempre difíciles pasos polares un buque no podría mantener una velocidad regular como en plena mar.

Por consiguiente, la hazaña de Amundsen no ha te-nido continuación. Y ni siquiera se ha procedido a efectuar exactas anotaciones hidrográficas sobre los pasos árticos, indispensables a una navegación corriente. Los canales a lo largo del litoral norte del Canadá sólo son frecuentados, de tarde en tarde, y únicamente en verano, por pequeños buques a vapor de la Compañía de la Bahía de Hudson, que los utiliza para aprovisionar sus puestos aislados. John Ross, Parry, Franklin y tantos otros sólo persiguieron, al fin y al cabo, una quimera.

Cuando Nordenskjöld franqueó, en 1879, el paso del Nordeste, su éxito fue celebrado como una hermosa proeza marítima, mas por el momento nadie se propuso utilizar la ruta que acababa de ser descubierta. Muchos años después, en 1905, terminada la guerra ruso-japonesa, el Gobierno de San Petersburgo se dio cuenta de las ventajas que la ruta del Norte hubiera podido proporcionarle. Siete meses y medio tardó la 'escuadra de refuerzo enviada al Pacífico para llegar a dicho océano; de haber pasado por los mares árticos, le hubiera bastado, según creían, dos o tres meses. Una comisión encargada de estudiar la cuestión, concluyó que la utilización del pasaje del Nordeste parecía ser posible, pero que era necesario, ante todo, un conocimiento completo de aquellas regiones tanto desde el punto de vista hidrográfico como meteorológico.

* * *

Dos buques rompehielos, el Taymir y el Vergatch, exploraron durante cuatro veranos consecutivas los accesos de la costa siberiana. Sufrieron varios accidentes: encallamientos, abordajes de icebergs más resistentes que los cascos de los navíos, no obstante haber sido éstos re-forzados, rotura de las alas de las hélices por el choque de hielos flotantes, etc.; pero sus trabajos demostraron que por todo aquel litoral, la navegación no tropezaba con otros obstáculos que los del clima, y que, todos los años, había un período en que los buques más grandes podían efectuar todo el recorrido.

Librodot



Durante esta campaña, los rompehielos...

* * *

Durante esta campana, los rompehielos precisaron la situación de las islas y los puntos más notables ya conocidos, y descubrieron otros, especialmente la tierra situada al norte del cabo Tcheliuskin. El capitán de fragata Vilkitski, jefa de la: expedición, tomó posesión de ella en nombre de Rusia y le dio el nombre del zar Nicolás II. Más tarde, bajo los soviets, reconocióse que no se trataba de una sola tierra, sino de varias islas, las principales de las cuales recibieron los nombres de Bolchevique, Revolución de Octubre y Komsomolet.

Para ultimar sus estudios, Vilkitski, promovido a la sazón a comandante, recibió en 1914 la orden de conducir los dos rompehielos desde Vladivostock a Arcángel por el Norte, lo que consiguió, tras haberse visto obligado a invernar -un invierno de diez meses- en medio de hielos infranqueables, al sudoeste del cabo Tcheliuskin. Los buques sufrieron varias averías y su situación fue, en ciertos momentos, lo bastante crítica para ser abandonados; pero llegaron a su destino, habiendo efectuado por primara vea, en sentido inverso, la hazaña de Nordenskjöld.

Librodot

* * *

La guerra de 1914-18 y la anarquía subsiguiente, sus-trajeron de los mares árticos la atención de la Rusia soviética. Sólo algunos buques mercantes iban, todos los años, a cargar trigo en la desembocadura del Obi o del Yenisei. Sin embargo, hacia 1925, los soviets pensaron de nuevo en la ruta del Norte. Tomaron posesión de la isla de Wrangel -no sin protestas de Inglaterra, que es-timaba tener derechos sobre ella-, y luego del archipiélago Francisco José, descubierto en otro tiempo por el austriaco De Payer, pero que el Tratado de Versalles olvidó al procederse a la liquidación del imperio austro-húngaro. Obtuvieron después del Gobierno noruego la explotación de las minas de carbón de Spitzberg y dieron comienzo a la instalación de faros, estaciones de T. S. H. y campos de aviación a lo largo de la costa siberiana. En 1932, el rompehielos Sibiriakov fue de Arcángel al mar de Bering en cuarenta días; era la primera vez que se hacía todo el viaje sin invernar durante el camino.

Pero cuando otro rompehielos, el Tcheliuskin, quiso efectuar, al año siguiente, el mismo viaje, se vio bloqueado, no lejos del estrecho de Bering, por enormes témpanos que lo aplastaron. El buque se hundió, y los 150 hombres de la tripulación esperaron en los bancos de hielo que se les socorriera. Aviadores procedentes de Vladivostock o de Irkutsk, a miles de kilómetros del lugar del naufragio, con una temperatura de 50 grados bajo cero, lograron salvarlos.

En 1934, el rompehielos Litke efectuó la travesía Vladivostock-Arcángel. En 1935, por primera vez, tres barcos mercantes, acompañados de un rompehielos, llevaron a cabo el mismo recorrido y desembarcaron directamente en agosto de 1939, en las proximidades de la isla de Wrangel.

La experiencia de 1937 demostró que la utilización comercial de la ruta marítima del Norte, entrañaba temibles riesgos. Su utilización militar no sería menos azarosa. Por otra parte, ésta resulta prohibitiva para los torpederos y cruceros ligeros, cuyos cascos, demasiado delgados, no resistirían la presión de los hielos. En cambio, los acorazados y cruceros pesados pueden aventurarse con probabilidades de éxito por aquellas aguas en Londres productos de la Siberia oriental. En 1936, catorce buques pasaron de Europa al Asia o viceversa, y más de un cuarto de millón de toneladas de mercancías fueron transportadas por el océano Ártico. Sin embargo, otro rompehielos fue destruido, el Sibiriakov -al que ya hemos hecho referencia-, cerca de Nueva Zembla.

Mientras, iba organizándose la "Ruta Marítima del Norte", cuya dirección general radicaba en Dickson (embocadura del Yenisei), con ocho bases para los rompehielos, estaciones meteorológicas, radio-faros, puesto de T. S. T., y una red de vigilancia aérea que se extendía sobre veintisiete mil kilómetros. Estando ya todo dispuesto, a mediados de 1937, un convoy de veintiún buques mercantes, zarpó de Arcángel, escoltado por varios rompehielos. Pero aquel año la situación de los hielos era muy desfavorable para la navegación, por lo que más de la mitad de los mercantes quedó aprisionada por los témpanos. Otros rompehielos fueron enviados en su auxilio. En el verano de 1938, habían podido ser liberados, aunque no sin averías, la mayor parte de los buques, que habían derrotado hacia el norte de Nueva Siberia, hasta los 83' de latitud.

.

Sin embargo, un rompehielos, el Lenin, desapareció sin que nunca más se supiese de él. Otro, el Sedow, fue arrastrado por la corriente. Algunos aviones lo localiza-ron, en la primavera de 1939, por los 86° 27' Norte y 107° 50' Este; jamás ningún buque se había acercado tanto al Polo, pero, como dejamos dicho, no lo hizo por propia voluntad. Otro buque de escolta del convoy, el auxiliar Ost, bloqueado también por los hielos, se encontró siempre el medio de vivir sobre el país, e incluso una manera, según asegura, casi confortable.

Librodot

CAPITULO XXV

Fracaso de otro intento de llegar al Polo en una aeronave. –
Byrd vuela sobre el Polo. - La tragedia del Italia. - Muerte de Amundsen

1

Los progresos de la locomoción aérea, que tanto han contribuido al mejor conocimiento de ciertas regiones de difícil acceso, no podían dejar de ser puestos al servicio de las exploraciones polares.

Diez años después que Andrée, el americano Wellmann tomó el vuelo en Spitzberg, el 2 de septiembre de 1907, a bordo de un dirigible de 7.500 metros cúbicos, con el propósito de ir hasta el Polo. En tan azarosa empresa le acompañaban otros cuatro intrépidos pioneros. Desgraciadamente, a poco de elevarse, una tempestad de viento abatió la aeronave, que sufrió averías irreparables.

El intento fue remprendido por Amundsen. El famoso noruego había franqueado el paso del Noroeste en los años 1903-1906, y conquistado el Polo Sur en 1912. De 1918 a 1920, con el propósito de repetir la experiencia de Nansen con el Fram, con un pequeño buque a motor, el Maud, dejóse ir a la deriva en el océano Ártico, cuyas aguas le condujeron desde Nueva Zembla al estrecho de Bering, haciéndole recorrer todo el paso del Nordeste. Únicamente le faltaba, para dar cima a su carrera, haber estado en el Polo Norte.

En 1922, obtuvo del Parlamento noruego los créditos necesarios para la adquisición de un avión que le condujera cerca del cabo Barrow, en Alaska, con el propósito de volar desde allí hacia Spitzberg pasando por encima del Polo. Pero el aparato sufrió graves averías antes de tomar el vuelo, lo que tal vez fue providencial, porque, en opinión de los técnicos, carecía de las condiciones requeridas para tan largo vuelo. Amundsen, desalentado, casi había perdido las esperanzas de realizar su proyecto, cuando un acaudalado deportista americano, Ellsworth, le brindó los medios para convertir sus sueños en realidad.

El 21 de mayo de 1925 partieron de la Bahía del Rey, en Spitzberg, con dos hidroaviones: el "N. 24" llevaba a Ellsworth, y el "N. 25" a Amundsen, acompañados ambos de un piloto y un mecánico. Al cabo de ocho horas de vuelo, cuando se hallaban a 250 kilómetros del Polo, los motores comenzaron a fallar, por lo que se vieron obligados a amarar en unas pequeñas lagunas de aguas libres en medio de los hielos.

Su situación era terriblemente angustiosa. No contaban con T. S. II. y, por tanto, no podían pedir auxilio; por otra parte, nadie hubiera podido acudir en su ayuda. El "N. 24" estaba gravemente averiado y no podía reanudar el vuelo, por lo que tuvo que ser abandonado. Ellsworth y sus dos compañeros estuvieron a punto de ahogarse al caminar sobre los témpanos para alcanzar el "N. 25". Los osados aeronautas se pusieron denodadamente al trabajo para poner al aparato en condiciones de des-pegar.

Durante tres semanas sostuvieron una lucha tenaz contra los icebergs, que, en constante movimiento, ponían una italiana y una noruega-, y luego prosiguió su vuelo en línea recta. Tempestades de nieve y una capa de la misma que se posó encima de la aeronave pusieron a ésta en peligro. No obstante, el 14 de mayo tomó tierra felizmente en Alaska, tras haber recorrido en setenta y dos horas más de cinco mil kilómetros, esto es, poco más o menos, la distancia entre Inglaterra y Nueva York.

Librodot

Dos hombres igualmente valientes, arriesgados y audaces, habían conseguido su objetivo. La tierra blanca había sido dominada por el aire.

Ya no eran un secreto sus desiertos de hielo y el hombre podría determinar con mayores probabilidades de éxito, los lugares en los cuales, una exploración a fondo, podía ser útil al porvenir de la ciencia y al futuro de la Humanidad en peligro de destruir el aparato. Era necesario, por tanto, protegerlo de la presión de los hielos. A costa de gran-des penalidades, consiguieron izarlo encima de un banco relativamente llano y practicar una pista de despegue. Cómo lo lograron, poniendo en movimiento, sin utillaje de ninguna clase, centenares de toneladas de hielos y de nieve, con raciones limitadas a media libra por hombre y por día, ellos mismos se lo preguntaron, asombrados, después de que el éxito coronara su empresa. El hecho es que, tras varios intentos infructuosos, el "N. 25", aligerado de todo el material no indispensable, consiguió, el 15 de junio, alzar el vuelo. Ocho horas y media más tarde se posó sobre las aguas de Spitzberg, donde un ballenero los remolcó, sin que tuvieran que lamentar ningún otro accidente.

Ni Ellsworth ni Amundsen se resignaron a este fracaso. En la primavera siguiente se hallaban de nuevo en Spitzberg, esta vez con un dirigible, el Norge, acompañados del coronel Nobile, de la aviación militar italiana. Pero, mientras ultimaban sus preparativos, vieron llegar al comandante Byrd, de la Marina de los Estados Unidos, a bordo del avión Josefina Ford, quien abrigaba el mismo proyecto que aquéllos.

* * *

Byrd fue el primero en tenerlo todo dispuesto. A la una de la madrugada del 9 de mayo de 1926, emprendió el vuelo. A las nueve sobrevoló el Polo, tomó algunas fotografías y volvió por la tarde a la Bahía del Rey.

Al cabo de dos días, a las diez de la mañana, se elevó el Norge. A una velocidad de ochenta kilómetros por hora, tardó trece horas en alcanzar el Polo, sobre el cual los aeronautas arrojaron tres banderas -una americana,

2

A raíz de este viaje, se suscitaron enconadas discusiones entre Amundsen y Nobile, y éste, con el apoyo del Gobierno italiano, organizó una nueva expedición. El 23 de mayo de 1928 partió de Spitzberg a bordo del dirigible Italia y sobrevoló el Polo; pero, en el viaje de regreso, la aeronave, con una capa de nieve encima y deficientemente dirigida, fue a chocar contra un banco de hielo. Una de las barquillas se desprendió. Uno de los tripulantes resultó muerto, y heridos Nobile y otro hombre. El Italia, así aligerado, desapareció hacia el Este con la otra barquilla, en la que iban siete hombres de cuya suerte nunca más se ha sabido nada.

Se tuvo noticias del accidente gracias a un pequeño aparato emisor de T. S. H. que había en la barquilla des-prendida. Inmediatamente se organizaron expediciones de socorro. La Marina francesa envió uno de sus mejores hidroaviones, el Latham 47, mandado por el capitán de corbeta Guilbaud. El 17 de junio hizo escala en Bergen, donde Amundsen subió a bordo, y pocas horas después, desapareció en el Ártico. El 20 de junio, un avión pro-cedente de Roma avistó a los náufragos italianos y les arrojó provisiones. El 24, un aparato sueco recogió a Nobile, cuyos compañeros no pudieron ser salvados hasta fines de julio por el rompehielos ruso Krassin. El accidente había causado la muerte de catorce hombres, entre ellos Amundsen, quizá el más grande de los exploradores polares.

* * *

Unos días antes de la pérdida del Italia, el ingeniero australiano Wilkins, hizo en avión, desde el cabo Barrow hasta la Bahía del Rey, un notable vuelo de 3.200 kilómetros, en el curso del cual, un aterrizaje forzoso en un banco de hielo, estuvo a punto de ocasionarle la muerte.

Pero Wilkins abrigaba otra ambición. Se había alcanzado el Polo abriéndose paso a través de los hielos o volando sobre él. Wilkins quería llegar a la codiciada meta por debajo del agua. En 1937 consiguió que la Marina norteamericana le prestase el submarino 0-12, de 500 toneladas, construido en 1917. Volvió a bautizarlo con el nombre de Nautilus y le dotó de unos aparatos de su invención destinados a horadar el hielo con objeto de que pudiera remontarse al aire libre. Condujo el submarino a Spitzberg, donde efectuó algunas pruebas con resulta-dos mediocres. Manifestó entonces que encargaría la construcción de un submarino ex profeso para tal intento, pero ello no pasó de proyecto. Tal vez fue lo que mejor pudiera ocurrirle a Wilkins y a los que le hubieran acompañado en la aventura.

CAPITULO XXVI

Un avión aterriza en el Polo. - Las más recientes conquistas de la aviación

Al margen de las grandes experiencias marítimas en el Ártico, a las que ya nos hemos referido, el Gobierno ruso emprendía otra de gran alcance y completamente inédita : la "Estación Polar, derivante número 1".

En 1936, se construyó una pista de despegue para aviones en la isla Rodolfo, una de las del archipiélago Francisco José, a 480 kilómetros del Polo. A fines de mayo de 1937, un avión, el primero, tomó tierra en el mismo Polo. La tripulación del mismo habilitó un aeródromo en el que aterrizaron luego otros cuatro aviones llevando a bordo el personal y el material de la estación. Un campamento de siete tiendas fue instalado sobre la costa helada, con laboratorios, almacenes, dínamos para el alumbrado y tres puestos de T. S. H., instrumentos científicos de toda clase y víveres debidamente vitaminizados en cantidad suficiente para un período de dieciocho meses. El 18 de junio emprendieron los aviones el viaje de vuelta, dejando los cuatro miembros de la estación: Papanin, perteneciente a la dirección de la Ruta del Norte; Feodorov, encargado de las observaciones astronómicas y magnéticas; Chirchov, técnico en hidrología, y Krendel, radiotelegrafista.

Se proponían permanecer un año en el Polo, pero los elementos lo impidieron. El enorme banco de hielo en el que se habían aposentado, comenzó a ponerse en movimiento. En octubre, al cabo de cuatro meses, se hallaban en los 85° de latitud y alrededor de los 3° de longitud Este. En diciembre, franquearon los 82° y se aceleró la deriva. El 1 de febrero de 1938, la "estación" se encontraba en el paralelo 70 y 16° Oeste, no lejos de Groenlandia. Entonces, una tempestad dislocó los bancos de hielo donde se hallaban aposentados y separó a los cuatro hombres de parte de sus aprovisionamientos de víveres e instrumentos científicos, dejándolos sobre un témpano de unos cincuenta metros de longitud. Afortunadamente, pudieron salvar su aparato emisor de radio y pedir auxilio.

Todos los rompehielos disponibles fueron enviados inmediatamente en socorro de los náufragos. También algunos aviones consiguieron avituallarlos. Tras dura lucha con los témpanos, dos buques lograron, el 19 de febrero, arrimarse al banco de hielo donde se hallaba el personal de la "estación" y embarcarlo con el material que pudieron llevarse consigo. La "Estación Polar derivante número 1" terminó de este modo al cabo de 274 días de permanencia en los 70° 54' Norte y 19° 48' Oeste, a unos 400 kilómetros al norte de Islandia.

Librodot

De todos modos, los expedicionarios hicieron muchas e interesantes observaciones. La deriva que tuvieron que sufrir les sirvió para anotar valiosas precisiones sobre las corrientes de superficie del Ártico. Gracias. a ella, se sabe que en las aguas por las que discurrieron existen profundidades que sobrepasan los 4.000 metros. Las medidas de temperatura del agua que tomaron, confirman la existencia -ya sospechada por Nansen- de una corriente caliente, un brazo del Gulf-Stream, que discurre a unos 299 metros bajo la superficie,

Los miembros de la "estación" encontraron casi por teclas partes gran cantidad de plancton, lo que, contraria-mente a las ideas hasta ahora generalmente admitidas, permite suponer la existencia de una vida animal submarina en las más altas latitudes. En meteorología, magnetismo e hidrología, los trabajos de los componentes de la "estación", constituyen una importante contribución al estudio científico de las regiones polares.

* * *

Los grandes progresos de la aviación durante la guerra de 1939-45, han dado un nuevo interés al vuelo sobre las regiones árticas.

Habíase ya advertido que los arcos del gran círculo que une ciertos importantes centros del hemisferio norte pasan por el Polo o por las proximidades del mismo. El 12 de julio de 1938, un avión ruso que fue de Moscú a San Francisco sobrevoló el Polo; y el 6 de octubre de 1946, el avión americano Pacusan Dreamboat, batió todas las marcas de distancia en el trayecto Honolulú-Alaska-Polo magnético-Groenlandia-Londres-París-Roma-El Cairo. Las rutas directas Nueva York-Berlín, Nueva York-Pekín y algunas otras, pasan por encima de la zona ártica. Razones de seguridad, en opinión de muchos técnicos, aconsejan tales trayectos. En efecto, parece comprobado que las condiciones atmosféricas de las regiones polares, presentan una mayor regularidad, y, por tanto, es menor el peligro en caso de tener que efectuar un aterrizaje forzoso.

No parece, sin embargo, que esas líneas sean utiliza-das comercialmente en un próximo futuro; pero si tenemos en cuenta que el camino más corto para un aparato de transporte lo es también para un bombardero, eso basta para que una y otra nación procuren controlar aquéllas, sea con miras ofensivas o defensivas.

Es de esperar, sin embargo, que no sean solamente las rutas aéreas, las empleadas para atravesar las heladas regiones polares. También estos espacios, pueden ser atravesados por el submarino, navegando bajo los hielos.

Esta hazaña ya ha sido conseguida por un sumergible norteamericano, impulsado por la energía atómica, en junio de 1958. Cruzó el Polo Norte bajo los hielos, desde el estrecho de Bering hasta Groenlandia.

Su nombre evoca la figura de un gran novelista y profeta de los avances científicos del futuro. Se llamaba "Nautilus", igual que en la novela de Julio Verne, se llama el famoso sumergible del capitán Nemo.

