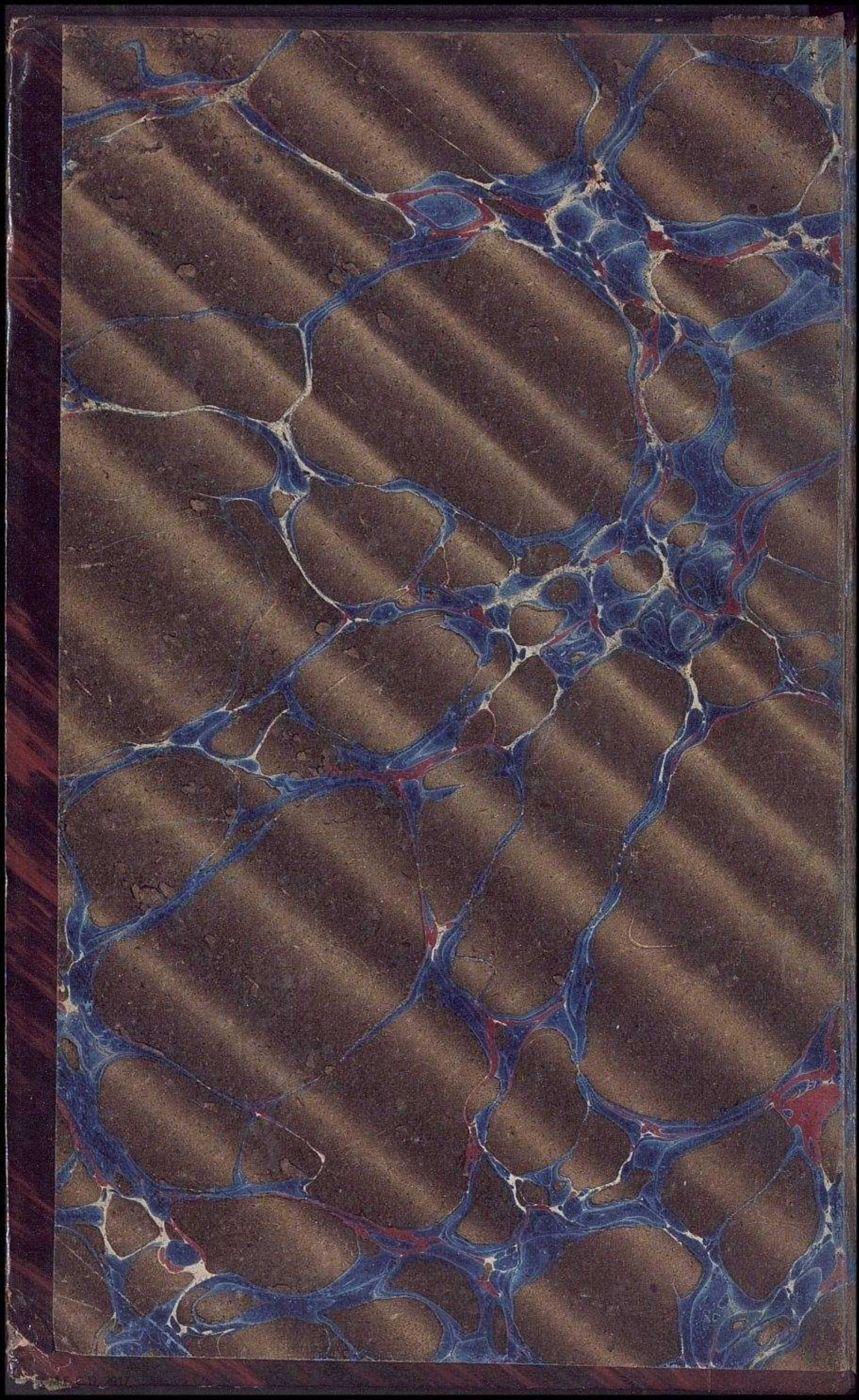


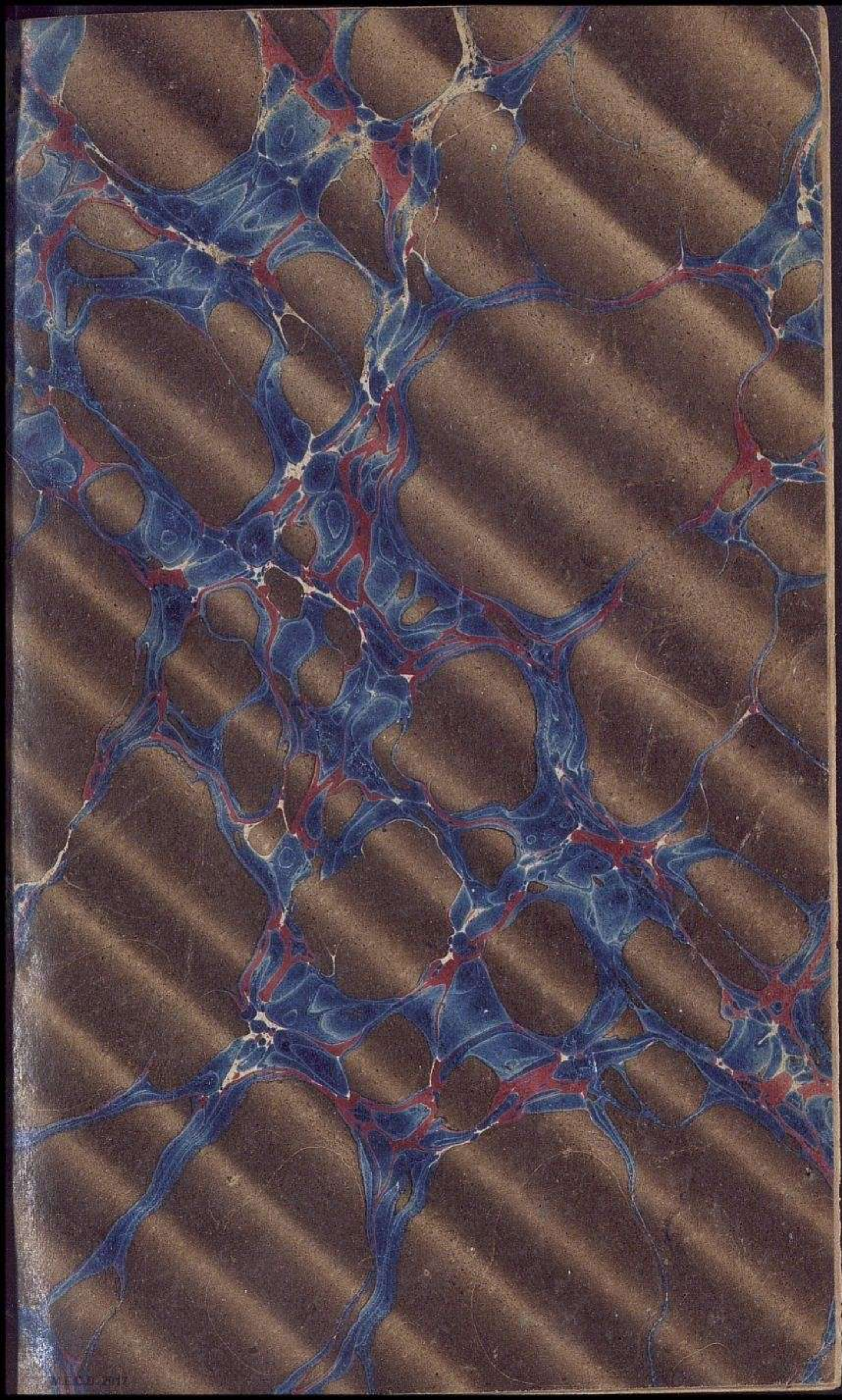
VIAJES
AL POLO
NORTE

AECID-BH

BH000000101922

3BR 62





R 91.04(98)

Con

40

VIAJES
Y DESCUBRIMIENTOS
EN EL
POLO NORTE

POR
D. EDUARDO CONTRERAS DE DIEGO.

RICARDO BELTRÁN
Y
RÓZPIDA



MADRID.
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE R. LABAJOS,
calle de la Cabeza, núm. 27.

213



R. 82507

ÍNDICE.

DESCUBRIMIENTOS GEOGRÁFICOS.

ESTUDIO PRELIMINAR.

	Págs.
I.—Viajeros célebres anteriores á la Era Cris- tiana.	4
II.—Viajeros célebres de los nueve primeros siglos.	6
III.—Viajeros célebres del x al xiv siglos.	13
IV.—Viajeros célebres del xiv al xv siglos.	19
V.—Descubrimiento de la América.	27
VI.—Viajes y descubrimientos de los compañe- ros de Colon.—Continúan los descubri- mientos.	35
VII.—Viajes de Cook, Laperouse y Deumont d'Ur- bille.	43

VIAJES

Y DESCUBRIMIENTOS AL POLO NORTE.

I.—El paso del Noroeste.	51
II.—Viajes y descubrimientos en las regiones ár- ticas.	56
III.—Expediciones á las regiones árticas hasta fines del siglo xviii.	64
IV.—Expedicion del capitan Ross.	80
V.—Primer viaje del capitan Parry.	86
VI.—Segundo viaje del capitan Parry.	92
VII.—Primer viaje del capitan Franklin.	97
VIII.—Segundo viaje del capitan Franklin.	109
IX.—Tercer y cuarto viaje del capitan Parry. Ex-	

	Págs.
pedicion de Back y Ricardo King.	415
X.—Desastre del capitan Franklin y sus compañeros. Diversas expediciones en su busca.	424
XI.—Descubrimiento del paso del Noroeste por el capitan Mac-Clure.. . . .	434
XII.—Invernada del <i>Investigator</i>	448
XIII.—Continuacion de la invernada del <i>Investigator</i>	464
XIV.—Expediciones de Collison, Kane, Rae y Mac-Clintock. Restos de Franklin.	482
XV.—Expedicion de Hayes.—Proyectos de varias expediciones.—Expedicion alemana « <i>La Germania</i> .».. . . .	494
XVI.—Corrientes de los mares árticos.—El mar de Kara. Viaje de Payer á bordo de la barca <i>Eisbær</i>	203