CAPITULO XXVII

Comentarios finales

De ahí los trabajos de gran alcance emprendidos a ambos lados del Círculo Polar. En Rusia y en Siberia, como en el Canadá y en Alaska, una vasta red de bases aéreas, estaciones meteorológicas, de radio y de radar, de carreteras, se ha construido en tierras donde nunca el hombre se estableció con carácter permanente.

A este respecto, muy poco se sabe acerca de lo que pasa en la U. R. S. S. En cambio, se han hecho públicos muchos pormenores sobre varias de las expediciones realizadas por destacamentos militares de Estados Unidos y el Canadá.

En mayo de 1945, el avión inglés Aries, recorrió más de 16.000 kilómetros por el interior del Círculo Polar. De las observaciones de toda clase recogidas por sus tripulantes, se infiere que el Polo magnético se halla un poco más cerca del Polo geográfico de lo que hasta ahora se había creído.

En la misma época, el Servicio Hidrográfico de la Marina americana comenzó a efectuar sondeos en el estrecho de Davis y las bahías cercanas. En la primavera de 1947, el portaaviones Midway, acompañado de dos destructores y un petrolero, permaneció varias semanas en el mar de Baffin.

En el verano de 1947, una expedición danesa se trasladó a la Tierra de Peary, la más septentrional del mundo, que pertenece a Dinamarca, y que varios de sus miembros habían ya visitado en 1938. Los exploradores pudieron comprobar las facilidades que proporciona un equipo perfecto, y, sobre todo, el empleo de un avión, gracias al cual recorrían en unas horas trayectos que antes requerían semanas. La misión regresó con una valiosa y abundante documentación geográfica, geológica, etc., y comprobó una sensible suavización del clima, lo que confirma las numerosas observaciones efectuadas desde hace varios años en los glaciares de Groenlandia y Escandinavia.

Tal es, a grandes rasgos, la historia de la conquista de las regiones árticas. Su explotación es todavía incierta, y podemos decir que se halla en sus comienzos. Mas, por lo menos, el sueño de Sebastián Cabot, de los "Mercaderes Aventureros" y de tantos otros es ya una realidad: el avión puede enlazar hoy día, por el camino más directo, Europa con el océano Pacífico.

SEGUNDA PARTE
REGIONES ANTÁRTICAS

CAPITULO PRIMERO

El "sexto continente". - La "Barrera de Ross". – La Antártida, tierra oculta y misteriosa

La creencia en un vasto continente teniendo como centro el Polo Sur, es poco más o menos, tan antigua como la geografía. Y por una ilusión análoga a la de los mares libres de hielos en el Polo Norte, las gentes se imaginaban que en tal continente reinaba un clima templado. Pero los primeros navegantes que se aventuraron en los mares australes, los más ventosos del mundo, corrieron tan tremendos peligros que tuvieron que abandonar sus propósitos investigadores. Así, cada vez que los exploradores descubrían una tierra desconocida, se figuraban haber avistado un promontorio del Antártico. Eso le ocurrió a Magallanes al descubrir, en 1520, el estrecho que lleva su nombre, y Lemaire y Schouten, al doblar, en 1616, el cabo de Hornos, tomaron la Tierra de Fuego por las más avanzadas estribaciones del misterioso continente. Cuan-do, el 1 de enero de 1739, el francés Bouvet descubrió la isla a la que se ha dado su nombre, la llamó a la sazón cabo de la Circuncisión, convencido de que se trataba de la inmensa región de la que tanto se hablaba sin que nadie la hubiera visto. Inmensa, en efecto, se la creía, pues Bouvet no se sorprendió de que se extendiera hasta la latitud que observó aquel día: 55 grados.

A modo de ampliación de los breves datos que acerca del Polo Sur figuran en el primer apartado de este volumen, añadiremos que la Antártida abarca una superficie de diez a trece millones de kilómetros cuadrados (no hay todavía mediciones exactas). Por eso, suele designarse el territorio polar austral con el apelativo de "sexto continente", ya que es, por lo menos, tan extenso como Europa (unos diez millones de kilómetros cuadrados), y su superficie es mayor que la de Australia (unos 7'7 millones de kilómetros cuadrados).

La región del Polo Sur se halla completamente aislada de todos los demás continentes, y para llegar a ella partiendo de la tierra continental más próxima -Sudamérica-, hay que recorrer más de mil kilómetros de un vasto océano en el que son frecuentes las más terribles tempestades.

La casi totalidad de la línea costera de este inmenso continente, ha sido ya explorada. En cambio, no podemos decir lo mismo en cuanto al interior de esta parte del mundo, aunque nuestros conocimientos a este respecto se han perfeccionado mucho en los últimos años, gracias, sobre todo, a las posibilidades de la aerofotografía. Las expediciones de los últimos tiempos que emplearon aviones -especialmente la norteamericana bajo la dirección de Byrd, la alemana bajo el mando de Ritscher y la no-ruega mandada por Christesen-Larsen- sobrevolaron vastas extensiones y trazaron cartas a base de las observaciones conseguidas; pero, no obstante, la mayor porción de aquel espacio sigue siendo *terra incognita*, El aspecto más sobresaliente de la Antártida, consiste en el hecho de hallarse todavía bajo el dominio inexorablemente riguroso de la era glacial, más acentuadamente aún que cuando dicha era, durante dilatados tiempos, extendióse por Europa y América del Norte.

Hoy día, toda esa inmensa región está cubierta de una enorme capa de hielo cuyo espesor, en la mayoría de los lugares, permanece aún ignorado. De todos modos, no parece que exceda de los seiscientos metros. Esta capa de hielo descansa sobre la más extensa

altiplanicie del Globo. A juzgar por los datos logrados hasta la fecha, las tierras del Polo Sur tienen una altitud media de unos dos mil metros. El propio polo se halla a 2.765 metros. Cerca de las costas, y también en el interior, se elevan cordilleras con agudos picos que sobrepasan los cuatro mil metros. También se encuentran en estas tierras volcanes en actividad.

* * *

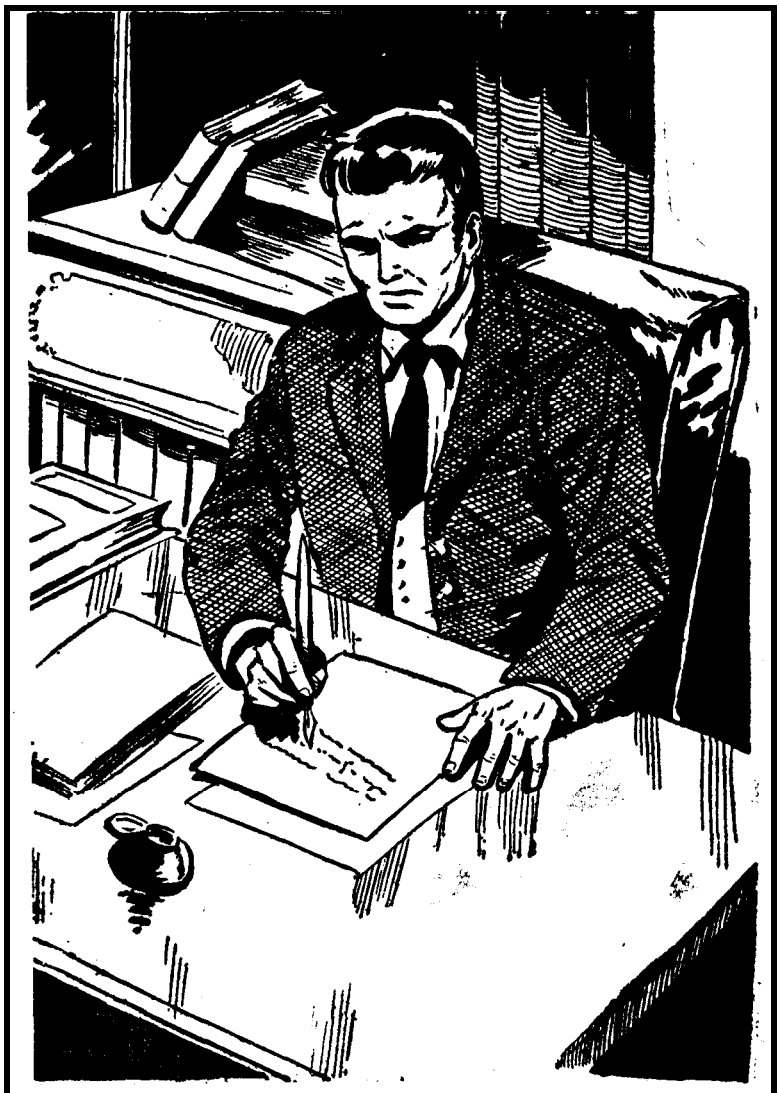
De los glaciares se desprenden enormes fragmentos, que dan origen a icebergs, hielos a la deriva y a esos campos de témpanos flotantes, tan característicos del paisaje antártico. El mayor y más conocido de esos campos de hielos flotantes hasta ahora descubierto, cubre todo el extremo meridional, de forma triangular, del mar de Rosa. Este gigantesco campo ha recibido el nombre de "Barrera de Ross" o "Gran Muralla de hielo", y tiene una extensión parecida a la de España (unos 500.000 kilómetros cuadrados). El espesor de dicha barrera varía desde 1.50 a 500 metros.

En los mares antárticos, los hielos comienzan a formarse, en los golfos resguardados, a fines de enero o principios de febrero. Sin embargo, a partir de comienzos de marzo -debe tenerse en cuenta, que el invierno meridional no coincide, naturalmente, con nuestros meses de primavera y verano-, todo buque se arriesga a quedar bloqueado por los hielos, a no ser que se halle en un lugar protegido contra el viento.

Digamos, finalmente, para cerrar este capítulo, que la exploración del Polo Sur se halla todavía en sus comienzos, pues hace apenas poco más de cuarenta años que el primer hombre puso pie en él. Byrd, uno de sus conquistadores, se muestra, empero, muy optimista a este respecto. Creemos de interés, reproducir sus palabras:

"El mundo es pequeño y va reduciéndose cada día. Vivimos en la era de los cohetes lunares, los vuelos en la estratosfera, los telescopios de 500 centímetros y las exploraciones submarinas a centenares de metros bajo el nivel del mar. Este empequeñecimiento del mundo, se debe al valor y los insaciables afanes de la Ciencia. Si la Antártida, empero, es la que menos ha contribuido a este aminoramiento del Globo y permanece oculta y misteriosa dentro de sus gélidas nieblas, no existe otra causa que los enormes bancos de hielo, las terribles tempestades que amparan sus costas, los helados blizzards y la inimaginable soledad de su interior, obstáculos todos ellos de muy difícil superación. Enfocado el problema en todos sus ángulos, debemos admitir que no existe ninguna rama del conocimiento humano para la cual no encuentren los sabios en la Antártida, un vasto campo de actividad : Geología, Zoología, Meteorología ; Biología, Botánica, Astronomía y Cosmografía; Geografía, Magnetismo terrestre; Oceanografía y Paleontología. Todas estas y otras muchas ramas de la Ciencia, tienen que empezar todavía sus investigaciones en las regiones del Polo Austral."

Librodot



Byrd, uno de sus conquistadores, se muestra...

CAPITULO II

El inglés James Cook atraviesa el círculo polar Austral. Los viajes de Ven Bellinghausen. - Weddell alcanza los 74° latitud Sur

Asciende a más de treinta, el número de las más importantes expediciones comprendidas desde el siglo XVIII para la conquista del Polo Sur, cuya narración completa y pormenorizada, ocuparía varios volúmenes. Trataremos, pues, sólo de aquellas que tuvieron auténtica trascendencia y produjeron resultados de alto valor, entre las cuales citaremos las de Cook, Roas, Schackleton, Amundsen y Scott.

* * *

James Cook nació en Inglaterra en 1728, hijo de un administrador de fincas. Ya desde muy joven le sedujo el mar, y tras navegar en distintos barcos mercantes, pasó luego al servicio de la Real Marina Británica. De 1768 a 1771, promovido ya al rango de oficial, realizó en el Endeavour un fecundo viaje de exploración en aguas de Australia y Nueva Zelanda. Fue éste el famoso "primer viaje" de Cook, en el cual descubrió, entre otras tierras, las Islas de la Sociedad y visitó en la costa oriental de Nueva Holanda (Australia), regiones que no habían sido todavía exploradas.

En junio de 1772, recibió del Almirantazgo inglés, el mando de una segunda expedición, cuyo objetivo consistía, entre otros, en aportar informes exactos referentes al fabuloso continente antártico. Los exploradores se hicieron a la mar a bordo de dos barcos de un mismo tipo, el Resolution y el Adventure. El primero, de 426 toneladas, llevaba una dotación de 112 hombres; el segundo, de 336 toneladas, contaba con 81 hombres de tripulación.

Como la plaga de los marinos de aquella época era el escorbuto, enfermedad que fue causa del fracaso de numerosas expediciones, Cook se preparó concienzudamente en este aspecto, embarcando enormes cantidades de legumbres y hortalizas, jugos de frutas y comidas especial-mente condimentadas. Tales medidas demostraron ser altamente eficaces. En efecto, durante el curso de su viaje polar, que duró tres años, Cook sólo perdió, en los dos barcos, un solo hombre a causa de esta enfermedad. Otras tres murieron de accidente.

* * *

El 13 de julio de 1772, zarpó Cook de la rada de Plymouth, al mando del Resolution, quedando el Adventure al mando del teniente Furneaux. A últimos de octubre llegaron a la ciudad de El Cabo, donde permanecieron varias semanas. Partiendo de El Cabo, los barcos encontraron en diciembre, y a unos 50° de latitud Sur, el primer iceberg, tan grande, que lo describieron como una isla flotante de hielo.

El 17 de enero de 1773, loe expedicionarios atravesaron el círculo polar austral. ¡Una fecha de gran valor histórico! Por primera vez se había cruzado el círculo polar del Sur. No obstante, les separaban del Polo unos 2.600 kilómetros, y habían de transcurrir aún 130 adíes antes de que Amundsen llegara al propio Polo Austral; pero ello en nada mengua el enorme valor de la hazaña de Cook. He aquí su anotación del histórico momento:

"Domingo, 17. - Mientras arreciaba el viento de este-sudeste, mantuve pacientemente rumbo sur, y el 17, entre las 11 y las 12 horas, cruzamos el círculo polar a los 39° 35' de longitud Este..."

Aun cuando Cook se empeñó en proseguir hacia el Sur, una enorme concentración de hielos flotantes le obligó a desistir de su propósito. Reemprendió la dirección Norte y comenzó entonces su gran viaje, en el que dio la vuelta al Globo, siguiendo los 67° de latitud, efectuando, entre otros descubrimientos, el de las islas Sandwich. En el curso de su viaje, todavía cruzó otras dos veces el círculo polar alcanzando el punto más meridional, los 71° 10', en enero de 1774.

"Había sido aquella una gran hazaña de un gran marino -escribe Amundsen en una de sus obras-, y con razón se califica a Cook como el más grande héroe del mar de su siglo."

Cook resumió así la impresión que le causaron sus viajes antárticos:

"Espesas nieblas, tempestades de nieve, un frío intenso y cualesquiera otras condiciones que hacen peligrosa la navegación..., todo eso es lo que hemos encontrado. Y tales dificultades crecían notablemente por el horror de una región condenada por la naturaleza a no recibir, siquiera un instante, el calor del sol, destinada a permanecer eternamente cubierta de nieve y hielo."

* * *

Tales descripciones no podían alentar, ciertamente, a los navegantes a poner proa a los mares australes. Fue preciso que los vientos y las corrientes impulsaran, en

1818, al capitán Smith, al mando de un buque mercante inglés, hasta el paralelo 62, para que el afortunado navegante descubriera un archipiélago al que dio el nombre de Shetland del Sur. Comprobó que se trataba de rocas cubiertas de nieve, en las que vivían innumerables rebaños de focas. La noticia atrajo a muchos cazadores que dieron muerte a gran número de dichos animales.

* * *

A pesar de que Cook había manifestado repetidamente que, en su opinión, la región polar austral era inaccesible, no por ello se consideró imposible acometer tal empresa.

Por mandato del zar Alejandro I, se organizó una gran expedición rusa, bajo. el mando del capitán Fabián von Bellinghausen. El 15 de julio de 1819, el Wostock, a las órdenes de Bellinghausen, y el Mirni, bajo el mando del teniente Lazarew, zarparon del puerto de Kronstadt. Von Bellinghausen hizo rumbo a una región aún no explorada, la parte del Atlántico que se extiende entre Sudamérica y Sudáfrica. Un mes más tarde, atravesaron el círculo polar, alcanzando el paralelo 69. A causa de las barreras de hielos no pudieron avanzar hacia el sur, y a últimos de marzo de 1820, los dos barcos entraron, los primeros, en Puerto Sidney, donde permanecieron algún tiempo.

En la segunda parte de su viaje, Bellinghausen descubrió, en 1821, la isla de Pedro I y la Tierra de Alejandro I, que fueron las primeras regiones pisadas por pie humano dentro del círculo polar Antártico.

* * *

Entre los cazadores de focas a que hemos aludido, y a quienes se debe el descubrimiento de las islas Palmer, Decepción y las Oreadas del Sur, se encontraba James Weddell. Este, a bordo del bric Jane, concibió el proyecto de avanzar hacia el sur con objeto de descubrir nuevas zonas idóneas para la captura de focas. Así, sin sospecharlo, Weddell se adentró en una de las dos grandes zonas marinas que forman las únicas entradas al gran macizo de tierras y hielos del continente austral. Encontrando sumamente favorables las condiciones meteorológicas, Weddell alcanzó, el 20 de febrero de 1823, los 74° 15' sur y 34° 16' este, sobrepasando así el punto máximo adonde llegara Cook en más de 350 kilómetros, con lo que Weddell, de origen inglés, se encontró a una distancia de 1.500 kilómetros del polo. Aún hoy día, el gran golfo del continente antártico al sur de las islas Falkland, o Malvinas, conserva el nombre de "Mar de Weddell".

CAPITULO III

John Biscoe descubre nuevas tierras. - Dumont d'Urville, explorador y esteta

Un capitán ballenero, John Biscoe, siguió a Weddell en la vía de los descubrimientos. En 1830, los armadores londinenses Hermanos Enderby, enviaron a Biscoe, al mando del bric Tula y el cúter Lively, para que durante dos años se dedicara a la caza de focas y a la búsqueda de tierras inexploradas. Comenzó su crucero a los 60° de latitud Sur, y a fines de febrero, avistaron tierra, a la que dieron el nombre de "Tierra de Enderby". Tras un alto en Tasmania a causa de haber enfermado de escorbuto los marineros, Biscoe prosiguió su viaje, y en el sector opuesto, entre los 60° y los 70° de longitud oeste, des-cubrió la Isla de Graham, a la que no pudo acercarse por impedírselo grandes masas de hielos flotantes.

* * *

Los resultados de estos viajes acuciaron el interés de los gobiernos inglés, americano y francés, los cuales decidieron comprobarlos y completarlos enviando para ello verdaderas misiones científicas.

La expedición francesa zarpó de Tolón el 7 de septiembre de 1837 a bordo de dos corbetas: la Astrolabe, bajo

el mando del capitán de navío Dumont d'Urville, y la Zelée, mandada por el capitán de fragata Jacquinot. El 8 de enero de 1838 los dos buques se hallaban en el estrecho de Magallanes y, poniéndose en camino hacia las Shetland del Sur, avistaron, el día 15, los primeros hielos. Una semana más tarde, enormes barreras de hielos les obligaron a detenerse en los 63° de latitud.

* * *

Durante dos meses navegaron costeando la enorme barrera helada en dirección este, viéndose constantemente en peligro de ser arrojados contra ella por los fuertes vientos. En cuanto encontraban un paso que parecía abrir-se, intentaban franquearlo. Uno de tales intentos estuvo a punto de acabar con la expedición. Los hielos se cerraron tras ellos y quedaron aprisionados en una especie de laguna, de la que pudieron salir al cabo de cuatro días, gracias a que un temporal de viento dislocó las pare-des.

Prosiguiendo su periplo, descubrieron al sudoeste de las Shetland, nuevas tierras, a las que Dumont d'Urville dio los nombres de Joinville y Luis-Felipe. Como a la sazón comenzara a alterarse el estado de salud de la tripulación, los dos buques pusieron proa al Pacífico, donde Dumont d'Urville y Jacquinot invirtieron un año y me-dio en investigaciones geográficas y científicas.

* * *

A fines de 1839, la Astrolabe y la Zelée hallábanse ancladas en Hobart, la capital y el principal puerto de Tasmania. Allí decidió D'Urville volver a las regiones antárticas, con la esperanza dé dar con el polo magnético. Al

cabo de tres semanas de navegación, descubrió tierra a la altura de los 66° de latitud meridional. D'Urville la llamó "Tierra de Adelia", en honor de su esposa, y tomó posesión de ella en nombre de Francia.

* * *

A Dumont d'Urville, explorador, hombre de ciencia y aventurero, débese - permítasenos esta interpolación - que la famosa estatua de Venus hallada en la isla de Milo fuese a parar al

Louvre. Esta acababa de ser exhumada cuando D'Urville se encontraba en Grecia, y el informe que envió a París fue tan encomiástico, que en la capital se decidió adquirirla a cualquier precio.

El hombre que había salido victorioso en innúmeros lances contra la furia de los elementos, pereció, con toda su familia, en un accidente de ferrocarril ocurrido en el trayecto de Versalles a París.

La expedición americana, mandada por Charles Wilkes, pasó tres veranos en el Antártico : de 1839 a 1842. Fruto de estos viajes, aportó abundantes informaciones geográficas, que luego resultaron ser inexactas, pues se encontraron mares profundos en lugares donde Wilkes había señalado la existencia de tierras. Wilkes abordó "Tierra Adelia" después que Dumont d'Urville. Un día, frente a las costas de dicha isla, coincidieron buques franceses y americanos, sin que establecieran entre sí comunicación de ninguna clase. Más tarde, cada uno de los dos jefes afirmó haber hecho señales al otro, sin obtener respuesta. El amor propio de los exploradores es, con frecuencia, extremadamente suspicaz.

CAPITULO IV

James Ross y la "barrera" de su nombre

La expedición inglesa fue dirigida por el capitán Ja-mes Clark Ross, quien había adquirido ya notoria celebridad por sus viajes en las regiones árticas. Dos fragatas, llamadas Erebus y Terror, fueron puestas a disposición de Ross. La primera desplazaba 340 toneladas, y la otra 370. La dotación de cada una integrábanla 64 hombres. Tomó el mando de la fragata Terror, el capitán Crozier.

A últimos de septiembre de 1840, emprendió Ross su célebre viaje, que había de durar cuatro años e inmortalizar su nombre. Las instrucciones que recibiera del Almirantazgo le dejaban en gran libertad de acción. Señalábanle la conveniencia de desembarcar observadores de fenómenos magnéticos en Santa Elena, el Cabo de Buena Esperanza y Tierra de Van Diemen; navegar hacia el Sur tratando de hallar el polo magnético, y determinar con la mayor exactitud posible la situación de la Tierra de Graham.

Cuando los dos buques arribaron al puerto de Hobart, Ross sufrió una tremenda decepción al enterarse por Franklin, el gobernador de la Tierra de Van Diemen (Tasmania), de los éxitos alcanzados por D'Urville y Wilkes. Ello le movió a cambiar sus planes y resolvió poner rumbo al sur a lo largo de los 170° de longitud este.

El 27 de diciembre, avistaron muchas ballenas y el primer iceberg, al sur del grado 63. El último día del año, vislumbraron en la lejanía la banquisa (faja compacta de hielos flotantes), y al día siguiente cruzaron el círculo polar Austral. Entonces, Ross emprendió la temeraria aventura, que no había osado aún hombre alguno, de adentrarse, con dos barcos de vela, por la barrera de hielos tenida hasta entonces por infranqueable. Finalmente, el 9 de enero, tras haberse abierto paso a través de enormes témpanos, Roas entró nuevamente en el mar abierto.

* * *

He aquí lo que escribió Amundsen respecto a tan portentosa hazaña:

"Pocas personas se dan cuenta del valor y desprecio de la vida necesarios para correr un riesgo de tal alcance. Con dos buques de difícil gobierno (verdaderos cascarones en comparación con los barcos de hoy día) avanza-ron aquellas gentes hasta el mismo corazón de

la banquisa, realizando así algo que, según unánime parecer de todos los exploradores anteriores, significaba la inevitable catástrofe."

* * *

Siguiendo rumbo al sur, el 11 de enero loe expedicionarios avistaron una amplia cordillera cubierta de nieves perpetuas. Ross bautizó el más elevado de los picos con el nombre de "Monte Sabine" en honor del coronel Sabine, amigo de juventud de Ross y uno de los más entusiastas impulsores de la expedición. Más adelante, divisaron otra gran cordillera, a la que dieron el nombre de "Montes del Almirantazgo" y al cabo donde doblaba la costa, a los 90°, le fue dado el nombre de "Cabo Adare" (del vizconde Adare, otro amigo del explorador).

Al día siguiente, con un tiempo magnífico, el Erebus y el Terror fondearon a muy poca distancia de los islotes situados frente a la costa. Ambos comandantes, acompañados de varios hombres, se dirigieron en un pequeño bote a la isla más cercana a la tierra firme, desembarcando en ella y tomando solemne posesión de la misma en nombre de su joven reina. "Tierra de Victoria del Sur" la llamaron, y así sigue llamándose hoy día.

* * *

Más adelante, el 27 de enero, navegando siempre en la dirección sur, columbraron a lo lejos una montaña gigantesca, de unos cuatro mil metros de altitud, y al lado de ella otra menor. Al acercarse, vieron que la primera arrojaba por la cima grandes cantidades de humo y llamas. ¡Era un volcán en actividad en aquellas heladas y desoladas regiones! También la otra montaña era un volcán, pero, al parecer, apagado. Ross, con la idea de inmortalizar los nombres de los dos barcos, dio el nombre de Erebus al volcán activo, y el de Terror al extinto. Posteriormente, Scott, en honor de su descubridor, dio el nombre de "Isla de Ross" a la que sirve de base a ambos volcanes.

Cuando Ross, dispuesto a proseguir su ruta hacia el Sur, se aproximó a la tierra sobre la que se erigían los dos volcanes, un obstáculo imprevisto alzóse frente a los dos barcos. Una línea blanca, no muy alta al parecer, se prolongaba hacia el este más allá de donde alcanzaba la vista. Era aquel un fenómeno insólito que nadie acertaba a explicarse. A medida que se aproximaba a ella, su altura iba creciendo, hasta que al fin resultó ser una muralla de hielo que se elevaba unos 50 ó 60 metros sobre la superficie del mar. Los expedicionarios sufrieron una gran decepción, pues se creían ya cerca del polo y aquel obstáculo les impedía alcanzarlo. Ross navegó paralelamente a aquella barrera de hielo, que en algunos puntos se elevaba hasta los 80 metros, pero no llegaba a ver el término de la misma. Con este objetivo recorrió más de 160 kilómetros. "Es imposible imaginar -escribe el navegante- una masa de hielo más compacta y más enorme. A todo lo largo de la muralla no pudimos observar el menor entrante ni la menor quebrada". Ross llegó a recorrer casi 500 kilómetros a lo largo de la barrera helada, pero todos los intentos por seguir adelante se estrellaron ante una impenetrable masa de hielos compactos. No le quedó al explorador más remedio que abandonar su propósito de llegar el primero al polo magnético Austral -su mayor ilusión- después de haber alcanzado, también el primero, el Boreal en 1831. En 1841, la expedición se encontraba nuevamente en aguas de Tasmania.

* * *

Tras aguardar en el resguardado puerto de Hobart el invierno meridional, el Erebus y el Terror volvieron a levar anclas a últimos de 1841. Ross se había obstinado en descubrir el

Librodot

término de la gran barrera de hielos. Pero la suerte no le acompañó. Las condiciones del tiempo y la constante concentración de témpanos, amén de otras penalidades, se opusieron a su proyecto. Sin embargo, en este segundo viaje llegó a la latitud más meridional hasta entonces alcanzada : los 78° 10'.

A primeros de abril de 1842 arribó Ross a Port-Louis, en las islas Falkland, tras ciento sesenta días de permanencia en el mar. Todavía quiso Rosa dedicar un tercer verano a la exploración del polo Austral, por lo que a últimos de diciembre partió de las Falkland con el propósito de visitar las costas descubiertas por D'Urville y adentrarse en el mar de Weddell hasta una alta latitud Sur. Pero tampoco esta vez pudo alcanzar su objetivo.

El 2 de diciembre de 1842, el Erebus y el Terror, tras cuatro años de viaje, llegaron de nuevo a su patria, donde Ross fue recibido con toda clase de honores. Sus descubrimientos del primer verano contribuyeron extraordinariamente .a un mejor conocimiento de la región polar austral. "Puede decirse -escribió Scott tiempo después que si bien James Cook estableció la situación aproximada del continente austral, James Rosa fue su positivo descubridor" fuera impotente para liberarse, nadie acudiría en su ayuda, y sus hombres no podrían, como lea hubiera sido posible en las regiones árticas, alcanzar a pie una tierra habitada. Esto afectó la moral de la tripulación durante el largo año que pasó sobre los hielos, sin la menor posibilidad de salir de ellos, insuficientemente protegida contra un frío que, en el exterior, alcanzó los 45 grados baja cero. Para el estado mayor, las observaciones meteorológicas, los cálculos sobre la posición del buque, los sondeos y otras actividades científicas, no eran más que un mero derivativo para combatir el aburrimiento y las preocupaciones. Un marinero enloqueció, el teniente Danco murió de extenuación e hizo su aparición el escorbuto, del que enfermaron Gerlache y el segundo de a bordo Lecointe. Transcurrió el verano de 1898-99 sin que el Bélgica pudiera ser liberado, y temióse que tuvieran que pasar un segundo invierno en la banquisa. Pero, afortunadamente, un claro de aguas libres apareció a .una distancia de unos centenares de metros. Taladrando los hielos, aserrando los bloques o rompiéndolos con picos, al cabo de tres semanas de ímprobos trabajos la tripulación pudo abrir un canal por donde, el 14 de marzo de 1899, salió el buque. La banquisa, al derivar, hizo recorrer a Gerlache, en doce meses, unas 1.700 millas, sin apartarlo gran cosa del paralelo 71.

* * *

En la misma época, un inglés de origen noruego, Borchgrevink, acompañado de diez hombres, se dirigió, a bordo del ballenero Southern Cross, al cabo Adare, en la entrada del mar de Rosa. Borchgrevink y sus hombres desembarcaron y el buque regresó rumbo norte. Durante once meses, loa expedicionarios efectuaron observaciones

CAPITULO V

Las andanzas del Bélgica

El medio siglo que siguió fue, como hemos visto, pródigo en descubrimientos en las regiones árticas, pero las expediciones australes no se reanudaron hasta los últimos años del siglo XIX.

El teniente belga De Gerlache, que organizó la primera, tropezó con muchas dificultades para encontrar el dinero necesario para armar un buque de 250 toneladas, el Bélgica. Le ayudaron en su empresa personas de distintas nacionalidades, entre las cuales

debemos citar a Roald Amundsen, el futuro vencedor de los dos Polos, que a la sazón contaba veintiséis años, y que embarcó a las órdenes de De Gerlache con el grado de teniente.

En enero de 1898, el Bélgica penetró en el Antártico al sur del cabo de Hornos, y algunos días después avanzó por un largo paso, entre la Tierra de Graham y las islas, al que se dio el nombre de estrecho de Gerlache. Durante todo el mes de febrero navegó paralelamente a la banquisa en dirección oeste, en busca de un paso que le permitiera proseguir hacia el sur. El 2 de marzo, cuando se hallaba en los 71° 31' sur y 85° 16' oeste, quedó aprisionado por los hielos.

Era la invernada forzosa, con tremendos peligros, pues en el caso de que el Bélgica sufriera una grave avería o meteorológicas y magnéticas (el polo magnético sur dista unos 1.500 kilómetros de aquel punto) y practicaron re-conocimientos en el interior. En febrero de 1900, fue el Southern Cross a recoger a los exploradores y los condujo hasta la Gran Muralla, que nadie había vuelto a ver desde 1842. Más afortunado que Ross, Borchgrevink pudo poner pie en ese gigantesco glaciar, que recorrió en dirección sur una cincuentena de kilómetros. Era la primera etapa en la ruta del polo.

Pero para llegar hasta ahí había habido que pasar muchas penalidades y fatigas, que únicamente pueden superarse con una indomable energía y un valor a toda prueba.

CAPITULO VI

Vea Drygalski descubre la Tierra de Guillermo II.
Primera expedición de Scott en el Discovery

La expedición del Bélgica, tanto en lo concerniente a la geografía como sobre el régimen de las estaciones en las regiones antárticas que había recorrido, aportó va-liosas informaciones que fueron de gran utilidad para las exploraciones que siguieron. Tales informaciones despertaron en el mundo científico un interés tan grande, que una comisión internacional, reunida en 1900, propuso organizar exploraciones simultáneas en las distintas regiones de aquel inundo aún desconocido. Alemania, Inglaterra, Escocia y Suecia respondieron a aquel llamamiento.

La expedición alemana, dirigida por el profesor Von Drygalski, zarpó con el Gauss. En enero de 1902 arribó a las islas Kerguelen y avanzó luego hacia el Sur. Von Drygalski buscó en primer lugar una tierra que Wilkes había señalado en ese meridiano, pero que nadie pudo encontrar. Franqueando los canales que algunos icebergs dejaban libres, el Gauss llegó, 21 de febrero, ante una costa situada a les 60° 30' Sur y 90° Este, a la que Von Drygalski dio el nombre de Tierra de Guillermo II. Al acercarse a ella, fue bloqueado por los hielos, como le ocurriera al Bélgica cuatro años antes, pero en condiciones muy diferentes. El Gauss, en ,efecto, estaba perfectamente equipado para esta invernada, que entraba ya en los cálculos de Drygalski. Disponía de trineos e incluso de un globo cautivo, y, por otra parte, se encontraba cerca de la tierra firme, entre bloques de hielo, algunos de los cuales descansaban en el fondo del mar y, por consiguiente, no derivaban. Ningún incidente importante ocurrió durante su estancia. En febrero de 1903, libró al buque de su cárcel de hielos y regresó a Alemania con una documentación abundante y de una extraordinaria precisión.

* * *

La expedición inglesa fue puesta bajo el mando de Robert Falcon Scott, que había de inmortalizar su nombre con su gloriosa y trágica odisea. La empresa, que recibió un poderoso

Librodot

impulso por parte de dos prestigiosas entidades, la "Royal Society" y la "Royal Geographical Society", recibió el nombre de "Expedición Nacional Antártica".

Construyóse ex profeso uno que ofreciera, a la vez, la máxima resistencia posible a las presiones latera-les de los hielos y las comodidades indispensables para una larga estancia en medio de los témpanos. El barco recibió el nombre de Discovery, que ya diera fama a otros antes que él. Esta designación agradó mucho a los tripulantes, quienes, quizá movidos por un resto de superstición marinera, recordaron que los anteriores "Discovery" habían regresado felizmente de sus peligrosas singladuras. El buque desplazaba 1.620 toneladas y medía 52'5 metros entre las líneas de sonda y una anchura de 10'5 metros. En total embarcaron en el Discovery treinta y cinco personas, entre las cuales, exceptuando al capitán Scott, mencionaremos : el teniente Armitage, el doctor Wilson, hombre de extraordinarias aptitudes y ya conocedor de las regiones árticas, y los oficiales Royds y Shackleton.



Scott organizó grandes incursiones en trineo

El Discovery zarpó el 6 de agosto de 1901, rumbo a Nueva Zelanda. De allí partieron la víspera de Noche-buena. Tras una breve escala en Cabo Adare, Scott emprendió la misma ruta que siguiera su predecesor Ross a lo largo de la costa este de Tierra Victoria. El 21 de enero de 1902 entró en el Sund, una profunda bahía entre la isla de Ross y Tierra Victoria. Reanudó luego su viaje a lo largo de la muralla de hielos; descubierta por Ross, sobrepasando el punto más oriental que éste alcanzara.

Librodot

Scott, con un nutrido equipo de perros, que había comprado en el nordeste de Rusia, organizó grandes incursiones en trineo por el continente austral, mucho más profundas que las que anteriormente había realizado Borchgrevink. Sin embargo, la inexperiencia de los que participaron en dichas incursiones, junto a los tremendos peligros que ofrecía el terreno quebradizo y las tempestades de nieve y viento, ocasionaron algunas bajas entre aquellos esforzados pioneros.

El 2 de noviembre de 1902 salió la primera caravana de trineos que tomó dirección Sur. Participaron en ella tres hombres célebres, tres hombres entre los más ilustres que haya dado la conquista del Polo Sur : Scott, Shackleton y Wilson. Y, sin embargo, esa expedición fue jalonada por una serie de fracasos, debido a la poca fortuna que tuvieron con los perros, muchos de los cuales perecieron por diversas causas. A pesar de ello y de las penalidades sufridas -especialmente Shackleton, que cayó gravemente enfermo-, los hombres efectuaron, durante noventa y tres días, un recorrido que les llevó a 450 kilómetros de su punto de partida, a los 82° 17' de latitud. Scott, Shackleton y Wilson realizaron una marcha de 1.540 kilómetros, teniendo que luchar, además de las adversidades mencionadas, con terribles tempestades de nieve y un frío intensísimo, que llegó en ocasiones a los 60 grados bajo cero. Todo lo soportaron con una magnífica moral, hasta el punto que Scott, al enjuiciar la azarosa empresa, pudo escribir con legítimo orgullo : "Hemos tropezado con innúmeras dificultades, que el año pasado hubieran abatido nuestro ánimo y llevado a la desesperación; pero ahora que hemos adquirido ya experiencia, las hemos superado victoriosamente".

En enero de 1903, el Morning -un buque de socorro que desde Inglaterra enviaron a Scott- entró en aguas del estrecho de Mac Murdo en busca de la expedición. No les fue posible atracar cerca del Discovery y tuvieron que establecer comunicación a través de los hielos. Al cabo de dos meses, el Morning puso rumbo a Nueva Zelanda llevando a bordo a un pasajero enfermo: Shackleton. Este, sin embargo, no abandonaba la partida, según tendremos ocasión de ver.

El segundo invierno polar lo pasaron los hombres del Discovery a bordo del buque aprisionado por los hielos. Disponían, empero, de abundantes raciones de carne fresca de foca y gaviota. Al llegar la primavera, emprendieron nuevas expediciones en trineo, siendo de destacar la efectuada, bajo el mando de Scott, en dirección oeste, en el curso de la cual los trineos, tirados por los propios hombres, consiguieron franquear la barrera de hielos.

A la sazón, el Almirantazgo inglés, alarmado, envió una segunda expedición de socorro, en el buque Terra Nova, para evitar que los exploradores tuvieran que pasar un tercer invierno en el buque aprisionado por los hielos. También acudió nuevamente el Morning. Pero cuando los tripulantes del Discovery se disponían a transportar el material de éste a los otros dos barcos, quebróse, como por milagro, el hielo que lo mantenía bloqueado y, haciendo honor a su buena estrella, el Discovery pudo arribar felizmente a la patria.

CAPITULO VII

La misión sueca. - Hundimiento del Antártico.
Shackleton llega a 180 kilómetros del Polo

La expedición sueca fue dirigida por Otto Nordenskjöld, sobrino de Erik, descubridor del paso del Nordeste, que acababa de fallecer a los 79 años de edad.

Con el barco Antártico, mandado por Larsen, los suecos se proponían explorar la parte occidental del mar de Weddell, pero no pudieron penetrar en él. Navegando, de regreso, en dirección oeste, ratificaron la situación de la isla de Joinville y de la Tierra de Luis-Felipe, y

el 2 de febrero de 1902 desembarcaron en Snow Hill, en la isla de Seymour, en los 64° 21', para invernar allí. El Antártico debía recogerlos al siguiente verano.

A pesar de las tempestades de viento y del intenso frío, la estancia en una casa de madera bien caldeada no fue ciertamente penosa. En septiembre, comenzada ya la primavera de la región austral, Nordenskjöld emprendió incursiones en trineo sobre los hielos por las proximidades de Snow Hill, aventurándose más tarde hasta la Tierra del Rey Oscar, distante 300 kilómetros del punto de partida. Luego, esperó el regreso del Antártico, pero éste no se presentó. Tuvieron que resignarse a una segunda invernada, que les pareció, naturalmente, más larga que la primera.

Larsen había zarpado a tiempo para acudir puntual-mente a la cita, pero los hielos, muy compactos aquel año, bloquearon al Antártico, a fines de diciembre, al nordeste de la isla de Joinville. La presión de los témpanos fue tan fuerte que se resquebrajó el casco del buque, que, el 10 de febrero, se hundió. Afortunadamente, Larsen y su tripulación tuvieron tiempo para refugiarse en la banquisa, a la que trasladaron los botes del barco, las pro-visiones y el material que pudieron salvar. Después de dieciocho días de una agotadora marcha, llegaron a la pequeña isla de Paule, donde pasaron el invierno en una cabaña construida con piedras, a un centenar de kilómetros de Snow Hill.