XVII.—Expedicion austriaca del <i>Tegettkof</i>	244
XVIII.—Expedicion americana del <i>Polaris</i>	225
XIX.—Expedicion inglesa del <i>Alert</i> y <i>Discovery</i>	232

VIAJES Y DESCUBRIMIENTOS

GEOGRÁFICOS.

ESTUDIO PRELIMINAR.

I.

Viajeros célebres anteriores á la Era cristiana.

Siempre fueron los hombres aficionados al estudio del planeta que habitamos; y es muy consecuente y natural que en el corazon humano dominara en todos tiempos la pasion por conocer las disposiciones internas y externas de este gran palacio de los séres mortales; que nada más propio y de buen juicio que el rey de estos séres investigue y examine hasta el último de los rincones de la morada que temporalmente le señaló su Hacedor Divino.

Los sabios antiguos no supieron ni pudieron hacer estudios geográficos fuera del círculo de sus respectivos países, porque odiaban de ordinario á todos los otros pueblos, áun á sus vecinos y allegados: hé aquí un glorioso distintivo de las sociedades modernas, emanado de un principio que planteó, sancionó y consagró la predicacion de Jesucristo: el de la igualdad de las razas y de las familias humanas.

Los viajes son una de las fuentes de la historia, pues por medio de las narraciones de los viajeros se hermana

la historia particular de cada país con la de las naciones extrañas.

Los viajes se remontan hasta la cuna de la sociedad, y los libros de Moisés nos cuentan las primeras emigraciones de la familia humana; en aquellas épocas remotas, los patriarcas conducían sus ganados á tierras para ellos desconocidas; los árabes vagaban por sus arenas solitarias, y los fenicios, dedicados al comercio, exploraban los mares más distantes de su patria.

Moisés hace salir la segunda familia de los hombres de las montañas de Armenia, punto central de las tres grandes razas, cobriza, negra y blanca: indios, negros y celtas ú otros pueblos del Norte.

Los pueblos pastores reconocen por su padre á Sem, los comerciantes á Cam y los militares á Jafet. Moisés puebla la Europa con los descendientes de Jafet, y los griegos y romanos consideran á Japeto como el padre de la especie humana.

Homero, bien haya existido un poeta de este nombre, bien sean las obras que se le atribuyen una colección de las tradiciones griegas, nos ha dejado en la *Odisea* el relato de un viaje, trasmitiéndonos por su conducto las ideas que en la primera antigüedad existían acerca de la configuración de la tierra, cosmografía conforme con la de Hesiodo: según aquellas ideas, la tierra representaba un disco circundado por el río Océano.

Herodoto, padre de la Historia, como Homero lo es de la Poesía, fué como éste un viajero; recorrió el mundo conocido en su tiempo, y ¿con qué encanto no ha descrito las costumbres de los pueblos? En aquella época no existían aún más que algunas Cartas de las costas, trazadas por los navegantes fenicios, y el Mapamundi de Anaximandro, corregido por Hecateo, que escribió también un itinerario del mundo, citado por Estrabon.

Herodoto es el único que distingue bien dos partes de la tierra: la Europa y el Asia, pues la Libia ó el Africa,

segun él, no eran otra cosa que una vasta península de esta última region. Marca tambien los caminos de algunas caravanas en el interior de la Libia, y da una sucinta relacion de un viaje alrededor de Africa.

Necos, rey de Egipto, protegió la navegacion de unos fenicios del golfo arábico, quienes volviendo á este país por las columnas de Hércules, despues de haber invertido tres años en llevar á efecto su navegacion, contaron á los admirados pueblos que habían visto el Sol á su derecha. Tal es el hecho contado por Herodoto.

Los antiguos, como nosotros, tuvieron dos especies de viajeros: unos que recorrían la tierra, y otros que visitaban los mares. Próximo á la época en que escribió Herodoto el cartaginés *Hannon* realizó su *Periplo*, quedándonos asimismo algunos restos de la compilacion de las excursiones marítimas de su tiempo, hechas por Scylax.

Platon nos ha dejado la novela de aquella Atlántida, en la que se ha querido descubrir la América; y Eudoxio, compañero de viaje del filósofo, compuso un itinerario universal, en el cual unió la Geografía á las observaciones astronómicas.

Hipócrates visitó los pueblos de la Sticia, y aplicó los resultados de su experiencia al alivio de la especie humana.

Jenofonte ocupa un lugar ilustre entre aquellos viajeros armados, que contribuyeron á hacernos conocer la morada que habitamos.

Aristóteles, que se adelantó á su siglo, creía que la tierra era esférica, y calculaba su circunferencia en 400.000 estadios, pensando como Cristóbal Colon que las costas de la Hesperia estaban enfrente de las de la India. Tenía una idea vaga de la Inglaterra é Irlanda, á las que denominaba Albion y Jerna, y aún cuando no le eran desconocidos los Alpes los confundía con los Pirineos.

Dicearco, uno de sus discípulos, hizo una descripcion encantadora de la Grecia, de la cual sólo poseemos algu-

nos fragmentos; en tanto que otro discípulo de Aristóteles, Alejandro *el Grande*, llevaba el nombre de la misma Grecia hasta las fronteras de la India. Las conquistas de Alejandro obraron una revolución en las ciencias como en los pueblos.

Andróstenes, Nearco y Onesicrito reconocieron las costas meridionales del Asia; y después de la muerte de Filipo, Seleuco Nicanor penetró hasta el Ganges; Patroclo, uno de sus almirantes, navegó en el Océano Indio. Los reyes griegos de Egipto abrieron un comercio directo con la India y la Trapobana; Tolomeo Filadelfo envió á la India geógrafos y flotas; Timóstenes publicó una descripción de todos los puertos conocidos, y Erástones cimentó sobre bases matemáticas un sistema completo de Geografía. Las caravanas que hacían el comercio, penetraban en la India por dos caminos diferentes, uno de los cuales terminaba en Palibotra, descendiendo por el Ganges, y el otro circuía los montes Imaüs.

El astrónomo Hiparco anunció una dilatada tierra que debía unir la India al Africa, profetizando ya el universo de Colon.

La rivalidad de Róma y Cartago hizo viajero á Polibio, y le condujo á visitar las costas del África hasta el monte Atlas, con el fin de conocer á fondo el pueblo cuya historia quería escribir. Eudoxio de Cizico intentó dar la vuelta al África por el Oeste, en los reinados de Tolomeo Fiscon y Tolomeo Latur, y buscó una ruta más directa para pasar desde los puertos del golfo arábigo á los puertos de la India.

Empero los romanos, extendiendo sus conquistas hacia el Norte, arbolaron nuevas velas: Pitheas de Marsella, que anteriormente había tocado en las riberas, de donde debían venir un día los destructores del imperio de los Césares, navegó hasta los mares de la Escandinavia; fijó la posición del Cabo Sagrado y del Cabo Calbium (Finisterre) en España, reconoció la isla Uxisama (Ouessant),

la de Albion, una de las Casitéricas de los cartagineses, y surgió á la famosa Thulé, que la antigüedad creyó fuese la Islandia, pero que segun todas las apariencias es la costa del Jutland.

Julio César esclareció la geografía de los galos, comenzó el descubrimiento de la Germania y de las costas de la isla de los Bretones, y Germánico llevó las águilas romanas hasta las márgenes del Elba.

Estrabon, en el reinado de Augusto, compendió en una obra, así los conocimientos de los viajeros que le habían precedido, como los que él mismo había adquirido; pero si su geografía ofrece alguna novedad relativamente á algunas partes del globo, hace tambien retrogradar la ciencia en algunos puntos: Estrabon distingue las islas Casitéricas de la Gran Bretaña, y presume que las primeras (que segun esta hipótesis deben ser las Sorlingas), producían estaño: este metal se extraía de las minas de Cornuailles, y cuando el geógrafo griego escribía, hacia ya tiempo conocía el mundo romano al estaño de Albion, que llegaba á aquellos países atravesando las Galias.