Cuando se vio inmovilizado, Larsen envió al naturalista Anderson, acompañado de dos hombres, a informar a Nordenskjöld de la imposibilidad en que se encontraba de reunirse con él. Según el mapa de que disponía, la isla de Seymour comunicaba con la Tierra de Joinville, por lo que no se trataba más que de recorrer unos 150 kilómetros sobre el hielo. Pero Anderson vio su camino cortado por brazos de mar, y, como no disponía de ninguna embarcación, volvió sobre sus pasos, y se vio obligado, con sus compañeros, a invernar en las más difíciles condiciones, con escasos víveres y no menos escasez de ropa de abrigo.

Finalmente, todo se arregló mejor de lo que cabía esperar. Tras haberse separado de Nordenskjöld a comienzos de 1902, Larsen había enviado un correo a Europa. Sabíase, pues, dónde se hallaban uno y otro. Cuando, al término del verano de 1903, nada se supo acerca de Nordenskjöld, el gobierno sueco pidió al de la República Argentina que acudiera en socorro del ilustre explorador.

El cañonero Uruguay, procedente de Buenos Aires, tuvo la suerte de encontrar aguas libres de hielos, y el 9 de noviembre, ancló ante Snow Hill. Recogió no sólo a Nordenskjöld y a sus cinco hombres, sino también al grupo de Anderson, que se había reunido a ellos en agosto, aprovechándose del hielo de los estrechos.

Tras tantas pruebas y penalidades, la expedición sueca regresó a su país sin haber perdido un solo hombre. Aportó numerosas observaciones tomadas durante dos años enteros, valiosas informaciones geográficas y una rica colección de fósiles demostrativas de lo que era la flora de • la Antártida antes del actual período glacial.

* * *

Por último, la expedición escocesa, bajo la dirección del doctor Bruce, que, a bordo del Scotia, se proponía explorar la parte oriental del mar de Weddell, viose detenida por los hielos, en marzo de 1903, en las Oreadas del Sur, donde permaneció por espacio de un año. Al año siguiente, llegó, en dirección sur, hasta los 72° 30', y por los 18° de longitud oeste descubrió la Tierra de Coats, al este del mar de Weddell.

* * *

En Francia, los organismos oficiales no creyeron de utilidad participar en tales exploraciones. Sin embargo, un joven médico, portador de un apellido ya ilustre y sin-

Librodot

gularmente atraído por las expediciones polares, logró interesar una parte de la opinión pública. A fines de 1903, Jean Charcot zarpó con el Français, una goleta de tres palos, a la que proveyó de una máquina a vapor. El 1 de febrero de 1904 abordó el Antártico en el sector de las Shetland, y comenzó inmediatamente a estudiar la hidrografía de las islas Palmer y Biscoe, que bordean las Tierras de Danco y de Graham. Contrariamente a la opinión que a la sazón prevalecía, comprobó que no existía ningún paso que, a través de la Tierra de Danco, condujera al mar de Weddell. Después de invernar en la isla de Wandell, en los mismos parajes, avanzó hacia el sur hasta avistar la isla Alejandro; pero el 13 de enero de 1905, el Français chocó con una roca, y la vía de agua que se produjo interrumpió su campaña.

En diciembre de 1908, Charcot volvió al estrecho de Gerlache a bordo del Pourquoi-Pas?, construido ex profeso para la dura navegación polar y provisto de un utillaje científico sumamente perfeccionado. Esta vez tomó como base de operaciones una bahía al sur de la isla Adelaida y se aproximó lo suficiente a la Tierra Alejandro para poder determinar sus características. Descubrió luego la Tierra Falliéres y avistó la Tierra Charcot, que no pudo abordar. Invernó cerca de la Tierra de Danco, y en el verano siguiente, navegó paralelamente a la banquisa al-rededor de los 70° de latitud hasta los 125° de longitud oeste. Regresó a Francia a mediados de 1910. Esta expedición fue sumamente fructífera en resultados geográficos y científicos de todo género.

* * *

Ernesto Shackleton, que, como hemos visto, fue uno de los miembros de la expedición del Discovery mandado por Scott, y una de las personalidades de mayor fuste en la Historia de la exploración del polo antártico, convalecía, en Inglaterra, del escorbuto y las privaciones sufridas en su infortunada y gloriosa incursión en busca del Polo Sur. Sin embargo, los médicos que le atendieron en la metrópoli no consiguieron librarle de la fiebre polar. Shackleton padecía de "polopatía". Quedaban aún por explorar vastas áreas de tierras antárticas, aparte de que seguían sin resolver numerosos problemas científicos. En consecuencia, Shackleton concibió el proyecto de organizar un nuevo viaje de investigación.

Su propósito era alcanzar el Polo Sur, invicto hasta entonces. Para ello, contaba con tres grupos de explora-dores. El primero, bajo su propio mando, seguiría la misma ruta que el Discovery, pero llegando, a ser factible, hasta el mismo Polo. "No tengo la intención -decía Shackleton- de sacrificar la tarea científica a una simple carrera de competición, pero confieso honradamente que procuraré con todas mis fuerzas alcanzar el polo austral geográfico".

El segundo grupo partiría en dirección este y su misión sería reconocer la Barrera de Ross y la Tierra de Eduardo VII. Por último, el tercer grupo cruzaría por el oeste las montañas y trataría de llegar al polo magnético.

Varios armadores ofrecieron sus buques a Shackleton para su atrevida empresa, pero al fin fue adquirido en Inglaterra el Nimrod, un barco que llevaba ya cuarenta años de servicio y que, con las calderas a toda presión, cubría seis nudos (unos 11 kilómetros) por hora, lo que no era mucho en aquel tiempo. Más de cuatrocientas personas solicitaron tomar parte en aquella expedición al Polo Sur, pero Shackleton realizó la selección sin un criterio muy severo. Por otra parte, recordando aún las penalidades que sufrió por causa de los perros polares que participaron en la incursión que, con Scott y Wilson, efectuara, resolvió esta vez utilizar jacas siberianas, que, naturalmente, podían arrastrar cargas mucho mayores que los perros. De todos modos, fueron embarcados perros esquimales, destinados a las excursiones en trineo de menor alcance.

En enero de 1908, el Nímrod entró en el mar de Roas, libre de hielos. Prosiguió el viaje rumbo al sur y no tardaron en avistar pingüinos -que tanto abundan en el continente Austral-

Librodot

de la pequeña variedad conocida con el nombre de "Adelia". De vez en cuando asomaban ballenas que proyectaban en gruesos chorros el aire espirado

de sus pulmones, revelando así su presencia desde distancias considerables. El 23 de enero llegó la expedición a la gran barrera de hielos, que dejó asombrados a cuantos la contemplaron por primera vez. Shackleton se proponía invernar en la gran plataforma helada, en la "Bahía del Globo", que recibiera su nombre en recuerdo de la primera ascensión aerostática realizada por los hombres del Discovery.

Al acercarse al golfo les sorprendió un insólito espectáculo. En la bahía, que se había agrandado de modo considerable, aparecieron gran número de ballenas, por lo que aquel seno marítimo recibió el nombre de "Bahía de las Ballenas", que se ha conservado hasta el presente.

Shackleton no se decidió a establecer allí sus cuarteles de invierno. Para invernar en tierra firme se le ofrecían dos posibilidades : llegar a la Tierra de Eduardo VII, excelente punto de partida para alcanzar luego el Polo, o instalarse en la isla de Ross. Optó por esta última solución.

La isla de Ross dista sólo 24 kilómetros del volcán Erebus. "A menudo nos preguntábamos -escribe Shackleton- qué camino seguiría el torrente de lava que saliera de su cráter y qué efecto produciría en los grandes glaciares y las extensiones de nieve que cubrían sus flancos". A los exploradores no les fue dada ocasión de presenciar tan peligroso espectáculo, pero tres de ellos, cargados con un pesado equipo, ascendieron a la montaña trepando por abruptas y heladas pendientes. El profesor David, que mandaba el reducido destacamento, comprobó que la cima del Erebus se halla a 4.070 metros sobre el nivel del mar y que en ella existen cuatro cráteres.

* * *

Transcurrió el invierno sin ningún incidente digno de mención. Entre otras interesantes observaciones, Shackleton notó que los hielos de la Gran Barrera ascienden y descienden con la marea; es decir, que ese enorme glaciar de veinte mil kilómetros cuadrados no descansa sobre tierra firme, sino, por lo menos en buena parte, flota en el mar de Ross, tal como Scott había supuesto. Establecieron depósitos de víveres en la dirección Sur, así como en la Tierra Victoria, en dirección al polo magnético, hasta 120 kilómetros de la isla de Ross. Y cuando reapareció el sol, los exploradores se pusieron en camino.

3

David, Mawson y Mackay partieron el 19 de septiembre de 1908. Siguieron hacia el norte la costa de la Tierra Victoria, más accesible que el interior, demasiado montuoso, pero lo bastante difícil, sin embargo, para que se vieran obligados a transportar ellos mismos las provisiones y el pesado material necesario para las observaciones magnéticas. Tempestades de nieve demoraron su avance. La travesía del glaciar de Drygalski, de treinta kilómetros de anchura, erizado de dificultades, duró quince días. El 16 de enero de 1909, cuando hacía ya muchas semanas que se sostenían con raciones reducidas, llegaron al polo magnético, cuyas coordenadas establecieron : 72° 25' Sur y 156° 16' Este. En cuatro meses habían recorrido 2.800 kilómetros.

Tras haber tomado posesión de este lugar en nombre del rey de Inglaterra, volvieron a la costa, y siguiendo instrucciones de Shackleton, esperaron el arribo del Nimrol. Afortunadamente -pues se veían reducidos a alimentarse únicamente de carne de pingüino- el buque llegó al cabo de algunos días y el 10 de febrero los condujo a la caseta de la isla de Ross.

Shackleton y sus compañeros Adams, Marshall y Wild no habían vuelto todavía. Habían partido el 29 de octubre de 1908 en cuatro trineos tirados por las jacas siberianas. También habían traído un automóvil -el primero que llegó al continente Austral-, pero sólo podían utilizarlo para cortos trayectos. Las jacas prestaron buenos servicios durante más de tres semanas en los primeros 700 kilómetros, pero como se rompían las patas al caer en las grietas, los exploradores se vieron obligados a matarlas una tras otra. El 26 de diciembre, tras haber atravesado la Gran Barrera, el destacamento se encontró ante un vasto y empinado glaciar, más allá del cual se elevaba una cordillera que cerraba el camino. No fue empresa fácil avanzar hacia el sur contorneando, uno tras otro, los picos, arrastrando o llevando a hombros, sobre los resbaladizos roquedales, pesadas cargas. Por añadidura, tenían que soportar la violencia de un viento helado -a pesar de que se hallaban en pleno verano, la temperatura no subía nunca de los 18 grados bajo cero-, la rarificación del aire y la reducción que habían tenido que imponer a las raciones de alimentos, que quedaron limitadas a bien poca cosa. Las caídas eran frecuentes, acometían a los exploradores intolerables dolores de cabeza y la marcha cotidiana iba disminuyendo a medida que se debilitaban sus fuerzas.

Sin embargo, el 23 de diciembre se hallaban a 2.700 metros sobre el nivel del mar; el 6 de enero de 1909, a 3.500 metros, en los 88° 7' de, latitud, sobre una altiplanicie de dura nieve que parecía extenderse hasta el in-finito en dirección al Polo. Pero quedaban ya pocos víveres y proseguir la incursión equivalía a un suicidio. El 9 de enero se detuvieron en los 88° 23', a 180 kilómetros del Polo. "Era sobremanera doloroso -escribió Shackleton- tener que desistir cuando tan cerca nos hallábamos de la meta. Pero hicimos lo que pudimos".

El camino de vuelta fue aún mucho más penoso. El entusiasmo había dado paso a la decepción. Los cuatro viajeros, debilitados por la escasa alimentación, sufrieron, además, de disentería. No obstante, haciendo acopio de sus últimas reservas de energía, recorrieron en sentido inverso los 1.200 kilómetros que les separaban del punto de partida. El 1 de marzo llegaron a la isla de Ross, donde les esperaba el Nimrod. A fines del mismo mes, la expedición arribó a Nueva Zelanda.

Aunque no lograron el objetivo máximo que se proponían -alcanzar el Polo-, la hazaña que realizaron Shaekleton y sus compañeros merece ser reputado entre las más gloriosas de las que registran las expediciones polares. Enjuiciando tal proeza, llevada a cabo en las más sumarias condiciones, Amundsen ha escrito : "Difícilmente se encontraría en toda la Historia del Mundo mejor prueba de lo que un hombre es capaz de realizar cuando pone en juego toda su fuerza de voluntad". Como hemos visto, Shackleton hubo de retroceder cuando se hallaba a poco menos de 200 kilómetros del Polo, lo que pone de manifiesto su sentido de la responsabilidad. Si hubiera establecido su cuartel de invierno en la Barrera de Ross, junto a la Bahía de las Ballenas, tal vez hubiera alcanzado su objetivo, ya que su expedición en trineo habría sido emprendida 200 kilómetros más al sur, o sea, una distancia equivalente, poco más o menos, a la que le faltaba recorrer cuando hubo de emprender la retirada. Algunos años más tarde, Amundsen resolvió invernar en aquel punto, y lo mismo hicieron Byrd y sus hombres. Estos últimos establecieron allí la primera colonia antártica, a la que dieron el nombre de "Pequeña América".

CAPITULO VIII

Roald Amundsen, conquistador del Polo Sur

En el mismo instante en que el mundo tuvo noticia del fracaso de Shackleton -fracaso que había estado a punto de convertirse en un éxito total-, Peary había llegado al Polo Norte. A la sazón, Scott juzgó propicia la ocasión para interesar a la opinión pública en pro del

descubrimiento del extremo opuesto del eje terrestre. En efecto, una suscripción pública, incrementada por subvenciones del Gobierno británico y los de los Dominios, suministra-ron la suma necesaria para una expedición perfectamente equipada. Pero de la expedición de Scott hablaremos en otro capítulo. Nos referiremos seguidamente a la organizada por el famoso Roald Amundsen, el primer hombre que puso pie en el Polo Sur, y que, en cierto modo, compitió con el bravo e infortunado Scott en una empresa que había de inmortalizar a los dos intrépidos exploradores.

* * *

Amundsen, el único hombre, con Byrd, vencedor de los dos Polos, mereció de Fridtjof Nansen, el gran explorador polar, estas palabras : "La suerte de Amundsen es la del hombre fuerte, sabio y previsor en su caudillaje". En efecto, en todas sus exploraciones, Amundsen hizo gala de unas cualidades de organización; prudencia y valor al mismo tiempo, y de unos conocimientos científicos que le sitúan sin duda en la cumbre de los hombres que más han contribuido a desentrañar los misterios de las regiones del Globo que hasta hace pocos decenios eran aún completa-mente desconocidas.

El antiguo teniente del Bélgica, ventajosamente conocido por su éxito en el paso del Noroeste en 1903-1906, se proponía, con el Fram, el famoso barco polar de Nansen, partir por tercera vez rumbo a los mares árticos. Corría la primavera del año 1909. Amundsen abrigaba la secreta esperanza de ser el primer hombre en conquistar el Polo Norte. Pero en septiembre de dicho año difundirse por el mundo la noticia de que Peary había alcanzado el extremo norte del mundo. ¡Decepción! Pero Amundsen reaccionó en seguida. Ya que no podía ser el primero en llegar al Polo Norte, nadie se adelantaría a él en la conquista del Polo Sur. Así, ciando partió de No-ruega a bordo del Fram, los hombres de su tripulación ignoraban por completo el objeto de la expedición, que sólo comunicó a su hermano y al capitán Nielsen, comandante del buque.

Proyecto y ejecución se desarrollaron con exactitud matemática. "Los hombres estarán de regreso de su viaje al Polo Sur, el 25 de enero de 1912", escribió Amundsen poco antes de partir. Y, en efecto, en dicho día Amundsen y sus cuatro compañeros volvían a subir la escala del Fram para regresar triunfantes a su patria.

Pero veamos cómo fue fraguándose la gran proeza. Al éxito de la empresa contribuyeron, según manifestó el propio Amundsen, la cuidadosa selección de los alimentos, el empleo de perros esquimales como bestias de tir - (adquirió un centenar de ellos en Groenlandia) y el perfecto dominio del esquí de los participantes en la expedición. En otro orden de cosas, Amundsen había dispuesto que los depósitos de aprovisionamiento se establecieran hasta el grado 80, con objeto de que la acometida hasta el polo partiera de un punto situado lo más posible al sur. Dicho punto había de ser la Bahía de las Ballenas, el más apropiado para, evitando rodeos, dirigirse hacia el objetivo en línea recta.

El Fram hizo la primera escala en Madeira, donde Amundsen comunicó a los tripulantes la meta que se pro-ponía alcanzar. El buque, que navegaba a vela con un solo motor auxiliar a bordo, puso rumbo sur y tras doblar el Cabo de Buena Esperanza viró hacia el este. El primer día de 1911 entraron en el mar abierto de Ross, y el 15 de enero en la Bahía de las Ballenas, donde diez hombres, que constituían el grupo de invernada, desembarcaron sobre el hielo y levantaron una caseta, ya previamente construida. Luego, el Fram se dirigió a Buenos Aires, desde donde, tras efectuar algunos cruceros de carácter científico, volvería para recoger a los explorado-res.

* * *

Librodot

Mientras Amundsen y sus hombres se instalaban para la invernada, la segunda expedición polar de Scott se disponía asimismo a pasar el invierno a unos 600 kilómetros de ellos, en el estrecho de Mac Murdo. Pero de ésta, como hemos dicho, hablaremos en otro capítulo.

A mediados de febrero, Amundsen y sus hombres comenzaron a levantar su "cuartel de invierno", al que de-nominaron "Framheim". Componíase de una caseta bastante espaciosa, otra más pequeña y varias chozas de nieve y tiendas de enlace. También se construyeron ocho perreras para los animales. Luego, los expedicionarios se dedicaron intensamente a la caza de focas, con objeto de disponer siempre de carne fresca, a lo que Amundsen atribuía mucha importancia. Así, consiguieron guardar -n las neveras naturales más de 60.000 kilogramos de carne.

A últimos de abril desapareció el sol, que no se dejó ver hasta septiembre. Durante esos meses de la estación obscura, con temperaturas de 50 a 60 grados bajo cero los exploradores permanecieron tras las paredes protectoras del "Framheim" entregados a un constante trabajo de preparación y al acopio de observaciones meteorológicas.

CAPITULO IX

Empieza la gran aventura

Durante la segunda quincena de septiembre, los expedicionarios efectuaron varias incursiones de prueba. Con temperaturas de 55° bajo cero, a algunos de los hombres se les helaron los talones y varios perros murieron, en vista de lo cual, Amundsen se refugió de nuevo en el "Framheim" y resolvió atacar el polo con un reducido grupo de compañeros.

La salida definitiva fue fijada para el 20 de octubre de 1911, ya empezada la primavera austral. El tiempo y la temperatura habían mejorado. Cuatro hombres acompañaron al jefe. Estos se llamaban: Bjaaland, Hanssen, Hassel y Wisting. Marcharon con cuatro trineos, tirados cada uno por. trece perros. Llevaban también una tienda. Previamente, los primeros días de su llegada,. y alternándolo con la caza de focas, los exploradores habían establecido depósitos de aprovisionamiento en los grados 80, 81 y 82, con reservas de carne, bizcocho, leche en polvo, mantequilla, chocolate, petróleo y "pemmikan" para personas y animales.

Tras no pocas peripecias y sortear mortales peligros -el trineo de Bjaaland se hundió bruscamente en una profunda grieta, costando ímprobo trabajo salvarlo a él y al equipo-, los cinco hombres llegaron al depósito instalado en el grado 80. Allí descansaron dos días, durante los cuales los perros se saciaron de carne fresca de foca. Reanudóse la marcha y sin más incidentes alcanzaron los depósitos emplazados en los grados 81 y 82. Para no fatigar demasiado a los perros, Amundsen ordenó que se efectuaran jornadas de una treintena de kilómetros.

El 2 de noviembre registróse la temperatura más baja de todo el viaje, la de 35 grados bajo cero, mucho más soportable que los terribles fríos que sufrieron Shackleton y Scott. En esto, el tiempo se mostró propicio al noruego.

El 7 de noviembre emprendióse de nuevo la marcha. Amundsen fijó en 37 kilómetros la marcha diaria, a fin de avanzar un grado de latitud cada tres días. Si fuera conveniente, se tomarían un día de descanso.