En la Galia ó la Céltica, suprime este geógrafo casi toda la península armorínica, y no conocía el Báltico, aun cuando pasase ya por un gran lago salado, en cuya extension se hallaba la *Costa del ámbar amarillo, que es la Prusia actual.*

En la época que florecía Estrabon, Hípalo fijó la navegacion de la India por el golfo arábigo, experimentando los vientos regulares que llamamos *monzones*, tomando uno de estos vientos, el de Sud-Oeste, que conducía á la India, el nombre de *Hípalo*, de aquel intrépido navegante. Las flotas romanas partían por lo regular del puerto de Berenice, cuando el estío llevaba corrida la mitad de su carrera, y llegaban en treinta dias al de Ocelis, ó Caná en la Arabia, de allí se dirigían al de Muziris, primera escala de la India, en cuarenta dias, invirtiendo por lo

tanto setenta en la navegacion. El retorno, que se hacía en invierno, se verificaba en el mismo espacio de tiempo, de lo que resulta que los antiguos empleaban ménos de cinco meses para ir y volver de las Indias. Plinio y Periplo, del mar Eritreo, suministran estos curiosos detalles.

Despues de Estrabon, Dionisio el Periegeta, Pomponio Mela, Isidoro de Charax, Tácito y Plinio, vienen á aumentar los conocimientos ya adquiridos acerca de las naciones antiguas. Plinio, sobre todo, es interesante por el número de viajes y relaciones que cita. Al leerle, vemos con sentimiento se ha perdido una descripcion completa del imperio romano, hecha de órden de Agripa, yerno de Augusto, así como los *Comentarios sobre el África*, escritos por el rey Jubá, comentarios extractados de los libros cartagineses; tambien carecemos de una relacion de las islas afortunadas de Stacio Seboso, las Memorias de la India, por Séneca, y un periplo del historiador Polibio, tesoros que con dolor llorará perdidos la posteridad. Plinio tuvo alguna noticia del Thibet; fijó el punto oriental del mundo en la embocadura del Ganges; al Norte entrevió las Orcades; conoció la Escandinavia, y dió el nombre de *Golfo Codan* al mar Báltico.

II.

Viajeros célebres de los nueve primeros siglos.

Durante los dos primeros siglos de la Era cristiana, fué muy acentuado el movimiento geográfico bajo el aspecto puramente científico; pero los viajeros propiamente dichos, es decir, los exploradores y los descubridores de países nuevos, fueron ciertamente muy contados.

El astrónomo y geógrafo Claudio Ptolomeo, hacia el año 175, coordinando los trabajos de sus antecesores, publicó una geografía célebre. Hé aquí á lo que se reducían

los trabajos y conocimientos de los viajeros ántes de la aparicion de la obra de Ptolomeo. El mundo de Homero era una isla completamente redonda, rodeada, como hemos dicho, por el rio Océano: Herodoto presentó aquel mundo como una llanura sin límites precisos: Eudoxio de Gnido le transformó en un globo de cuatrocientos mil estadios de diámetro proximamente; é Hiparco y Estrabon le dieron doscientos cincuenta mil de circunferencia, de ochocientos treinta y tres estadios al grado. Sobre este globo se trazó un cuadrado, cuyo costado más largo corría de Occidente á Oriente, y dividido por dos líneas que se cortaban en ángulo recto, tomaban, la una el nombre de *diafragma*, marcando de Oeste á Este el largo ó *longitud* de la tierra, de setenta y siete mil ochocientos estadios; y la otra una mitad más corta, indicada de Norte á Sur en ancho ó *latitud* de la tierra, comenzando los cómputos en el meridiano de Alejandría. Por esta geografía, segun la cual, la tierra era mucho más ancha que larga, se alcanza el origen de esas expresiones impropias de *longitud* y *latitud*.

En esta Carta del mundo habitado, se hallaban la Europa, el Asia y el África. Estas dos últimas, se unían á las regiones australes, ó se separaban por un mar que reducía extraordinariamente el África. Los continentes terminaban por la parte septentrional en la embocadura del Elba; por la meridional cerca de las orillas del Níger; por la occidental, en el Cabo Sacro, en España, y por la oriental en las bocas del Ganges: la zona tórrida del Ecuador y las zonas glaciales en los Polos, se consideraban incapaces de habitarse.

Curioso será observar que casi todos aquellos pueblos llamados *bárbaros*, que conquistaron el imperio romano, y á los que deben su origen las naciones modernas, habitaban en la parte allende de los límites del mundo conocido por Plinio y Estrabon, es decir, en los países cuya existencia ni áun se sospechaba.

Ptolomeo, que á pesar de su ciencia cayó en gravísimos errores, fijó sobre las bases matemáticas la posición de los lugares, y se vió aparecer en su trabajo un gran número de naciones sármatas. Indicó con exactitud el Volga y bajó hasta el Vístula.

En África confirmó la existencia del Niger, y tal vez señaló á Tombouctou en Tucabath: citó también un gran río, que llamó *Gyr*.

En Asia, el país de los Sines no es seguramente la China, pero sí parece probable sea el reino de Siam. Supuso este geógrafo que el Asia, prolongándose hacia el Mediodía, se unía á una tierra desconocida, que se enlazaba á su vez al Africa por el Oeste. En la Sérica de Ptolomeo se descubre el moderno Thibet, que proveyó á Roma de la primera seda basta con que elaboró sus ricos trajes.

Si con Ptolomeo acaba la historia de los viajes de los antiguos, con Pausanias terminan también las descripciones de la vetusta Grecia, cuyo genio ha respondido noblemente en nuestros días á la voz de la nueva civilización.

Pausanias compuso hacia el año 175 una relación ó descripción, más bien que narración, de viaje por Grecia, *Periegesis*, dividida en diez libros, cada uno de los cuales lleva el nombre de la comarca á cuya descripción se ha consagrado (1). Su reseña es un manual exacto, escrito con sobriedad, preciso en los pormenores, y en el cual los viajeros del segundo siglo podían recorrer con fruto las diversas provincias de Grecia.

Pausanias describe minuciosamente la Atica, y con especialidad Atenas y sus monumentos, sus sepulcros, sus arcos, sus templos, su ciudadela, su areópago, su academia y sus columnas. Del Atica pasa á la Corintia, y

(1) La primera edición de la obra de Pausanias la publicó Mosurus en Venecia en 1515. Mr. Dubner ha dado otra en la Biblioteca griega, publicada por los hermanos Didot, en Paris, en 1845.

explora las islas de Egina y de Eanea. Despues de la Co-
rintia estudia con cuidado la Laconia y la Esparta, la isla
de Citeres, la Mesenia, la Elida, la Acaya, la Arcadia, la
Beocia y la Focida. En esta narracion se mencionan los
caminos de las provincias y las calles de las ciudades,
sin olvidar el aspecto general de las diversas comarcas
de Grecia. Pero no obstante, Pausanias no añadió ningun
descubrimiento nuevo á los que habían mencionado sus
predecesores. Pausanias fué un viajero que se limitó á
explorar con exactitud la Grecia; más no fué un descu-
bridor. Sin embargo, su relato ha sido aprovechado por
todos los geógrafos y comentadores que han tratado de
Grecia y del Poloponeso, habiendo podido llamarle con
razon un sabio del siglo xvi, «un sabio de la más anti-
gua y rara erudicion.»

Las naciones bárbaras aparecen, el imperio romano se
desmorona, y de la raza de los godos, francos y eslavos
salen otro mundo y otros viajeros.

Aquellos pueblos no eran otra cosa que grandes cara-
vanas armadas, que desde las rocas de la Escandinavia
y desde las fronteras de la China, marchaban al descu-
brimiento del imperio romano. Iban á enseñar á aquellos
pretendidos señores del mundo que había otros hom-
bres que los esclavos sometidos al yugo de los Tiberios y
y Nerones; venían á enseñar su país á los geógrafos del
Tiber, y desde entonces fué una necesidad situar aque-
llas naciones en la Carta y creer en la existencia de los
godos y de los vándalos, cuando Alarico y Genserico es-
cribieron sus nombres en las paredes del Capitolio. No
pretendo contar aquí las emigraciones y establecimientos
de los bárbaros; sólo buscaré en las ruinas que amonto-
naron, los anillos de la cadena que une viajeros antiguos
á los modernos.

Un trastorno notable se opera en las investigaciones
geográficas, producido por el trastorno de los pueblos. Lo
que los antiguos nos dan mejor á conocer es el país que

ellos habitaban, pues más allá de las fronteras del imperio romano todo es para ellos desierto y tenebroso. Acaecida la invasión de los bárbaros, casi nada sabemos ya de la Grecia y de la Italia, pero en cambio empezamos á penetrar en las comarcas que vieron la infancia de los destructores de la antigua civilización.

Tres manantiales fecundos reprodujeron los viajes en los pueblos establecidos sobre las ruinas del mundo romano: el celo de la religión, el ardor de los combates y el espíritu de aventuras y empresas mezclado á la avidez del comercio.

El celo de la religión condujo, así á los primeros como á los últimos misioneros, á los países más lejanos. Las obras de los padres de la Iglesia hacen mención de multitud de piadosos viajeros, mina prodigiosa que jamás será bastante explotada, y que encierra inmensos tesoros, aún considerada sólo bajo el aspecto geográfico é histórico.

Retrocediendo al momento en que la Europa civilizada fué invadida por los pueblos del Norte, hallamos á los viajeros y geógrafos árabes, que marcan Cartas desconocidas de los antiguos, en los mares de las Indias, siendo también muy importantes sus descubrimientos en la parte de África, Massudi, Iba-Haukal, Al-Edrisi, Iban-Alonardi, Abulfe-da y El-Bakoni, dan descripciones extensas, así de su propia patria como de las comarcas sometidas á los árabes. Viajaban además por el Norte de Asia, por un país espantoso rodeado de una enorme muralla y un castillo de Gog y de Magog. Hacia el año 715, en tiempo del califa Walid, los árabes conocieron la China, adonde enviaban por tierra mercaderes y embajadores, penetrando después por mar en el siglo ix; Wahab y Abuzaid abordaron á Canton, y desde el año 850 los árabes sostuvieron un agente comercial en la provincia de este nombre, manteniendo su tráfico con algunas ciudades del interior.

Un viajero chino, un monge, emprendió á fines del siglo iv una exploración de los países situados al Occiden-

te de la China. Fa-Hian, acompañado de varios monges, queriendo salir de la China por la parte de Occidente, atravesó y exploró el Kant-cheu, la Tartaria, la India del Norte, el Pendjab, Ceylán y Java, haciendo de estos países una sucinta relacion.

Al monge chino, sucede, siguiendo el orden cronológico en el siglo iv, un viajero egipcio, llamado Cosmas Indicopleustes, ó lo que vale tanto ó traducen: «viajero cosmográfico en la India». Su narracion lleva el título de «*Topografía Cristiana del Universo.*» No se halla en ella detalle alguno sobre los viajes del autor, pero el principio de la obra se compone de discusiones cosmográficas para probar que la tierra es cuadrada y que está encerrada con los demás astros en un gran cofre oblongo: siguen despues varias disertaciones sobre las funciones de los ángeles, y una descripcion del traje de los sacerdotes hebreos. Cosmas describe tambien la historia natural de los animales de la India y de Ceylán. Visitó la Etiopía y parte del Asia, y se hizo monge á su regreso.

Desde los primeros tiempos de la Era cristiana, se apresuraban los fieles á visitar los Santos Lugares, cuna de la nueva religion. Estas peregrinaciones llegaron á ser cada dia más frecuentes, y la historia ha conservado el nombre de los principales personajes que acudían á Palestina durante las primeras edades del cristianismo.

Uno de estos peregrinos, el obispo francés Arculfo, que vivía á fines del siglo VII, nos ha legado la narracion circunstanciada de su viaje. Arculfo describe á Jerusalem, el valle Josafat, el Monte Olivete, Belén, Jericó, el Jordan, el Líbano, el mar Muerto, Cafarnaum, Nazaret, el Monte Tabor, Damasco, Tiro, Alejandría y Constantinopla.