* * *

Los días siguientes vislumbraron la proximidad de la tierra. Eso parecerá extraño tras tanto tiempo de viajar en trineo sobre una superficie helada, pero hay que tener en cuenta que

hasta entonces se habían deslizado sobre la inmensa masa de hielo que constituye la Barrera de Roas, o Gran Barrera, cuyo borde sur toca la costa propiamente dicha del continente austral. Tratábase, pues, de encontrar un acceso practicable que permitiera la es-calada en aquel macizo montuoso cubierto de nieve, a uno de cuyos picos dieron el nombre del más famoso de los precursores polares: Fridjof Nansen.

* * *

El primer asalto a la montaña lo efectuaron los exploradores felizmente. A 550 kilómetros del polo establecieron un nuevo depósito con provisiones para un mes,



Instalaron un nuevo depósito de víveres.

llevándose ellos las necesarias para un período de sesenta días, habida cuenta de que tenían que efectuar un recorrido de 1.100 kilómetros en viaje de ida y vuelta. El 18 de noviembre, con renovados ánimos, reanudaron la mar-cha. En la primera jornada recorrieron 18 kilómetros, salvando una cuesta de 700 metros y descubriendo un glaciar, al que bautizaron como "Glaciar de Axel-Heiberg". Esta era la parte más dura del trayecto, pues había que salvar numerosas cuestas, llenas de grietas y hendiduras que se abrían por doquier, antes de llegar a la altiplanicie donde, según Shackleton, se encontraba el Polo.

El 29 de noviembre amaneció con una notable mejoría del tiempo. El sol rasgó las nubes y los expedicionarios cobraron nuevos alientos. Sin embargo, quedaban aún . días de dura lucha antes de alcanzar la meta hasta entonces no lograda por ningún hombre. Al pie de

un nuevo glaciar que denominaron "Glaciar de tres diablos" y luego "Glaciar del Diablo", instalaron un huevo depósito con víveres para seis días. Habían llegado a los 86° 21' de latitud sur. A continuación tuvieron que atacar la cordillera de la Reina Maud, cuyos picos más elevados recibieron los nombres de los compañeros de Amundsen : "Helmer Hanssen", "Oscar Wsting", "Sverre Hassel" y "Olaf Bjaaland". Fue ésta la etapa más difícil y peligrosa de toda la expedición, según afirmaron más tarde los vencedores del polo, los cuales tuvieron que abrirse camino a través de los más peligrosos parajes y remontar alturas entre 4.000 y 4.600 metros. La delgada capa de hielo se resquebrajaba con frecuencia. Varios perros se hundieron y otros murieron, sirviendo estos últimos de pasto a los animales supervivientes. Uno de los difíciles pasos que tuvieron que salvar recibió el nombre de "Pista de baile del Diablo",

CAPITULO X

¡El Polo Sur!

El 2 de diciembre, los exploradores llegaron a una vasta altiplanicie, sólo quebrada por pequeñas hendiduras. La latitud era de 87° 51' y el barómetro señalaba una altitud de 3.280 metros. Era la etapa final y el éxito es-taba al alcance de los esforzados noruegos. A mediodía del 8 de diciembre, tras una marcha en la que fueron de gran utilidad los esquís, como Amundsen escribió más tarde, franquearon 'el paralelo 88° 23', que dos años antes alcanzara Shackleton. Unos pocos kilómetros más al oeste y fueron batidas todas las marcas hasta entonces alcanzadas. Los compañeros de Amundsen prorrumpieron en estentóreos hurras. "No puedo describir los sentimientos que en aquel instante conmovieron mi espíritu -escribe Amundsen-. Habíamos cruzado los 88° 23' de latitud sur y nos hallábamos más a mediodía que jamás hombre alguno hubiera alcanzado. La bandera noruega, izada en el primer trineo, se agitaba en el aire, y era bellísimo el contraste que ofrecía con el azul del cielo y la radiante superficie cubierta de nieve. Algunas lágrimas asomaron a mis ojos. Felicité y abracé a mis hombres, que a duras penas podían contener su entusiasmo. Sin embargo, en aquellos momentos nos acordamos de la proeza de sir Ernest Shackleton, cuyo nombre permanecerá para siempre unido a la Historia de la exploración del Polo Austral".

A los 88° 25' instalaron el último de los depósitos de aprovisionamiento, y el 13 de diciembre, los expedicionarios se hallaban ya a 89° 45'. Al atardecer del día siguiente se encontraban muy cerca del Polo, que esperaban alcanzar en el término de veinticuatro horas.

A las tres de la tarde del día 15, con un tiempo espléndido, los cinco noruegos hicieron alto. Según sus aparatos de medida, que estudiaron con el mayor detenimiento, debían de hallarse en el Polo Sur. Y, en efecto, así era. ¡Habían triunfado! Los exploradores se felicitaron mutuamente y luego procedieron al acto más memorable de toda la expedición: el de izar la bandera.

"Cuando el pabellón, desplegándose a impulsos de la fresca brisa, ondeó sobre el polo, los ojos de los cinco hombres expresaban un sentimiento de amor y orgullo. Había sido mi propósito que todos a la vez tomásemos parte en aquel acto histórico, pues a todos nos correspondía por igual aquel honor. Así que cinco manos curtidas por el frío plantaron la bandera de la Patria -la primera- en el Polo Austral geográfico. "Te izamos, bandera amada, en el Polo Sur, y damos a la llanura en que se halla el polo el nombre de "Tierra del rey Haakon VII"."

El grupo permaneció dos días en el Polo. Los exploradores efectuaron numerosas observaciones y mediciones y recorrieron la región en torno al Polo en un radio de cinco kilómetros. Sólo el suelo cubierto de nieve se ofrecía a su vista.

Antes de emprender el viaje de regreso, los expedicionarios levantaron en el propio polo una pequeña tienda engalanada con banderitas noruegas, en la cúspide de la cual colocaron una bandera de mayor tamaño y el gallardete del Fram. Amundsen dejó en el interior una carta dirigida al rey de Noruega, dando cuenta brevemente de los resultados de la expedición. Era ésta una medida de precaución lógica, ante los peligros con que pudieran enfrentarse en el viaje de vuelta, habida cuenta de que les separaban de "Framheim" más de 1.400 kilómetros, Amundsen dejó también una segunda carta dirigida a Scott, suponiendo que éste alcanzaría el Polo.

El retorno se efectuó sin dificultad y con un tiempo, en general, favorable, pues la temperatura mínima durante el viaje de regreso, fue de 31 grados bajo cero. Los jalones que plantaron a la ida y los depósitos de provisiones instalados de antemano facilitaron el camino de vuelta, en el curso del cual hubo jornadas en las que re-corrieron cincuenta kilómetros, siendo el promedio de 36 kilómetros.

El 25 de enero de 1912, los noruegos llegaron a la costa donde habían establecido su cuartel de invierno. Llevaban dos trineos y once perros, y tanto los hombres como los animales, daban muestras de una salud perfecta. Los que les aguardaban en el campamento lanzaron sus gorros al aire y prorrumpieron en exclamaciones de júbilo al enterarse del éxito total de la temeraria empresa.

El viaje había durado 99 días, durante los cuales fue-ron recorridos unos tres mil kilómetros. El 30 de enero de 1912, los victoriosos exploradores embarcaron en el Fram en la Bahía de las Ballenas y, después de atravesar la Barrera de Ross, emprendieron el viaje de regreso a la Patria. Mientras tanto, fue esparciéndose por el mundo la noticia de la gran proeza realizada.

Se ha atribuido un poco a la suerte, la circunstancia de que Amundsen no hubiera tenido que luchar contra las terribles tempestades que con tanta frecuencia asolan

la Antártida, y de las cuales, tanto hubo de sufrir la expedición inglesa mandada por Scott, que se hallaba a pocos centenares de kilómetros. Pero lo cierto es que Amundsen elaboró mejor sus planes, eligió más acertadamente su base de partida, preparó la empresa con más minucioso cuidado, calculó más previsoramente las pro-visiones de víveres y tuvo en cuenta la posibilidad de los más mínimos incidentes que pudieran surgir en su camino. Y, como sucede a menudo, la suerte favoreció al que hizo todo cuanto pudo para no necesitar de ella.

CAPITULO XI

La expedición Scott

El mismo año en que Amundsen volvió a "Framheim„ tras haber sido el primer hombre en poner pie en el Polo Austral, se consumó la más grande tragedia de toda la Historia de la exploración del Polo Sur. Scott y los cuatro hombres que le acompañaron, alcanzaron asimismo el Polo Antártico, pero dejaron la vida en el viaje de regreso, tras una espantosa marcha jalonada por las más terribles penalidades.

Scott fue uno de tantos capitanes de la marina inglesa y, como hemos visto, tomó parte en la expedición de Shackleton. "Ningún gesto revela en él al héroe -escribe Stefan Zweig-. Su rostro, tal como se ve en la fotografía, es el de millares de ingleses, de decenas de millares; un rostro frío, enérgico, flemático, como envarado por una energía puramente exterior. Los ojos son de un gris de acero; los labios, apretados. No tiene ninguna línea romántica; no hay ninguna alegría en ese semblante, que es todo voluntad y sentido práctico. Su caligrafía es una caligrafía inglesa corriente, sin curvas ni rasgos, recia y segura. Tiene un estilo claro y

correcto, concentrado en realidades, desprovisto de fantasía, como un informe. Es un inglés escueto, sin adornos ni filigranas. Se adivina en él al hombre que nada tiene de soñador, al fanático de la objetividad. Es un inglés auténtico, en el cual incluso el genio se comprime en la forma cristalizada del cumplimiento del deber."

La cita es un poco larga, pero merece la pena transcribirla para hacernos cargo del temple del hombre que, tras conquistar el Polo Sur, tuvo que sufrir una horrible muerte.

La segunda expedición que Scott se proponía realizar hacia las regiones australes quedó fijada para el mes de septiembre de 1909. El programa establecido lo constituían investigaciones científicas de la más variada naturaleza, siendo la llegada al polo uno más de los proyectos traza-dos. Para el financiamiento de la empresa, Scott empleó su propio dinero, e incluso -seguro del éxito que le esperaba- contrajo deudas. Sin embargo, es justo consignar que aportaciones de los gobiernos de Gran Bretaña, Australia y Nueva Zelanda, amén de otras particulares, contribuyeron decisivamente a arbitrar los medios económicos necesarios. Adquirióse el Terra Nova, un ballenero escocés construido de madera y provisto de máquina auxiliar de vapor, de un desplazamiento bruto de 700 toneladas, y cuya estructura fue objeto de numerosas modificaciones para adaptarlo a 1z necesidades de su nueva misión.

El jefe de la expedición y sus auxiliares escogieron los elementos científicos y la tripulación que había de embarcar en el Terra Nova. Ardua tarea, pues se presentaron cerca de ocho mil entusiastas exploradores! Al cabo, la expedición quedó integrada por sesenta y cinco hombres, entre los cuales se constituyeron un grupo especial de desembarco, mandado por el propio Scott, y otro grupo de a bordo, bajo el mando del comandante Pennell. Casi todos los hombres pertenecían a la marina de guerra británica. Únicamente el capitán Oates era un distinguido oficial de caballería. Oates, como veremos más adelante, dejó la vida en los desolados hielos antárticos.

Además de toda clase de instrumentos científicos, fue-ron llevados a bordo libros y juegos de diversión; en suma, todo lo necesario para atender a las necesidades físicas y espirituales de quienes iban a aventurarse en un mundo desierto. Porque cabe decir que la expedición, fríamente calculada como si de un negocio se tratara, participaba también del afán aventurero que en todo tiempo han experimentado los navegantes ingleses. A las previsiones de la prudencia se sumaba una audacia incontenible.

* * *

Los trabajos de preparación llevaron algunos meses, por lo que el buque zarpó de Inglaterra el día 1.° de junio de 1910. Tras una escala en Lyttelton, puerto de partida tradicional de todos los exploradores antárticos, Scott puso rumbo a la isla de Trinidad del Sur, distante unos 800 kilómetros de la costa brasileña, donde los natura-listas de la expedición desembarcaron e hicieron buen acopio de raras especies de animales. El buque llevaba ya a la sazón su cargamento completo, buena parte del cual había sido embarcado en Lyttelton. Además, de varios trineos a motor, contaba Scott, como animales de tiro, con diecinueve jacas y treinta perros.

El 29 de noviembre de 1910, el Terra Nova abandonó Nueva Zelanda, rumbo al mar de Ross. El 4 de enero llegó al estrecho de Mac Murdo, y en las proximidades del cabo Evans, en la costa occidental de la isla de Ross, Scott mandó desembarcar la totalidad del equipo. Construyóse una caseta para invernar y quedó en ella un grupo de hombres.

Durante este tiempo efectuaron pequeñas excursiones de reconocimiento. Amaestraron a los perros, probaron sus trineos a motor e instalaron los depósitos de víveres que habían de permitirles alcanzar la suspirada meta. No todo, naturalmente, pasó sin que ocurrieran incidentes, habida cuenta de los espantosos rigores del clima y las traidoras grietas que apenas pueden verse en la helada superficie. No obstante, al regreso de las expediciones, extenuados

Librodot

y ateridos de frío, encontraban en el refugio rostros sonrientes y un fuego acogedor. Aquella caseta, situada a los 77 grados de latitud sur, les parecía la mansión más confortable del mundo.

Diciembre y enero son en aquellos parajes de hielos eternos, los meses de verano. El sol luce un par de horas al día en lo alto de un cielo de una blancura metálica.

En el interior de la caseta, cuyas paredes son de madera, los expedicionarios se beneficiaron, por lo menos, de los progresos de la técnica que no pudieron gozar sus antecesores. Estos sólo disponían de lámparas de aceite, de llama mortecina y apestosa, sin apenas nada que pudiera distraerles de la monotonía. de los días sin sol. En cambio, los hombres de la expedición de Scott contaban con los últimos adelantos de la ciencia. Una instalación de acetileno suministraba luz blanca y cálida, el cinematógrafo les solazaba con la visión de parajes templados y escenas tropicales, una pianola les distraía con su música, un . fonógrafo les reproducía la voz humana, una seleccionada biblioteca les permitía adquirir nuevos conocimientos o, simplemente, deleitarse con la lectura de no-velas...

Las observaciones meteorológicas alternaban con los experimentos físicos. Mientras el geólogo estudiaba la radioactividad de la piedra, el zoólogo examinaba las raras especies de animales de las regiones australes, entre los cuales abundan, como es sabido, los pingüinos. En suma, cada cual tenía asignada su labor en aquellos meses de oscuridad. La veintena de hombres encerrados en la caseta, distraían sus ocios en conferencias, controversias, discusiones y cursos universitarios.

En aquel cobijo pasaron las Navidades. El consabido árbol de los hombres del norte se llenó de regalos, y, por un momento, abandonaron las graves lecturas de que disponían -"David Copperfield", el "Decamerón", "La vida de Stephenson" y un "Nuevo Testamento"-, para solazarse con las bromas inocentes del "South Polar Times", el periódico humorístico editado por ellos.

CAPITULO XII

La incertidumbre de un triunfo vano

Un día, un destacamento que había salido en dirección oeste, regresó con una noticia que conmovió el espíritu de los habitantes de la caseta : ¡había sido descubierto el cuartel de invierno de Amundsen! Por consiguiente, además de tener que arrostrar toda suerte de penalidades, alguien le pisoteaba a Scott la gloria de ser el primero en desvelar los secretos de la región que tan obstinadamente guardaba su misterio. Scott consultó el mapa y comprobó que el campamento de Amundsen se hallaba situado ciento diez kilómetros más cerca del Polo que el suyo. A Scott la inquietud le invade el corazón, pero no se des-alienta. Orgullosamente, escribe en su Diario:

"¡Adelante, por el honor de mi Patria!"

En los apuntes de Scott, el nombre del célebre noruego aparece una sola vez, pero no cabe duda de que a partir del día en que se enteró de que le disputaban la gloria por la que había de dar su vida, aquel nombre no se apartó un solo instante de su pensamiento.

* * *

En el verano de 1911-1912 (invierno en nuestras latitudes), Scott, ultimados todos los preparativos, inicia su marcha a la conquista del Polo Austral, tras haber trasladado lo más al sur posible la mayor cantidad de provisiones que se pudiera transportar. En las primeras

etapas, se puso en movimiento camino del polo, una verdadera caravana. A la cabeza de la expedición, iban los trineos a motor, seguidos por otros arrastrados por jacas siberianas y perros.

La caravana marcha completa, pero regresará en grupos reducidos, formando el último grupo el de los elegidos, el de los conquistadores del polo, que tendrá que llevar el máximo de carga y dispondrá de los animales de tiro más resistentes y de los mejores trineos.

Aunque las posibilidades de fracaso han sido previstas con todo detalle, no tardaron en surgir dificultades. A causa del frío -30 grados bajo cero-, los motores de los trineos no funcionaban satisfactoriamente, y tras un recorrido de 225' kilómetros tuvieron que ser abandona-dos como un lastre inútil. Tampoco las jacas siberianas dieron el rendimiento que se esperaba. Ya antes de llegar al pie del glaciar de Beardmore, los expedicionarios se vieron obligados a sacrificar los últimos de dichos anima-les, agotados por las escasas raciones y los esfuerzos que se les exigían, pues no pocos habían muerto anteriormente a causa de enfermedad o de accidente. Sólo los perros se sostenían magníficamente, y ellos aprovecharon la carne de las jacas sacrificadas. Al lugar donde se dio muerte a los bravos cuadrúpedos, le dieron los expedicionarios el nombre de "El Matadero".

Desde aquel lugar, una parte de la expedición retro-cede hasta la base. Ya sólo quedan doce hombres, distribuidos en tres grupos de a cuatro. Como los perros también habían sido devueltos a los cuarteles de invierno, los mismos exploradores tenían que arrastrar los trineos, por lo que el frío riguroso y la contextura del terreno helado y quebradizo convertían aquella marcha en una constante tortura. Furiosas tempestades de nieve azotaban la superficie del glaciar. Decididamente, el tiempo jugaba una mala pasada a Scott, al contrario de lo que le ocurrió a Amundsen.

Cada día, las distancias que se recorren son más cortas. La nieve es hiriente como el granito. El duro cristal de hielo corta la madera de los trineos, y las arenas heladas hieren los pies. Pero los expedicionarios no desmayan. El 30 de diciembre llegan a los 87° 32' de latitud, el punto máximo que alcanzó Shackleton. Se hallaban a una altitud de 2.800 metros.

Allí retrocede el último grupo. Solamente cinco elegidos deben acompañar a Scott al polo. El jefe elige a sus hombres. Los que no son admitidos no se atreven a pro-testar, pero se sienten apesadumbrados de tener que regresar cuando ya se hallaban tan próximos al objetivo - les separaban unos 240 kilómetros del polo- y ceder a sus compañeros la gloria de ser los primeros (eso pensaban) en llegar al final de la etapa.

Scott eligió para la empresa que tan trágicas consecuencias había de tener al doctor Wilson, el teniente de navío Bowers, el capitán de caballería Oates y el suboficial de la marina Evans. Disponían de un solo trineo, pero contaban con provisiones que consideraban suficientes. Aunque iba con retraso en sus previsiones, Scott mantenía íntegras todas sus esperanzas. Sólo le desazonaba la posibilidad de que Amundsen se le hubiera adelantado.

CAPITULO XIII

Difícil llegada al Polo

Hasta allí, a pesar de todas las dificultades, los exploradores habían seguido avanzando con buen ánimo. Pero en las últimas etapas, aquéllas se acrecentaron. La nieve era tan compacta que los cinco hombres debían realizar denodados esfuerzos para avanzar unos metros. "Re-quería todas nuestras energías -escribe Scott en su Diario- cubrir en una jornada diez miserables kilómetros. Nos hallamos todavía a 120 kilómetros del Polo y me pregunto si

podremos resistir siete días más. Ninguno de nosotros ha efectuado en su vida un trabajo tan duro".

Y, sin embargo, aquellos hombres tenían un heroico temple de luchador y no se arredraban ante las dificulta-des por insuperables que éstas parecieran. Scott, profundo conocedor de la condición humana, había escogido bien a sus compañeros. En una carta que el jefe expidió desde el cuartel de invierno dice a propósito del doctor Wilson :

"No podría encontrar palabras para elogiarle como se merece. No he hallado en mi vida otro hombre de mejor temperamento que Bill Wilson. Es un hombre de absoluta firmeza y confianza. Tiene un corazón de oro y un extraordinario sentido práctico de las cosas. A su acrisolada lealtad se suma la absoluta falta de egoísmo. Penetra en lo más recóndito del alma humana, procede con un tacto exquisito y es, además, un fino humorista. Así juzgo yo al doctor Wilson, que es, a mi parecer, el miembro más popular de la expedición."

Sus otros tres compañeros no desmerecían tampoco en la opinión de Scott. Bowers daba muestras de una resistencia excepcional a aquellos terribles fríos. Mientras los otros llevaban enfundada la cabeza en gruesos gorros de piel, Bowers iba casi siempre destocado, o se cubría la cabeza con un sombrero de fieltro que apenas le tapaba las orejas. Scott manifiesta que nunca había conocido a un hombre que sintiese menos el frío. Le pusieron el apodo de "Pajarito" a causa de su nariz aguileña. Era de baja estatura, pero de una tenacidad sobrehumana y ni siquiera en las circunstancias más trágicas perdía su buen humor.

Oates, a quien le dieron el sobrenombre de "Titus", era en general taciturno y dedicaba todos sus afanes a cuidar de las jacas. Todo le parecía poco para mantener a sus animales en perfecto estado físico. Sin embargo, en la última etapa no tuvo este trabajo, pues, como hemos dicho, antes de la marcha definitiva hacia el polo, las jacas que no pudieron ser devueltas a la base fueron sacrificadas.

El sargento Evans, que había ya acompañado a Scott en la expedición del Discovery, tenía a su cargo todo lo concerniente a trineos, tiendas, sacos de dormir, etc. Cuidaba de que el material se encontrara siempre en perfectas condiciones y no surgieran dificultades en el equipo.

* * *

Las anotaciones de los últimos días en el Diario de Scott -al que por su trascendencia histórica y su alto contenido humano habremos de referirnos con frecuencia- revelan una gran inquietud.

"Nuestras sombras emplean un tiempo interminable para pasar de nuestra derecha a nuestro frente y luego seguir situándose hasta colocarse a la izquierda."

Scott anota con vehemencia las distancias recorridas:

"Sólo faltan 150 kilómetros para llegar al polo. Si la cosa sigue así, no lo resistiremos".

Pero aquellos esforzados exploradores tenían los nervios de acero e iban superando todas las adversidades.

"Faltan aún 137 kilómetros hasta el polo. Será verdaderamente difícil."

El día 14 de enero, un grito de victoria:

"No faltan más que 70 kilómetros. ¡La meta está ante nosotros!"

Y al día siguiente:

"¡Sólo unos miserables 50 kilómetros! ¡Hay que llegar cueste lo que cueste!"

El 16 de enero, los expedicionarios partieron más temprano de lo acostumbrado. La impaciencia los devoraba La victoria estaba muy próxima. Recorren 14 kilómetros sin desmayar, avanzando a buen paso a través de la he-lada y desierta superficie.

De pronto, Bowers clava su mirada en un diminuto punto oscuro que se vislumbra en la inmensidad de aquel desierto de nieve. No se atreve a exteriorizar la sospecha que invade su ánimo. ¿ Sería posible? Muestra aquel punto oscuro a sus compañeros. Sin decir palabra, todos tratan de engañarse a sí mismos. Tal vez sea un reflejo, o una grieta del hielo...

Pero, no. ¡El noruego Amundsen ha llegado antes al polo!

Describamos este instante de terrible decepción con las propias palabras que Scott anoto en su Diario:

"Ha ocurrido lo peor. Durante la mañana habíamos marchado magníficamente, recorriendo 14 kilómetros. Nos hallábamos en los 89° 42' de latitud. Reanudamos la marcha con buen ánimo y optimismo. Confiábamos en llegar a la meta el siguiente día. Al cabo de un par de horas de marcha, Bowers descubrió un objeto obscuro que manifestó ser una especie de jalón. Media hora más tarde divisamos frente a nosotros un trazo negro, y al punto comprendimos que, naturalmente, no podía tratarse de una formación nívea. Seguimos adelante y a poco distinguimos una bandera negra sujeta a una vara de trineo colocada verticalmente. Junto a ella se veían los restos de un campamento y asimismo huellas de trineos y esquís, y también, en gran número, de perros. No había duda :

los noruegos habían alcanzado el objetivo antes que nosotros! Es una decepción terrible. Más que por mí, siento este rudo golpe por mis fieles y abnegados compañeros. Por el momento no sé qué pensar. Mañana reanudaremos la marcha hacia el polo y regresaremos con la mayor diligencia. Será un retorno muy triste para todos nosotros"

¿ No encierran estas últimas palabras una premonición de la tragedia que espera a los cinco hombres?

El temor de que le fuera arrebatada la inmensa gloria de ser el primero en llegar al Polo Sur no dejó de pesar en ningún momento en el ánimo de Scott. Así, mientras, en septiembre, se hallaba atareado en los preparativos del viaje, escribía en su Diario: "Aún en el caso de que Amundsen llegara al polo antes que yo, mi expedición no dejará nunca de ser considerada como una de las más importantes".

Al mes siguiente anotó :

"No dispongo de elementos suficientes para juzgar las posibilidades de Amundsen. Si llega al polo, probablemente lo hará antes que nosotros, pues además de que pudo salir antes, el equipo de perros le permitía avanzar más de prisa. Sin embargo, no me dejaré influir por lo que pueda hacer Amundsen. No se trata de una carrera de competición. Al fin y al cabo, no he venido al Sur para eso".

De cuán distinto modo reaccionó Scott cuando, tres meses después, y tras tantas penalidades y fatigas, vio ondear orgullosamente el pabellón noruego en el eje austral de la Tierra! Los cinco hombres parecieron haber perdido toda su energía. El golpe había sido demasiado duro.

Con fecha 17 de enero, Scott describe así su infortunio:

"; El Polo Sur! Tras una jornada agotadora, hemos alcanzado nuestro objetivo, pero en muy distintas condiciones a las que nos habíamos figurado. A nuestra decepción viene a sumarse el terrible embate del viento, que sopla en dirección contraria, y un frío de 30 grados bajo cero. ¡Dios mío, qué parajes más espantosos! Mis compañeros y yo tenemos las manos y los pies helados. Nos alentaba la esperanza de llegar los primeros. No ha sido así, pero de todos modos, hemos llegado. Tal vez mañana el viento se muestre más clemente con nosotros."

Figuran luego en el Diario de Scott, anotaciones acerca del hallazgo de la tienda de Amundsen y otros objetos en las cercanías del polo. El explorador da cuenta también de haber encontrado la relación de los noruegos que habían estado allí; Roald Amundsen, Olav Olavson Bjaaland, Helmer Hanssen, Sverre H. Hassel y Oscar Wisting. Escribe, asimismo, que se lleva consigo la carta que Amundsen pidiera se enviara al rey Haakon.

Librodot

Tantas decepciones no impidieron, sin embargo, que Scott y sus compañeros izaran el pabellón de la Unión Jack al lado de la bandera noruega. Así, el Polo Austral, inviolado durante miles y miles de siglos, nunca contemplado por ojo humano, acababa de ser descubierto por dos veces en el transcurso de quince días. ¡Ironías del des-tino!

"Ya hemos vuelto la espalda al objetivo de nuestro afán de gloria -escribió Scott el 10 de enero-. Ante nosotros nos esperan unos 1.300 kilómetros de una retirada dificilísima. ¡Adiós ilusiones!"

* * *

A la vuelta, los peligros fueron multiplicándose y muy pronto los cinco hombres dieron muestras de agotamiento. No obstante, Scott iba registrando día a día sus observaciones sobre los acontecimientos, lo que prueba su asombroso vigor espiritual. "¿Aguantaremos hasta el fin?", escribe.



Ahora ya no luchan más que para defender...

CAPITULO XIV

La tragedia final

Aunque les guiaba la brújula, los exploradores habían de tener en cuenta en su viaje de regreso, no perder sus propias huellas, no perderlas una sola vez en varias se-manas para no desviarse de los depósitos donde se hallaban las provisiones, las ropas y el petróleo. Cada paso entrañaba mortales peligros. Las ráfagas de nieve les obligaban a cerrar los ojos. Un resbalón, meter el pie en una grieta, podía acarrearles una muerte cierta. Por otra parte, la alimentación era del todo insuficiente, pues en aquellos años se sabía muy poco de calorías y vitaminas. En eso, como en las condiciones atmosféricas, como en todo, Amundsen estuvo mucho más afortunado, aunque debe reconocerse que poseía más pericia que los ingleses en el valor de la dieta y era mayor su experiencia acerca de las dificultades de las regiones polares.

La lectura de las notas escritas por Scott aquellos días, produce una terrible impresión. El invierno ha llegado antes de lo esperado, la nieve blanda se endurece formando cristales de hielo que, al tornar arenosa la superficie helada, casi impide a los hombres arrastrar los trineos. Las botas están destrozadas. Y, sin embargo, hay que seguir marchando. Ahora ya no luchan más que para defender su existencia en un regreso sin gloria. Pero, al borde de la muerte, Scott sigue anotando sus observaciones y el naturalista Wilson sigue arrastrando el trineo, cuya carga ha aumentado con dieciséis kilogramos de piedras raras encontradas por el camino. ¡Cuán grandioso era el heroísmo espiritual de aquellos hombres en medio de aquella terrible soledad!

Día tras día, la situación fue volviéndose más desesperada. Los debilitados organismos tenían que soportar temperaturas de 30 grados bajo cero durante el día y 40 bajo cero durante la noche.

El 4 de febrero, Scott y Evans, extenuados por la única comida diaria a que había sido reducida la alimentación de los cinco hombres, cayeron en una grieta de glaciar, costándoles un trabajo ímprobo volver a salir a la superficie. Poco después, Evans se hundió en otra hen-didura. Esta caída debió de producirle un shock nervioso, pues, una vez puesto a salvo, comenzó a comportarse extrañamente. Se quedaba rezagado y se quejaba continua-mente de dolores reales y de dolores imaginarios, sostenía monólogos extravagantes y temblaba continuamente. ¿ Qué hacer con él? No podían abandonarle en aquel desierto de hielo. Era necesario llegar pronto al depósito más próximo.

El 14 de febrero, anotaba Scott: "Las cosas se presentan mal y no podemos seguir haciéndonos ilusiones. A Wilson le duele la pierna y no puede calzarse los esquís. Pero el que está peor es Evans, que tiene los pies hechos una pura llaga".

Dos días más tarde, escribió: "Decididamente, Evans no está en su sano juicio, aunque él asegura que no le pasa nada. Al cabo de media hora de tirar del trineo, lo abandonó y se quedó rezagado. La espesa masa de niebla que lo envolvía todo, dificultaba enormemente la visibilidad, por lo que hasta pasado un buen rato no nos dimos cuenta de la ausencia de nuestro compañero. Nos detuvimos hasta que, caminando pesadamente se unió a nosotros. Al cabo de media hora volvió a dejarnos. Yo le apremié a que se esforzara en no perder contacto con nosotros,, y proseguimos la marcha. Pero Evans no aparecía por parte alguna. Presa de gran inquietud, los cuatro nos calzamos los esquís y retrocedimos en busca de nuestro compañero. Yo fui el primero en llegar donde se encontraba Evans y, al verle quedé horrorizado. Estaba arrodillado, las ropas hechas harapos y tenía las manos completamente heladas. Nos miraba fijamente con expresión aturdida. Balbuceó que se encontraba mal. Le ayudamos a levantarse, dio dos o tres pasos y volvió a caer. Dejamos a Oates a su lado y Wilson, Bowers y yo, fuimos a buscar un trineo. Cuando regresamos, Evans se habla desvane-

cido. Inmediatamente nos dimos cuenta de que no había salvación para él. Lo entramos en la tienda y a las doce y media falleció".

Se hallaban a una jornada escasa del campamento de "El Matadero", donde los cuatro encontraron comida nutritiva suministrada por la carne de las jacas que unos meses antes se vieron precisados a sacrificar allí.

El 2 de marzo, tras una marcha penosísima, llegaron a otro depósito. Según el Diario de Scott, encontraron que la reserva de petróleo, única arma 'eficaz contra el frío, era del todo insuficiente. Había que economizarlo hasta el máximo, pues les separaban 113 kilómetros del siguiente depósito. En la última etapa, Oates había marchado casi arrastrándose, pues tenía los pies casi completamente helados. Pero era necesario seguir adelante. La temperatura había bajado a 40 grados bajo cero, y emplearon hora y media sólo para calzarse las botas.

El sábado, 3 de marzo, Scott escribe : "El viento es cada vez más fuerte, y el terreno de una dureza inimaginable. Apenas podemos mover los trineos, En cuatro horas apenas hemos recorrido siete kilómetros. ¡Dios mío, no nos abandones! Nuestras fuerzas no están al nivel de estas dificultades. Aun cuando todos damos muestras de poseer un ánimo esforzado, ya puede suponerse cuáles son nuestros íntimos sentimientos".

La anotación correspondiente al domingo, 4 de marzo. insiste en la consistencia arenosa del suelo y la dificultad que ello entrañaba para arrastrar los trineos. En cuatro horas de marcha solamente cubrieron cinco kilómetros.

Los cuatro hombres siguen su camino. Más que caminar, se arrastran sin esperanza, con los dientes apretados. Oates avanza cada vez con más dificultad, y es más una carga que una ayuda para sus compañeros. Veamos las notas de Scott del día siguiente, 5 de marzo :

"La situación es cada vez peor. Escasea el combustible y el pobre Oates se halla al límite de sus fuerzas. Wilson cuida abnegadamente de los pies de Oates, pero, desgraciadamente, nada o muy poco podemos hacer por él. Las dificultades son tremendas. Seguiremos, como podamos, hasta el final. Todo esto es verdaderamente espantoso, como no podíamos ni soñarlo. A pesar de nuestros esfuerzos en seguir adelante, apenas nos movemos de sitio."

Los días 7, 8 y 10 de marzo va agravándose la situación. Los pies de Oates ofrecían un aspecto horrible, aun-que por un milagro de energía, el bravo capitán de caballería seguía sosteniéndose. Scott, Wilson y Bowers estaban convencidos de que Oates se hallaba en las últimas. Lo único que podían hacer por él era prodigarle palabras de consuelo.

Domingo, 11 de marzo: "No cabe duda de que el fin de Oates está próximo. ¿ Qué puede hacer él, o qué podemos hacer nosotros? Sólo Dios lo sabe. Le exhortamos a que resista mientras le queden fuerzas. La situación es desesperada para todos nosotros. Tras una deliberación con mi compañeros, ordené a Wilson que nos proporcionase los medicamentos apropiados para poner término a nuestros sufrimientos. Que cada cual haga según le parezca. Los cuatro disponemos de treinta tabletas de opio cada uno, mientras Wilson guarda una dosis de morfina como reserva".

Les separaban 90 kilómetros del depósito más próximo, y a duras penas podían recorrer diez kilómetros por día. Por otra parte, les quedaban víveres sólo para siete días. Las perspectivas eran terribles.

Miércoles, 14 de marzo : "Dudo que podamos alcanzar el próximo depósito, del que nos separan 76 kilómetros. Es imposible ya contar con Oates. El pobre tiene las manos tan inútiles como los pies. También Wilson padece mucho a causa del frío, pues la temperatura sobrepasa a veces los 40 grados bajo cero. No quiero pensar en lo que nos espera el día de mañana, y los siguientes... Jamás pude suponer que en pleno verano reinasen temperaturas tan bajas y soplaran vientos tan helados".

La siguiente anotación lleva dos fechas : viernes 16, o sábado 17. Scott no sabe ya qué día era. Oates, que no podía resistir más, propuso a sus compañeros que siguieran adelante y

le dejaran en su saco de dormir. Sus compañeros le convencieron de que marchara con ellos y así avanzaron un par de kilómetros. Pero la suerte del valeroso explorador estaba echada.

"Oates, hombre pundonoroso hasta el fin, creyó, pensando en que .su regimiento se sentiría orgulloso de él, que debía afrontar la muerte con entereza. Sus últimos pensamientos fueron, empero, para su madre.

"Fue la muerte de la manera siguiente : ayer se incorporó en su lecho de la tienda y dijo que quería salir un momento fuera. "Tal vez tarde un rato en volver", añadió. Todos sabíamos lo que significaba aquella salida, pero ninguno de nosotros nos atrevimos a oponernos a tan dramática decisión. Le estrechamos la mano. En el

exterior, rugía un furioso huracán de nieve. Así, el capitán de caballería Lawrence J. E. Oates, del regimiento de Dragones de Inniskilling número 6 fue heroicamente a la muerte. Era un bravo compañero y un intachable caballero inglés. Todos esperamos ser tan animosos como él cuando llegue nuestra última hora, que no tardará en presentarse."

Las notas de los diez últimos días son de un patetismo pocas veces igualado en la descripción de los sufrimientos humanos, tanto más cuanto que los tres bravos supervivientes perecieron casi a la vista del próximo depósito. El domingo, 18 de marzo, se encontraban a unos 34 kilómetros de las reservas de víveres y combustible. Era casi imposible avanzar un solo paso. El furioso viento, con remolinos de nieve, les mantenía inmovilizados. Ningún mortal podía resistir aquello. Scott tenía congelados los dedos del pie derecho. La pequeña reserva de petróleo se había terminado. Sólo disponían de un poco de alcohol. El lunes, 19 de marzo, se hallaban a 25 kilómetros del depósito. Tenían que alcanzarlo en el plazo máximo de tres días, pues sólo les quedaban víveres para (los y combustible para uno. Scott contaba ya que, caso de sobrevivir, tendría que amputársele el pie derecho. La temperatura seguía, siendo de 40 grados bajo cero y soplaba un viento huracanado.

El miércoles, 21 de marzo, sólo 17 kilómetros les se-paraban del depósito; Wilson y Bowers se disponían a llegar a él en busca de combustible, pero un furioso huracán de nieve impidió su salida. Los tres hombres carecían de alimentos y combustible. El fin estaba próximo.

"Marcharemos hacia el depósito con las cosas o sin ellas y moriremos en el camino", escribe Scott.

La última anotación lleva fecha de 29 de marzo. "Ruge una terrible ventisca y no podemos esperar que el tiempo mejore. Se nos agotan las fuerzas, pero resistiremos hasta el fin. Ya no puede estar lejos. ¡Qué lástima! No pude- do seguir escribiendo". Y al pie de esta nota, unas pocas palabras, las postreras : "j Por el amor de Dios, no des-amparéis a los que quedan!"

La lucha contra la fatalidad, contra la acumulación de elementos adversos, había terminado. Los tres hombres decidieron no dar un paso más y aceptar la muerte dignamente, con la misma entereza con que soportaron las demás penalidades. Se metieron en sus sacos de dormir, y de sus últimos sufrimientos ni un solo suspiro ha trascendido al mundo.

* * *

Los restantes miembros de la expedición aguardaron durante varias semanas el regreso del grupo polar. A la esperanza sucedió la inquietud; después, se apoderó de todos una angustia febril.

Fueron enviadas dos expediciones de socorro, pero a causa del mal tiempo se vieron obligadas a retroceder. Por consiguiente, los expedicionarios permanecieron todo el invierno (verano en nuestras latitudes) en la caseta, con el corazón oprimido por el presentimiento de la catástrofe. El 29 de octubre, bajo la dirección del doctor Atkinson, salió un destacamento en

Librodot

busca de los desaparecidos. Al cabo de dos semanas -el 12 de noviembre-, a pocos kilómetros del depósito "One Tone Depot", encontraron los cadáveres de los tres compañeros muertos.

Cherry-Garrard, joven biólogo que formaba parte de la expedición de socorro, describe así el triste hallazgo en su Diario :

"Nunca se borrará la escena de mi memoria. No encuentro palabras para expresar los sentimientos que nos embargaban. A uno de mis compañeros le llamó la atención un montículo de nieve, junto al cual aparecía un objeto negro. Era la tienda de Scott. Procedimos a desenterrarla y encontramos tres hombres en ella. Scott yacía en medio, Bill a su izquierda y Bowers a su derecha.

"Bowers y Wilson parecían dormidos en sus sacos. Scott estaba abrazado a Wilson, su fiel y entrañable amigo, como si en los últimos instantes quisiera aún proteger-le en la muerte."

Entre la cabecera del saco y la lona del suelo, halla-ron el Diario de Scott dentro de una cartera verde. Encontraron, además, varias cartas, anotaciones, películas, un dietario meteorológico que había sido llevado hasta el 13 de marzo, y varias muestras geológicas, recogidas sin duda por el doctor Wilson.

Después, los expedicionarios cavaron una fosa para las víctimas y alzaron sobre ella un gran montículo de nieve. En lo alto clavaron una cruz hecha con dos-esquís. Una cruz negra, sencilla, que destacaba solitaria en aquel blanco desierto que guardaba en su seno una de las más heroicas proezas de la humanidad.