Terminaremos la lista de los viajeros de los nueve primeros siglos de la Iglesia, citando á un tal Soleyman, mercader de Bassora, que, habiendo partido del golfo pérsico, llegó á los confines del Asia y desembarcó en las costas chinas.

Esta narracion contiene dos partes distintas; la una, redactada en el año 851 por el marino Soleyman, que fué quien realmente hizo este viaje; la otra escrita en 878 por un geógrafo, Abu-Zeyd-Hassan, con el objeto de completar la primera. Segun la opinion del orientalista Reinaud, esta narracion «suministra nueva luz sobre las relaciones comerciales que existían en el siglo ix entre las costas del Egipto, de la Arabia y de los países ribereños del golfo pérsico, por una parte, y por otra de las vastas provincias de la India y de la China».

Soleyman partió del golfo pérsico, se surtió de agua dulce en Mascata y visitó primeramente la segunda mar, es decir, la mar Larevy de los árabes ó mar de Oman, segun la geografía moderna. Recorre el mar de Herkend, comprendido entre las Malvinas y las islas de la Sonda, en donde contó por lo ménos mil novecientas islas, cuyas riberas están llenas de grandes trozos de ámbar gris. Entre estas islas, gobernadas por una mujer, cita principalmente con su nombre árabe á Ceylán y su pesquería de perlas, á Súmatra, rica en minas de oro, y habitada en parte por antropófagos, las Nicobar y las Audaman, cuyas tribus se componen aun hoy dia de caníbales.

No bien llegó á Nicobar, Soleyman, despues de haber permutado con sus habitantes hierro por cocos, cañas de azúcar, cananas y vino de coco, atravesó la mar de Kalah-Bar, que baña la costa de Málaca; luégo, al cabo de diez dias de navegacion por la mar de Schelaheth, se dirigió para hacer agua hacia un lugar que podría ser el golfo de Siam, para llegar á la vista de Pulo-Oby, situado al Sur de la punta de Cambodje.

Entónces se abrió ante los navíos del mercader de Basora la mar de Senf, extension de agua comprendida entre las Molucas y el Indo-China. Fué á vituallarse á la isla de Sander-Foulat, situada hacia el cabo Varela, y de allí se lanzó á la mar de Sandjy ó de China, y un mes más adelante entró en Khanfu, puerto chino en la actual ciu-

dad de Tche-Kiang, donde tenían costumbre de abordar las embarcaciones de aquella época.

El resto de la relación de Soleyman, completada por Abu-Zeid-Hassan, sólo contiene pormenores, noticias minuciosas sobre las costumbres de los indios, de los chinos y de los habitantes del Zendj, comarca situada en la costa oriental del África. Pero no es ya el viajero quien habla, y estos pormenores que da, los volvemos á encontrar más interesantes y más exactos en las relaciones de sus sucesores.

III.

Viajeros célebres del X al XIV siglos.

Un barco escandinavo, mandado por el pirata Naddod, arriba por primera vez á la Islandia, al Norte de las islas Británicas en 861, y el islandés Gumbiorn llegó en 970 á la Groelandia.

Dúdase si fué en 932 ó 982 cuando el noruego Erico Rauda visitó la Groelandia, y descubrió ó avistó una extensa region de la América septentrional, sin comprender tampoco ó adivinar de qué continente dependía ó la importancia de aquel eventual descubrimiento. Vuelto á la Groelandia contó su aventura; y Leif, hijo de Erico Rauda, se embarcó con Biorn, y á fuerza de trabajos encontraron la isla, la que intitularon *Helluland*, *Mareland*. Arrastrados á una segunda costa, siguieron mar arriba una ribera é invernaron en la orilla de un lago. En aquel sitio el sol permanece ocho horas sobre el horizonte en el día más corto, y un marinero aleman, al servicio de los dos jefes, les mostró algunas vides silvestres: Biorn y Leif, al abandonar aquella tierra, la bautizaron con el nombre de *Vinland*.

Desde esta época el *Vinland* ha sido frecuentado por los groelandeses, que mantienen con los salvajes el comercio

de peletería, y en 1121 pasó de Groelandia á este país el obispo Erico, para predicar el Evangelio á los naturales.

Imposible es desconocer que estos detalles que se refieren á alguna parte de la América septentrional, situada hacia los 49° de latitud, caerían próximamente hacia la embocadura de San Lorenzo y la parte septentrional de la isla de Terranova, donde corren rios de escaso alveo, que se comunican con los infinitos lagos en que abunda el interior de la isla.

Movido por el deseo de saber cuál era el estado de su secta en los países de Oriente, el judío Benjamin de Tudela emprendió un célebre viaje, cuya veracidad se halla afirmada por los más sabios comentadores.

Este judío era hijo de un rabino de Tudela, ciudad del reino de Navarra; salió de Barcelona y llegó á Marsella por Tarragona, Gerona, Narbona, Beziers, Montpellier, Lunel, Pousquiers, Sain-Gilles y Arlés. Despues de haber visitado dos sinagogas y á los principales judíos de esta ciudad, se embarcó para Génova, donde llegó su navío cuatro dias despues. Por ingrata que sea la nomenclatura de las ciudades, no diremos visitadas, sino citadas por Benjamin de Tudela, no debemos omitir una sola, porque el itinerario del viajero judío es sumamente exacto. Visitó Roma, Nápoles, la Valaquia, Constantinopla, islas del Archipiélago, la Palestina, Jerusalem, Damasco, Belén, Balbek, Nínive, Bagdad, Babilonia, Basora, Ispahan, Schiraz, Samarkanda, el Tibet, el Malabar, Ceilan, el mar Rojo, Abisinia, el Egipto, la Sicilia, la Italia, la Alemania y la Francia. Tal es el viaje de Benjamin de Tudela, que constituye un monumento importante de la ciencia geográfica á mediados del siglo XII, y que por medio de la designacion hecha, la hemos hecho fácil de seguir, consultando los mapas modernos.