Antes de partir, buscaron durante varios días el' cadáver de Oates, pero no pudieron encontrarlo. Un túmulo de nieve rematado por otra cruz fue levantado en las proximidades del lugar donde el esforzado capitán de caballería se separó de sus compañeros para ir solo en busca de la muerte. En una tablilla conmemorativa se fijó la siguiente inscripción:

"Cerca de este lugar murió un bravo caballero, el capitán L. J. E. Oates, del regimiento de Dragones de Inniskilling número 6. En marzo de 1912, de regreso del Polo Sur, fue voluntariamente a la muerte, en medio de un huracán de nieve, para no ser una carga para sus compañeros. Esta tabla ha sido fijada por la expedición de socorro. 1912."

* * *

Mientras el huracán amenaza con barrer las frágiles paredes de la tienda, Scott, con los dedos entumecidos, y ante la proximidad de la muerte, escribe a cuantos estuvieron unidos a él por los lazos del amor, de la fidelidad o de la amistad. Estas cartas fueron halladas por los miembros de la expedición en la tienda: del malogrado explorador. Todo lo que en ellas está escrito pasará a la eternidad.

He aquí la carta dirigida a la esposa del doctor Wilson:

"Mi querida señora Wilson: Cuando reciba esta carta, Bill y yo habremos marchado juntos de este mundo. Hasta el último instante se ha mantenido siempre animo-so y dispuesto a sacrificarse por los demás. Jamás me di-rigió una palabra de reproche por la miseria a que yo le he llevado. Le aqueja un ligero malestar, pero puedo asegurarle que no sufre. Hay en sus ojos una expresión apacible, llena de esperanza. En su alma reina la paz, porque tiene el convencimiento de que ha cumplido con su deber. Le agradeceré que le sirva de consuelo lo que voy a decirle : que murió como vivió, como un hombre valiente y entero, el más leal de los compañeros y el más abnegado de los amigos.

"Mis últimos pensamientos la acompañan en su dolor."

Naturalmente, escribió también a su mujer. Le pide que cuide su mejor tesoro, el hijo, nacido poco antes de que emprendiera su fatal viaje. Le pide que lo defienda y lo proteja. Al término de una de las más heroicas empresas de la historia del mundo, hace una confesión : "He si-do siempre inclinado a la pereza y, como sabes, me costaba mucho desplegar mi

actividad". Pero, a un paso de la muerte, no lamenta su resolución: "i Cuán a gusto te hubiera contado cosas de este viaje! A pesar de todo, ha sido mucho mejor que lo realizara, en vez de quedarme en casa rodeado de comodidades. Pero, ¡a qué precio hay que pagarlo!" A esta carta puso una posdata dirigida a sir Clemens R. Markham, el hombre que por primera vez le diera ocasión de consagrar su persona y sus energías a la exploración del Polo Sur. "Como ya no puedo escribir a sir Clemens, te ruego le digas lo mucho que le res-peto y que en ningún momento he deplorado que me con-fiase el mando del Discovery."

A su amigo sir Barry, padrino de su hijo Pedro, dirigió Scott las siguientes palabras de despedida :

"Mi querido Barry : Te escribo unas palabras de des-pedida mientras esperamos la muerte en un lugar de una terrible desolación. Confío en que encuentren esta carta y te la transmitan. Quisiera que ayudases a mi viuda (había escrito "a mi esposa", pero tachó la palabra "esposa" y escribió "a mi viuda") y a mi hijito, tu ahijado. Hemos dado un ejemplo de que los ingleses todavía son capaces de morir valerosamente. En nuestro objetivo de llegar al polo, que espero se sabrá algún día que lo hemos logrado, hemos hecho cuantos sacrificios se nos pedían. Espero que la Patria reconocerá la ejemplaridad de nuestra empresa y no abandonará a los que quedan y que nos lloran. Yo dejo a mi esposa y a tu ahijado. Wilson deja una viuda, y Edgar Evans, una esposa en situación apurada. Haz cuanto esté a tu alcance en defensa de sus

derechos. Adiós, mi querido amigo. Tal vez no se me considere como un gran descubridor, pero estuvimos muy cerca de lograr un éxito memorable."

Un hombre moribundo, que con los dedos helados apenas puede sostener el lápiz, impulsado por el más noble sentimiento de amistad y camaradería, escribe a las esposas y a las madres de los compañeros que mueren con él para testimoniarles su heroicidad. La esperanza de que al lado de su cadáver serían encontradas aquellas páginas, pruebas de su valor y del de la raza inglesa,. fue el estimulante que le sostuvo y que le permitió realizar el sobre-humano esfuerzo.

CAPITULO XV

Expedición anglo-australiana. - Descubrimiento de las Tierras Reina Mary y Adelia. - Las andanzas del Deutschland. - La gran proeza de Shackleton

Mientras Scott agonizaba en la Gran Barrera, otras expediciones se dirigían a la Antártida, proponiéndose abordarla por distintos puntos.

El doctor Douglas Mawson, que en 1909 había tomado parte en el descubrimiento del polo magnético Sur, zarpó de Tasmania, en diciembre de 1911, en el ballenero Aurora, a la cabeza de una misión anglo-australiana. Se de-tuvo, en primer lugar, en la isla Maquaria, situada al sur de Nueva Zelanda, en los 55° de latitud, donde instaló una estación de T.S.H. para mantenerle en comunicación con Australia. Era la primera vez que se utilizaba la T.S.H. en esa parte del mundo.

El Aurora se dirigió luego hacia el Sur, y tras una navegación erizada de peligros a causa de los hielos flotantes, fondeó, a mediados de enero de 1912, en una bahía de la tierra Adelia, donde desembarcó Mawson con diecisiete hombres y un importante material. El Aurora avanzó después hacia el oeste, pasó por el lugar donde Dumont d'Urville creyó haber

visto la Tierra Claria, cuya inexistencia Mawson comprobó, y al llegar a los 66° Sur Y 94° 20' Este descubrió una nueva costa que fue denominada Tierra de la Reina Mary. Allí fue desembarcado un segundo equipo bajo el mando de Frank Wild, distante del primero unos 2.500 kilómetros. Luego, el Aurora volvió hacia el Norte para efectuar una campaña oceanográfica en los mares del Sur.

La invernada de Mawson fue muy penosa, más a causa del viento que del frío. Continuas tempestades de viento huracanado, que soplaba a 150 y hasta a 200 kilómetros por hora, le obligaron a sepultar bajo la nieve la casa de madera que había construido y a guardar las pro-visiones en el interior de grutas heladas. Emprendió, no obstante, .varias incursiones y obtuvo cartas topográficas a lo largo de la costa. En noviembre, ya entrada la primavera austral, partió con dos de sus hombres, Ninnis y Mertz, en tres trineos tirados por perros, en dirección sudeste.

Al cabo de un mes de marcha, cuando se hallaban a 500 kilómetros de la costa, el trineo de Ninnis cayó en una sima con el atalaje y todo cuanto llevaba. Sólo se oyeron los lastimeros aullidos de un perro. Mawson recitó la oración de difuntos y emprendió con Mertz el camino de vuelta.

A esta desgracia sumóse otra : con el trineo de Ninnis desapareció la mayor parte de los víveres. Mawson y Mertz tuvieron que reducir las raciones y, más adelante, tras haberse comido los perros que quedaban, tiraron ellos mismos del último trineo. Mertz no pudo resistir tantas penalidades ; murió al cabo de quince días, y Mawson se encontró solo, casi sin provisiones, a 150 kilómetros de su base. Arrastrando a veces el trineo, o bien, cuando el viento era favorable, colocando en él una vela de fortuna, corriendo constantemente el peligro de extraviarse a causa de las tempestades de nieve, hambriento y extenuado, tuvo la suerte de encontrar, al cabo de un mes de la muerte de Mertz, un depósito de víveres que sus hombres, preocupados por su suerte, habían instalado. Esto le permitió escapar a una muerte segura, ya que poco después, un terrible huracán le inmovilizó durante una semana a una veintena de kilómetros del campo. Finalmente, tras 84 días de ausencia, pudo alcanzar su punto de partida, don-de se enteró de que el Aurora había levado anclas la víspera para ir a recoger el grupo de Wild antes de que los hielos se tornaran infranqueables.

Tuvo, pues, que pasar un segundo año en la Tierra Adelia, junto con seis hombres que se habían quedado para esperarle. La estancia fue larga y penosa, mitigan-do un tanto su aislamiento el aparato de T.S.H. que le mantenía en comunicación con la isla Maquaria. En febrero de 1914 presentóse el Aurora y condujo a los siete hombres a Australia.

Esta expedición determinó la configuración de las Tierras Reina Mary y Adelia y aportó una importante contribución al estudio de la meteorología antártica, completada por las interesantes observaciones oceanográficas realizadas por el Aurora, entre las cuales cabe destacar el haberse comprobado la existencia, entre Tasmania y la Antártida, de un relieve submarino proveniente, tal vez, de un continente desaparecido.

A principios del siglo XX sabíase ya que el mal Ross de un lado, y el mar de Weddell de otro, penetran profundamente en la Antártida. Varios geógrafos supusieron que los dos mares llegaban a confluir y que en lugar de un continente austral había en realidad dos grandes bloques de tierras, uno al sur de América y el otro al sur de Australia. Otto Nordenskjöld, de regreso de su viaje en 1902-1903, se mostró partidario de esta hipó-tesis.

Con el propósito de disipar toda duda a este respecto, a fines de 1911, una expedición alemana se puso en camino a bordo del Deutschland. El doctor Filchner, que la dirigía, abrigaba el proyecto de desembarcar en lo más profundo del mar de Weddell y, a través del suelo helado, alcanzar, a 3.000 kilómetros de distancia; el mar de Ross, donde iría el buque a recogerlo.

El Deutschland tuvo la suerte de encontrar, al sur de las islas Sandwich, un mar casi completamente libre de hielos. Sobrepasó los 74° 15' de latitud (marca de Weddell en 1823),

Librodot

pero el 24 de enero de 1912, tuvo que detenerse en los 77° 48'. Un inmenso glaciar, análogo al de la Gran Barrera de Ross, se apoyaba, al este, en altos acantilados. Filchner trató de desembarcar, pero le resultó imposible, y para evitar verse bloqueado en tan lejanos parajes, partió hacia el norte.

Sin embargo, el Deutschland fue -aprisionado por los hielos en el paralelo 74, derivó hacia el norte con la banquisa y no pudo liberarse hasta el 23 de diciembre, cuando alcanzó el paralelo 64. Durante estos diez meses, Filchner realizó observaciones oceanográficas y comprobó que, en aquellos parajes, el océano Austral alcanza a veces profundidades del orden de los cinco mil metros.

* * *

Poco después, Shackleton, que no se había consolado de haber fallado por tan poco, en 1909, la conquista del polo, formó un proyecto parecido al de Filchner: ir del mar de Weddell al mar de Ross, pasando, empero, por el polo en lugar de seguir el camino más corto. Sin embargo, como le aconteciera a Filchner, no pudo llevar a término sus planes.

Cuando se hallaba pronto a zarpar estalló la guerra de 1914. Naturalmente, se puso a las órdenes del Almirantazgo británico, pero éste, estimando que con no menor eficacia, serviría a su país efectuando nuevos descubrimientos que enrolándose en un buque de guerra, le ordenó que siguiera adelante en sus proyectos. Shackleton salió, pues, de Inglaterra a bordo del Endurance, llegó a Georgia del Sur y puso rumbo al mar de Weddell, mientras otro barco, el Aurora, se dirigía a la Gran Barrera de Ross para recogerlo después de haber atravesado la Antártida.

Lo mismo que Filchner, logró, tras sortear innumerables icebergs, sobrepasar los 75° de latitud. El 10 de enero de 1915 llegó a la Tierra de Coats, donde buscó en vano un punto para desembarcar, y el 18 de enero -en pleno verano-, al llegar a los 76° 30' de latitud, el Endurance se encontró inmovililisado por hielos que le aprisionaron por todas partes.

Comenzó entonces una lenta deriva que le condujo al principio en dirección sudoeste hasta el paralelo 77, y luego hacia el norte. Organizóse la vida a bordo incluso con ciertas comodidades, emprendiéronse excursiones ,y hasta se jugaron partidos de fútbol sobre la banquisa. Sin embargo, ésta, constantemente agitada por violentas sacudidas, sometía al casco del buque a tan duros choques y presiones que el 27 de octubre, en los 69° sur y 51° 30' oeste, se declaró una vía de agua. Tres días después, el Endurance se hundió en un punto donde las aguas tenían una profundidad de 3.003 metros. En el otro extremo del mundo, y al cabo de treinta y cuatro años, se repetía la aventura del Jeanette en el Ártico, pero en condiciones mucho peores, pues loa veintiocho náufragos del Endurance no tenían a su alcance ninguna tierra en la que poder refugiarse.

Tuvieron tiempo de desembarcar los víveres, los perros y el material más necesario, y, sin la pérdida de un solo hombre, levantaron un campamento sobre la banquisa. Las observaciones meteorológicas y otras de índole científica, continuaron como a bordo y pudieron comprobar que la deriva les llevaba hacia el norte. A fines de diciembre, comenzaron a quebrarse los hielos. Shackleton trató de llegar a la isla Paulet, distante unos 300 kilómetros, halando las lanchas transformadas en trineos ; re-corrían de este modo unos pocos kilómetros al día, por lo que el jefe decidió esperar que, con la aceleración del deshielo, las embarcaciones pudiesen flotar. El 9 de abril de 1916, en los 63° de latitud, el témpano que les llevaba, de no muy grandes dimensiones, se rajó en dos. La tripulación se trasladó a las lanchas, y cuando, al cabo de unos días, éstas pudieron maniobrar libremente, se dirigió a la isla del Elefante, adonde llegó el 15 de abril.

Era la tierra firme, pero una tierra desierta y tan inhóspita como la misma Antártida, a 1.200 kilómetros del más próximo lugar habitado, Georgia del Sur. Salvar esta distancia a

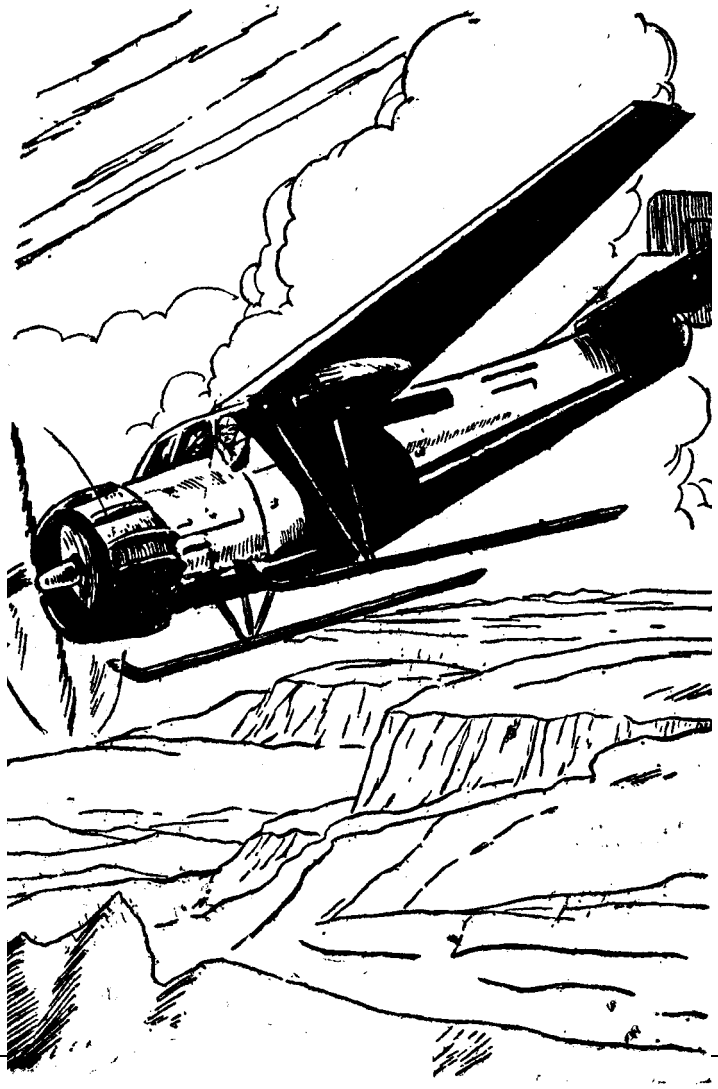
Librodot

través del mar más tempestuoso del mundo en una embarcación de siete metros de eslora - la mayor de que disponía Shackleton- parecía una empresa imposible. Sin embargo, la intentó y salió victorioso. Acompañado de cinco marineros escogidos, a pesar de los vientos huracanados y las olas gigantescas, a pesar del hambre, la sed, el frío y la dificultad de maniobra - dados los medios rudimentarios de que disponía en una lancha como aquélla-, llegó a Georgia del Sur tras dieciséis días de navegación. Ante esta proeza uno no sabe si es más digno de admirar la destreza de Shackleton que el valor de que dio muestras.

No obstante, no había pasado aún por todas las pruebas. Se hallaba en la costa occidental de la isla, y la escala de los balleneros desde donde podía ser socorrido se encontraba en el lado opuesto, a unos 250 kilómetros de distancia. Después de tomarse un descanso de cinco días y cobrado ánimos comiendo carne de foca y de jóvenes albatros, Shackleton y sus hombres se hicieron de nuevo a la mar con la lancha para trasladarse a una bahía más cercana a la escala de los buques balleneros. Desembarca-ron en ella, atravesaron glaciares sajados de precipicios y, por fin, tuvieron la suerte de encontrar a unos balleneros noruegos, que les acogieron calurosamente.

Shackleton volvió a partir en uno de los balleneros en busca de los 22 hombres que habían quedado en la isla del Elefante con víveres para unas pocas semanas. Pero había vuelto el invierno y los hielos le obligaron a detenerse. Tuvo que ir a Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes, donde el Gobierno chileno puso a su disposición un gran remolcador. El 30 de agosto rescató, finalmente, al resto de su tripulación. Pocas expediciones han corrido tan dramáticas aventuras. Si la de Shackleton no sucumbió por entero, débese a la incomparable energía de su jefe.

El grupo desembarcado por el Aurora en la Gran Barrera fue menos afortunado. Compuesto de diez hombres, su cometido consistía en establecer en la ruta del Polo, hasta el paralelo 84, depósitos de víveres que Shackleton debía encontrar a su llegada del mar de Weddell, en el supuesto, naturalmente, que hubiera podido realizar su primitivo proyecto. Pero esas marchas sobre el hielo fue-ron largas y durísimas; varios hombres enfermaron gravemente de escorbuto, uno murió de agotamiento y otros dos se ahogaron. En mayo de 1915, el Aurora, que permanecía fondeado ante el campamento, derivó hacia el norte con los hielos que lo rodeaban, sufrió averías en el casco y en el timón, y no pudo ser liberado hasta febrero de 1916. Dirigióse después a Nueva Zelanda, donde, una vez reparado, volvió a zarpar llevando a bordo a Shackleton, que fue a recoger los supervivientes del equipo de aprovisionamiento que habían permanecido dos años en la Gran Barrera.



Realizó numerosos vuelos, tomando fotografías...

Después de tres viajes tan llenos de peripecias, Shaekleton quiso volver una vez más a la Antártida, con el deseo, en esta ocasión, de explorar la Tierra de Enderby, situada en el meridiano de Madagascar, y que nadie había vuelto a ver desde que en 1831 la descubriera Briscoe. En septiembre de 1921 salió de Inglaterra a bordo del Quest, y en enero siguiente hizo escala en Georgia del Sur. Allí murió repentinamente, a la edad de 47 años, cuando se disponía a partir nuevamente hacia el continente antártico, al estudio del cual había dedicado su vida relativamente exactos. Exploró principalmente la Tierra Chacot y, al este de la misma, una tierra a la que dio el nombre de Hearst.

Richard Byrd era ya conocido por varios vuelos famosos antes de que orientase sus actividades hacia la exploración del Polo Sur. En efecto, el 9 de mayo de 1926, acompañado de Floyd Bennet, efectuó sin escala la travesía aérea de las Spitzberg al Polo Norte y regreso. En 1927, llevando como piloto al noruego Bernt Walchen, realizó el vuelo directo Nueva York-Ver-sur-Mer, en Francia, a raíz de lo cual el Gobierno de los Estados Unidos le nombró contralmirante. Luego, se propuso la conquista del Polo Austral. Una campaña de publicidad, tan sabiamente organizada como la de Peary veinte años antes, le procuró más de un millón de dólares, gracias a lo cual pudo montar la expedición más lujosamente equipada que nunca partiera hacia el descubrimiento de tierras desconocidas.

CAPITULO XVI

La aviación al servicio de las exploraciones polares

Hace ya muchos años que sugirióse la idea de emplear aeronaves o aviones para la exploración polar. Ya hemos hablado de la arriesgada y temeraria aventura que, en un globo,. llevó a cabo el sueco Andrée y que terminó en una catástrofe. Scott, en el Polo Sur se sirvió de un globo cautivo, y también Von Drygalski llevaba a bordo del Gauss una aeronave del mismo tipo. En 1936-37, la señora Ingrid Christensen, de nacionalidad noruega -la primera mujer que ha cruzado el círculo polar austral-, efectuó en compañía del piloto Viggoe Wideroe, un vuelo a la tierra que lleva su nombre, lanzando en ella desde el avión la bandera noruega.

Pero retrocedamos un poco en la cronología. El australiano Wilkins, que había volado sobre el Ártico y que soñaba en ir al Polo Norte en submarino, llegó, en noviembre de 1928, a la isla Decepción, en las Shetland del Sur. Trátase de un volcán que la acción del tiempo ha derruido, en el que se encuentran numerosas fuentes calientes y cuyo cráter forma una rada excelente nunca invadida por los hielos. En el ballenero que le llevaba, Wilkins embarcó dos aviones, con los cuales realizó numerosos vuelos, tomando fotografías que le permitieron trazar, en la región comprendida entre los 60 y los 90 grados de latitud, mapas

CAPITULO XVII

Richard Byrd, el primer hombre que ha volado sobre el Polo Sur. - Un campamento perfecto: Pequeña América. Futuro de la Antártica

El 1 de enero de 1929, tras haber vencido las habituales dificultades de la navegación en el océano Austral, Byrd llegó ante la Gran Barrera con dos buques, el City of New-York y el Eleanor Bolling. Estableció su campamento en la Bahía de las Ballenas, cerca del lugar de donde Amundsen partiera para el polo. La bahía estaba todavía llena de témpanos, por lo que los buques tuvieron que fondear, uno a 8 kilómetros y el otro a 18 kilómetros de la costa helada. Las operaciones de descarga, aunque efectuadas con la mayor rapidez posible, con diez tiros de perros, llevaron seis semanas. Pero al cabo de este mes y medio, habían sido transportadas 660 toneladas de material y sobre el hielo se había levantado una pequeña ciudad : grandes barracones de triples tabiques para el personal, cobertizos para tres aviones, cobijos para los perros, almacenes conteniendo todo cuanto podían necesitar 42 hombres durante dos años, además de centenares de cajas de las más variadas provisiones, productos farmacéuticos, ropas..., medio millón de cigarrillos, una biblioteca de 1.200 volúmenes, toda clase de juegos y goma de mascar a discreción. Una instalación eléctrica alimentaba la iluminación de los locales y la estación de T. S. H., con pilonos de 22 metros de altura. Era la "Pequeña Amé-rica", de cuyas noticias se harían eco día a día los periódicos del mundo entero. ¡Cuán distintas eran las condiciones bajo las cuales los exploradores de anteriores tiempos habían luchado, sufrido y no pocas veces padecido de hambre y de frío!

Antes del invierno, Byrd sobrevoló varias veces la Tierra de Eduardo VII, tomando de ella fotografías que dan una idea aproximada de aquella región. Dos geólogos de la expedición, que fueron en avión a recoger muestras de piedras en las montañas, se encontraron en gran peligro, pues una ráfaga de viento les obligó a efectuar un vio-lento aterrizaje. Byrd fue a buscarlos en otro avión y pudo felizmente rescatarlos.

A pesar de las tempestades y del intenso frío, que sobrepasó a menudo los 60 grados bajo cero, la invernada transcurrió con toda normalidad. A partir del mes de octubre, Byrd mandó instalar seis depósitos de gasolina, de cien en cien kilómetros, en dirección sur, con vistas al gran vuelo que constituía la principal razón de ser de su expedición. Y a las tres de la madrugada del 25 de noviembre de 1929 despegó hacia la conquista aérea del Polo Sur. Le acompañaron en el histórico vuelo el capitán Mac Kinley, el piloto noruego Balchen y el radiotelegrafista June. Digamos, de paso, que en la expedición Byrd figuraban seis noruegos, seis ingleses o canadienses, un irlandés y un mejicano.

* * *

El avión era un gran aparato Ford, provisto de esquís, con un peso de siete toneladas y media antes del despegue. Llevaba víveres para tres meses, un trineo, material de campamento, ropas, etc. Se habían hecho pruebas a una temperatura de 45 grados bajo cero, a costa de no pocas "quemaduras" de los mecánicos debidas al con-tacto con el frío metal. No obstante tal cúmulo de precauciones, eran enormes los peligros en el caso de tener que efectuar un aterrizaje forzado, y no se tenía la seguridad, por otra parte, de que el avión pudiera franquear las montañas que iban a encontrar en el camino, cuyos picos se elevan a unos tres mil metros.

Mac Kinley seguía la ruta con el indicador de deriva y la brújula solar, pues en aquellos parajes no podía utilizarse el compás magnético ; Byrd medía las alturas del sol con un sextante de horizonte artificial, y Balchen y June se relevaban en el puesto del piloto, cuidando, además, el segundo de enviar mensajes por T. S. H., y toman-do vistas cinematográficas. La Gran Barrera fue rápidamente atravesada, sobrevolándose luego el glaciar Axel Heiberg. A poco presentóse a su vista la cordillera de la Reina Maud, pero el aparato, que volaba a una altura de 2.700 metros, no podía remontarse más. Byrd mandó tirar por la borda 152 kilos de víveres -casi la mitad de sus provisiones- y el avión pasó a

Librodot

doscientos metros escasos encima de un pico. Sobrevolaron luego la gran llanura Haakon VII, y el 29 de noviembre, a la 1'25, el aparato pasó por encima del Polo.

* * *

Byrd hizo describir al avión un círculo de diez kilómetros de radio, verificó por la altura del sol la exactitud de sus observaciones y dejó caer sobre el Polo una bandera americana en primer lugar, y luego otras tres banderas : inglesa, noruega y francesa. Inmediatamente el avión regresó a la base de la "Pequeña América", donde aterrizó a las diez, tras haber recorrido, en diecinueve horas, 2.500 kilómetros sobre el desierto de hielos. Por los mensajes que transmitía la estación de la Bahía de las Ballenas, el mundo entero pudo seguir las incidencias de este magnífico vuelo.

En febrero de 1930, arribó el City of New-York a recoger a los miembros de la victoriosa expedición, a la que se tributó en los Estados Unidos un calurosísimo recibimiento. Pero las construcciones de la "Pequeña Amé-rica", con todo el material y las provisiones que quedaban, permanecieron en el continente austral. Byrd abrigaba el propósito de volver.

Es curiosa la atracción que ejercen esos lugares sobre los audaces que osan atravesarlos. No hay fatiga, ni riesgo, que los detenga y todo lo olvidan cuando se trata de seguir explorando el misterio revelado a medias.

OTRAS EXPLORACIONES

En la misma época, Riiser Larsen, que fue uno de los compañeros de Amundsen y Nobile en el dirigible Norge, en el Polo Norte, se propuso llevar a cabo el último proyecto de Shackleton : explorar el sector de la Antártida que se encuentra al sur de África. A bordo del ballenero Norvergia, descubrió en 1929-1930 la Tierra Haakon VII, entre las Tierras de Kemp y Enderby, y luego, al este de la Tierra de Coats, un relieve montañoso al que dio el nombre de Tierra Norvergia. Al año siguiente fotografió en avión 500 kilómetros de nuevas costas entre los 24 y 23 grados de longitud este, y efectuó aún en torno a la Antártida un crucero de ciento tres días, en el curso del cual hizo numerosas e interesantes observaciones. Por último, en 1933, desembarcó sobre los hielos en la Tierra de Enderby, pero arrastrado a la deriva hacia alta mar, tuvo aún la suerte de escapar a un triste fin. Volvió a embarcar sin haber podido llevar a cabo sus afanes exploratorios.

En 1933, Byrd se hizo de nuevo a la mar a bordo del Jacob Rupert para una nueva expedición, quizá mejor equipada que la primera, pues disponía de dos aviones, un autogiro, cuatro tractores y 150 perros. Comenzó por navegar paralelamente a la banquisa, lo más cerca posible entre las Shetland y el mar de Ross, en parajes tan llenos de icebergs que llegaron a contar alrededor de ocho mil en veinticuatro horas. Uno de los aviones voló hasta el paralelo 69, sobrepasando la marca de Cook, que aún no había sido batida en aquella región.

A pesar de las tempestades de cuatro inviernos, la "Pequeña América". había permanecido casi intacta. Pero un sector de la Gran Barrera, de unos 500 metros de longitud y un peso de varios centenares de toneladas, se desprendió, con un terrible estrépito, poco después de la llegada del Jacob Rupert, con lo que se puso de manifiesto los peligros que amenazan a los buques que fondean demasiado cerca de la costa y a los exploradores que con-fían excesivamente en la solidez de los glaciares.

La segunda expedición Byrd pasó un año de estudios en la "Pequeña América", desde febrero de 1934 a febrero de 1935. El propio Byrd permaneció tres meses, completa-mente solo, en un lugar instalado a 180 kilómetros de la base, en los 80° 08' de latitud, para realizar

observaciones sobre meteorología y magnetismo; pero tuvo que abandonarlo a consecuencia de una intoxicación provocada por el humo de su estufa y de la cual tardó largo tiempo en reponerse.

Varios destacamentos recorrieron en avión, en trineo o en tractor las regiones montañosas que bordean el mar de Ross, aportando, además de precisiones topográficas, numerosas muestras de plantas fosilizadas, testimonios de la época en que reinaba en la Antártida un clima tropical. Por último, un largo vuelo en dirección al mar de Weddell reveló la existencia de montañas, lo que demuestra que la hipótesis de un estrecho entre este mar y el mar de Ross es absolutamente errónea.

La expedición recorrió 18.500 kilómetros sobre el continente antártico y 25.000 sobre el mar, cosechando una documentación científica tan notable por su extensión como por su variedad,

* * *

Otro explorador, después de Byrd, ha sobrevolado las soledades australes: Lincoln Ellsworth. El antiguo comanditario y compañero de Amundsen en los cielos árticos llegó, en diciembre de 1933, a la Bahía de las Ballenas con un gran avión con el que se proponía atravesar el continente, desde el mar de Ross al mar de Weddell. Pero el aparato se averió antes de que pudiera despegar. En octubre de 1934, Ellsworth fue a instalarse a la isla Decepción, que acreditó su nombre; en efecto, incesantes tempestades le impidieron tomar el vuelo. Pero Ellsworth era terco. En la primavera de 1935, se trasladó a la isla de Dundee, a mil kilómetros al sur del cabo de Hornos. Esta vez se salió con la suya. El 23 de noviembre, con el radiotelegrafista canadiense Hollick-Kenyon, despegó, efectuando su viaje transantártico en sentido inverso del que tenía en principio la intención de seguir.

Dirigióse en primer lugar hacia la isla de Joinville, siguió la costa oriental de la Tierra de Graham y sobrevoló luego altas montañas a las que puso el nombre de Cordillera de la Eternidad. Después de catorce horas de vuelo, tomó tierra en una altiplanicie para revisar el aparato. Había efectuado las dos terceras partes del trayecto. El 25 se elevó, pero sólo durante media hora a causa de la mala visibilidad. El 27 volvió a emprender el vuelo, pero casi inmediatamente se desencadenó una tempestad de nieve que le forzó a aterrizar. Tuvo aún que efectuar otras dos paradas y se le agotó la gasolina, Se hallaba a 25 kilómetros de la Bahía de las Ballenas. Ellsworth y el compañero que iba con él marcharon en el trineo que se habían llevado en el avión, y, finalmente, el 15 de diciembre llegaron a la "Pequeña América". Allí, gracias a las abundantes pro-visiones dejadas por Byrd, pudieron instalarse confortablemente y sin ninguna preocupación en espera de socorro.
Un buque inglés dedicado a investigaciones científicas, el Discovery II, alertado por T. S. H., le recogió en enero de 1936. Ellsworth había llevado a cabo su audaz proyecto.

* * *

Richard Byrd, ya promovido al grado de almirante, hizo en enero-febrero de 1947 una tercera estancia en la "Pequeña América". Esta vez se trasladó allí con una verdadera escuadra de trece navíos, dotada de una tripulación de cuatro mil hombres, además de un gran portaaviones, un submarino, dos destructores, dos rompehielos, etc. Mientras el grupo principal se dirigía hasta lo más pro-fundo del mar de Ross, otros dos destacamentos contorneaban el continente en sentido inverso, reuniéndose los tres en el mar de Weddell. Lo más interesante de la expedición consistió en la realización de unos sesenta vuelos de reconocimiento en el curso de los cuales se tomaron millares de fotografías.

Librodot

En uno de esos vuelos, Byrd sobrevoló una vez más el Polo, donde arrojó banderas de los cincuenta y cuatro países afiliados a la O. N. U. instalóse en tierra firme una estación central de radar para guiar a los aviadores, algunos de los cuales corrieron, no obstante, angustiosos peligros. El submarino es-tuvo a punto de ser destruido entre dos icebergs, otros varios buques pasaron por momentos de zozobra, pero consiguiéronse vencer todas las dificultades y la expedición recogió interesantes informaciones, especialmente las relativas a las montañas situadas entre la Gran Barrera y el Polo.

* * *

Desde noviembre de 1947 a enero de 1948, cuatro meteorólogos de una expedición inglesa instalada en las islas Falkland recorrieron, en trineos tirados por perros, la Tierra de Graham en toda su longitud.

Asimismo, en el verano de 1947-1948, una misión científica australiana, provista del utillaje más moderno, se trasladó a la Tierra de Jorge V. El comité organizador de la misma lo presidió sir Douglas Mawson.

* * *

Hasta el presente, sin embargo, sólo se han explorado algunas regiones, relativamente poco extensas, del vasto continente que rodea el Polo Sur. Se conocen de un modo vago sus caracteres generales, pero su configuración no ha sido aún precisada y su contorno sólo ha sido determinado con cierta exactitud en los pocos lugares donde se han establecido expediciones científicas provistas del material necesario; son éstos la Tierra de Graham y sus proximidades, gracias a Gerlache, Otto Nordenskjöld y Charcot, y el mar de Ross a partir de las expediciones de Scott, Shackleton y Byrd. La Antártida es la última *Terra incognita*.

Sobre esta tierra casi desconocida, y desde luego in-habitable, algunos Estados reivindican, empero, derechos de soberanía. Se ha propuesto oficiosamente que la Antártida sea dividida en sectores cuyas líneas fronterizas serían determinadas por los meridianos y cuya cima común sería el Polo, que no pertenece a nadie. Pero ningún texto escrito ratifica ese reparto, tan a menudo objeto de discusión. Argentina reclama con insistencia la zona situada al sur de su territorio, así como las Orcadas del Sur.

Estados Unidos no reivindican nada para sí, pero nunca han admitido las pretensiones inglesas sobre, el mar de Ross, que el Gobierno británico reafirmó claramente cuan-do Byrd fue a instalarse a orillas de dicho mar, y Australia niega los derechos de Francia sobre la Tierra Adera, pues si bien ésta fue descubierta por Dumont d'Urville, ha sido el australiano Mawson quien la exploró.

El Gobierno francés replicó con el decreto de 1 de abril de 1933, en virtud del cual "todas las islas y tierras situadas al sur de los 60° de latitud y entre los 136° y los 142° de longitud este son de soberanía francesa". Otro decreto las vincula al Gobierno general de Madagascar, así como también las islas Marion, Crozet y Kerguelen, constituidas en zonas de refugio en las que están prohibidas la pesca y la captura de animales marinos. Sin embargo, según el Derecho Internacional, la soberanía sobre un territorio sólo se adquiere con una ocupación permanente del mismo, o mediante un acuerdo internacional. Ninguna de estas condiciones se ha cumplido, ni por Francia ni por las otras naciones interesadas.

Después de la guerra de 1939-45, se ha hablado de la existencia de riquezas minerales y, sobre todo, de uranio, lo que podría valorar la posesión de las tierras antárticas. Pero, por el momento, sólo se trata de hipótesis.

Se ha hecho observar, asimismo, la conveniencia de establecer una línea aérea entre América del Sur y Australia pasando por encima de la Tierra de Graham, dado que el

Librodot

archipiélago de las Kerguelen se encuentra poco más o menos equidistante entre Australia y África del Sur. De ahí la proposición de instalar estaciones meteorológicas que suministrarían, además, valiosas informaciones científicas.

El almirante Byrd, el único hombre -con Amundsen- que haya visto los dos Polos, ha escrito:

"Alcanzar uno de los dos Polos es en sí una cosa maravillosa. Millares de seres humanos han dedicado su vida a realizar este proyecto, y muchos de ellos la han perdido en el empeño. Pero, a mi parecer, ni uno solo de los que han llegado a la latitud 90° han encontrado particular-mente emocionante la contemplación del Polo. Pues a fin de cuentas no hay nada que ver. A un extremo de la tierra, un punto matemático en medio de un vasto y desierto océano, y en el otro extremo un punto igualmente ficticio en el centro de una inmensa y venteada llanura. Lo que en definitiva cuenta no es el Polo propiamente dicho, sino los conocimientos científicos obtenidos en el camino... y también el hecho de haber ido y regresado".

Ya cuarenta años antes, Nansen escribió: "Ir al Polo es en sí una cosa poco importante; lo que importa es estudiar a fondo la vasta región desconocida que lo rodea".

Los puntos de vista deportivo y científico no son, en modo alguno, inconciliables. Los mismos Byrd y Nansen, Peary, Amundsen, Stefansson y muchos otros lo han de-mostrado magníficamente. A los propios sabios que durante meses o años se destierran en los círculos polares, no les atrae solamente el ansia de saber; persiguen también las satisfacciones de una vida física más intensa, el gusto por la cual está en el origen de todos los deportes. Por eso, sin duda, se encuentran siempre voluntarios para las expediciones a las regiones polares.

Los de hoy día tienen, naturalmente, menor mérito que sus predecesores. En verano, paquebotes dotados de todas las comodidades conducen a los turistas hasta el Spitzberg, que a fines del siglo pasado señalaba todavía el límite del mundo accesible. Y si el explorador sigue teniendo que luchar contra un clima terriblemente hostil, lo hace encondiciones que los progresos de la construcción naval, el empleo del avión, la T. S. H., un equipo racional y una alimentación sana y abundante han hecho infinitamente más favorables. El estado sanitario de una expedición polar en nuestros días es, en general, tan bueno como pueda serlo el de cualquier ciudad europea.

La era de los grandes descubrimientos ha sido cerrada. Trátase ahora de un trabajo sin gloria, aunque de un gran interés: trazado de cartas topográficas e hidrográficas exactas, estudio de los fenómenos meteorológicos, las auroras polares, los campos magnético y eléctrico terrestres, los rayos cósmicos, la conductividad y la ionización del aire, las mareas y las corrientes, la vida en toda sus formas, las investigaciones geológicas, oceanográficas, etc. No existe un solo aspecto de la actividad científica que no deba participar de las observaciones tomadas en esas regiones, cuya influencia sobre la física del Globo es con-siderable y todavía incompletamente determinada.

Tales observaciones y conocimientos son de suma importancia para la meteorología. Es, en efecto, en el Ártico donde "se incuba" -permítasenos la expresión- el tiempo de que hemos de gozar o padecer. Casi todas las perturbaciones que nos afectan proceden de las regiones árticas. Sabida es la importancia que tiene la previsión del tiempo para la seguridad de la navegación aérea. Los aviones dependen del tiempo como antaño los barcos de vela. Desde 1947, funcionan en el Atlántico Norte trece estaciones flotantes, las cuales envían continuamente observaciones que permiten las previsiones meteorológicas con el máximo de seguridad posible. La más septentrional de ellas se encuentra entre Groenlandia e Islandia.

Son asimismo las regiones polares las que reciben la mayor parte de los rayos cósmicos que emanan del sol, y cuya influencia sobre la propagación de las ondas radioeléctricas es considerable. El estudio de la intensidad y la distribución del campo magnético terrestre es uno de los más apasionantes de la física moderna, y es, asimismo, del mayor alcance práctico

Librodot

para la organización de las transmisiones inalámbricas por onda corta. El progreso del mismo está sujeto en buena parte al mejor conocimiento de los fenómenos que ocurran en las zonas polares, ártica y antártica.

Una empresa tal, penosa y a menudo ingrata, requiere no sólo una gran abnegación, sino una organización completísima y mucho dinero, y, para que sea eficaz, debe ser llevada a cabo mediante una *entente* internacional. Varios organismos de tipo nacional han sido creados a este respecto, el último de los cuales es el Artic Research Institute, con sede en Montreal, en el que colaboran Estados Unidos y Canadá. Sin embargo, cabe esperar que en día no lejano el organismo internacional de los estudios polares sea una realidad.

FIN