Al nombre de Benjamin de Tudela, sucede en el orden cronológico el de Juan de Plan de Carpin, á quien algu-

nos autores llaman simplemente Carpini. Éste era un fraile franciscano que nació en Perusa el año 1182. Enviado por el papa Inocencio IV en 1245, con una embajada á las regiones del Volga, á los Khanes tártaros y mogoles que habían devastado la Polonia, la Hungría y Rusia, estudió los países que había visitado. Carpini, acompañado de Estéban de Bohemia, se puso en camino el 6 de Abril de 1245. Visitó la Bohemia, Germania y la Hungría, llegando á la residencia del Khan Batu, y le hicieron la entrega de las cartas del Pontífice. Por fin Kuyne despidió á los embajadores entregándoles cartas para el Pontífice, que terminaban con esta arrogante frase: *Adoramos á Dios, y con su ayuda destruiremos la tierra entera desde Oriente á Occidente.*

Su compañero Nicolás Ascelino, se dirigió por mar á Siria, y por Mesopotania y Persia, alcanzaron las fronteras del Kharizim, donde se hallaba Batu. Ascelino anotó tambien sus observaciones, pero son de menor importancia por referirse á países ya bastante conocidos.

Para los fines políticos, de nada sirvieron estas dos embajadas, y el mismo resultado se obtuvo de las que San Luis, durante su cruzada á Palestina, confió al monje *Andrés* en 1248, y al franciscano *Ruysbrook* ó *Rubruquis* en 1253.

Corrió la voz de que el gran Khan se había convertido á la religion cristiana, y el rey de Francia envió á Rubruquis y á Bartolomé de Crémona, que en el mes de Junio del citado año se embarcaron en Constantinopla. Atravesando primero los países y desiertos que se extendían entre el Dón y el Volga, y despues el rio Jaich ó Ural, llegaron á una ciudad llamada Khenchat, admirable por la multitud de viñedos que adornaban sus campos, y luégo otras dos, Talach y Equius, cuya situacion, así como la de Kenchat, aún no se ha podido determinar con exactitud: supónese, sin embargo, que el gran rio que hallaron en Kenchat es el Yaxartes ó Syr-Deria. Designa

Rubruquis la China septentrional con el nombre de Catay, y da término á su viaje en la ciudad de Kara-Korun, cerca de Tangut y del Tíbet, capital del gran imperio Mogol, córte á la sazón de Mangu-Khan. Rubruquis pasó muchos días en la córte de Mangu-Khan. En ella encontró gran número de prisioneros alemanes y franceses, empleados principalmente en la fabricacion de armas y en la explotacion de las minas de Bocol. Estos prisioneros eran bien tratados por los tártaros, por lo que no se quejaban de su situacion.

Durante su permanencia en Kara-Korun, Rubruquis recogió interesantes documentos referentes á los chinos, á sus costumbres, su escritura, etc. Despues, dejando la capital de los mongoles, volvió á emprender el camino ya recorrido; pero no bien llegó á Astrakan, en la embocadura del gran rio, descendió hacia el Sur, entró en Siria, y custodiado por una escolta de tártaros, lo cual era necesario á causa de existir varias tribus que se entregaban al pillaje, llegó á Derben, la ciudad de las Puertas de Hierro. Desde este punto por Nakshivan, Erzerum, Siwas, Cesarea é Iconiun, llegó al puerto de Curch, donde se embarcó para regresar á su patria.

El viaje de Rubruquis se parece mucho por lo dicho al viaje de Carpini, pero su relacion es ménos interesante, y el monge belga parece no hallarse dotado del espíritu observador que caracteriza al franciscano italiano.

Con Carpini y Rubruquis, concluye la lista de los exploradores que se hicieron célebres en el siglo XIII; pero su renombre debía ser superado con mucho por el del veneciano Marco Polo, el viajero más ilustre de toda aquella época.

Dos mercaderes de noble familia, Nicolás y Mateo Polo, se encaminaron en 1250 á las tierras de la Tartaria occidental con intencion de vender mercancías que habían adquirido en Constantinopla. Cumplido su objeto á las orillas del Volga, donde vivía el Khan Barkai y el Khan

Hulagu, les obligó á dirigirse hacia el Este para evitar la peligrosa ruta del Dón. Pasan entónces al Norte del mar Caspio, y por el lago Aral y atravesando Sihoun, antiguo Yaxartes, llegan á la gran ciudad de Bolghara. Tres años permanecen en los valles de Syr-Daria y Amon-Daria, durante los que estudian la lengua y costumbres de los tártaros, é instados por el vencedor Hulagú, visitan á Kublai-Khan, cuarto hijo de Gengis-Khan, emperador de la China, y ocupaba entónces su residencia de verano en Mongolia, en la frontera del Imperio Chino. El Gran Khan les colmó de agasajos, les interrogó sobre Europa y sus principales acontecimientos, pidiendo detalles acerca de la Iglesia, del Papa y emperadores y reyes que dominaban en los pueblos occidentales; y satisfecha su curiosidad, nombró á los dos hermanos sus embajadores cerca del Pontífice. En 1269, despues de diez y nueve años de ausencia, tornan Nicolás y Mateo á su patria, donde aquél sabe que su mujer murió, dejándole un hijo, nacido á los pocos meses de su partida. Este hijo era *Marco Polo*. La silla de San Pedro estaba vacante por defuncion de Clemente IV, y dos años transcurrieron sin elegirse Pontífice; al fin se consagró á Gregorio X, y con cartas credenciales del nuevo Papa, que se hallaba en Acre, volvieron desde esta ciudad á internarse en Asia. En este segundo viaje, emprendido en 1271, les acompañó el jóven Marco, á la sazón de diez y ocho años de edad.

Aquí es donde comienza el viaje propiamente dicho de Marco Polo. Atravesó el Asia, visitó la China, escribiendo la magnífica obra en que expuso las relaciones de sus viajes. Su obra llegó á ser el manual de los comerciantes en Asia y de los geógrafos en Europa.

Para encontrar un sucesor digno del viajero veneciano, es preciso citar á un árabe que hizo con respecto al Egipto, la Arabia, la Anatolia, la Tartaria, la India, la China, la Bengala y el Sudan, lo que Marco Polo había hecho en una parte relativamente considerable del Asia Central. Este

hombre, ingenioso y audaz á un tiempo mismo, debe ser puesto en el rango de los más atrevidos exploradores.

Era un teólogo. Llamábase Abad-Allah-El-Lawati, pero se hizo célebre con el sobrenombre de *Ibn Batuta*.

En el siglo xiv, los viajes del franciscano *Oderico de Por-denone*, del arzobispo *Juan de Cor*, del dominico *Jordan Catalan de Servedad*, del inglés *Mandeville* y el mercader Florentino *Balducci Pegoletti*, y de *Pascual de Victoria*, y de *Juan de Mariñola*, tambien franciscanos, nos muestran que la religion, la política, la curiosidad y el comercio mantienen y avivan de cada vez más el impulso hacia las regiones, apénas entrevistas del mundo oriental.

Cierran dignamente el período de las expediciones exploradoras del interior del Asia, emprendidas en los siglos xii, xiii y xiv, ó á impulsos de sórdida codicia ó de noble ambicion, ó de la fe religiosa, mucho más arrojada é indomable, las de carácter diplomático dispuestas por D. Enrique III de Castilla. La primera, á cargo de Payo Gómez de Sotomayor y de Hernan Sanchez de Palazuelos, fué despachada á Levante en 1393; penetró en el campamento de los tártaros, y acaudillados por el famoso Tamorlan, asistió á la derrota de Bayaceto y desastre del ejército y poderío turcos.—Y la segunda de la cual formaban parte Fr. Alonso Perez de Santa María; Ruy Gonzalez Clavijo, camarero del rey y verdadero jefe de la expedicion; y Gómez de Salazar, tambien de la servidumbre del monarca, emprendió el mismo camino en 1403; se adelantó hasta Samarcanda, centro del poderío de los tártaros; y regresó á España en 1406, despues de haber visitado extensos países y observado con atencion las costumbres de sus moradores y de asistir al fallecimiento de Tamorlan y presenciar sus sangrientos funerales.

IV.

Viajeros célebres del XIV al XV siglos.

Empero el tiempo marchaba: la civilización hacía rápidos progresos, y los descubrimientos debidos á la casualidad ó al genio del hombre, separaban para siempre los siglos modernos de los antiguos, é imprimían un sello nuevo á generaciones nuevas también. La brújula, la pólvora de cañon y la imprenta, eran llamadas á guiar al navegante á defenderle y á recordarle las expediciones peligrosas.

Ya hemos insinuado las atrevidas empresas de aquellos piratas del Norte, que según la expresión de uno de sus panegiristas, parecían haber visto en todo su horror el fondo del abismo; pero debemos también tener en cuenta que las repúblicas formadas en Italia de los restos de Roma y de los reinos de los godos, vándalos y lombardos, continuaron y perfeccionaron la antigua navegación del Mediterráneo. Las flotas venecianas y genovesas habían conducido los cruzados á Egipto, Palestina, Constantinopla y Grecia, y habían ido á buscar en Alejandría y el mar Negro las ricas producciones de la India.

El genovés *Sanciloto Maroxello* visitó en 1334 el Archipiélago de las Canarias, conocido de los antiguos geógrafos y navegantes, y como perdido entre las brumas del mar durante los eternos días de la Edad Media. El florentino *Angiolino de Tagglio* verifica en 1344 otro viaje de exploración al mismo Archipiélago: y tres años después, el almirante de Castilla, D. Luis de la Cerda, vuelve con dos naves á surcar aquellas aguas, y proyecta la conquista de las varias islas que le constituyen. El proyecto no se realizó, y cinco años más tarde, en 1395, se organizó en Sevilla una nueva y más formal expedición

á las islas mencionadas; pero los tripulantes andaluces, guipuzcoanos la mayor parte, aunque patrocinados por el bondadoso rey Enrique III, se limitaron á ejercer con repugnante ferocidad el oficio de piratas y hacer un desembarco en Lanzarote, regresando con muy buena presa, que atestiguaba la fertilidad del archipiélago.

Juan de Bethencourt, de noble familia y chambelán de Carlos VI de Francia, resolvió dejar la corte y su casa de Grainville, en Normandía, para salir en busca de países que ofrecieran algun estímulo de novedad á su espíritu, ganoso de aventuras y hazañas. Pensó en conquistar las Canarias, muy renombradas á la sazón á consecuencia de las últimas expediciones citadas, y en 1402 se hizo á la vela en compañía de *Gadifer de la Salle*, con buen acopio de víveres y 270 hombres de guerra.

Dobló el cabo de Finisterre, y costeando á Portugal, traspasó el de San Vicente y arribó á Cádiz: de aquí pasó á Sevilla á conferenciar con Enrique III, y á la vuelta halló á su tripulación sublevada y decidida á no continuar el viaje.

Bethencourt no desespera: con los más dóciles apareja y se aventura en alta mar. A los ocho días, el horizonte dibujó los primeros perfiles de la isla graciosa, y en breve los expedicionarios hicieron pie en Lanzarote y Fuenteventura. Pero escaso de víveres, y mal avenido con la tripulación, regresó nuestro normando al continente en demanda de provisiones y soldados que no quebrantaran la disciplina con la frecuencia que lo hacían los que hasta entonces había alistado en sus banderas. Durante su ausencia, nombró á *Gadifer* comandante general de las islas, y confió á Berneval el fuerte contruido en Lanzarote, elección desafortunadísima, pues dió lugar á graves tumultos y sangrientas colisiones, promovidas por el odio que Berneval profesaba á *Gadifer*, y su aviesa voluntad para con los naturales del país.

Era también propósito de *Juan de Bethencourt* obtener

audiencia de Enrique III para rendirle pleito homenaje y ofrecerle el señorío de las islas: así lo hizo; y en su virtud, el rey de Castilla le otorgó los auxilios que solicitaba, amén de otras concesiones, como el derecho de batir moneda y cobrar el quinto de las mercancías que de aquellas islas se exportaran á España.

Cumplido su objeto, se dirigió de nuevo al archipiélago, bien provisto de víveres y de armas y con gente de refresco, y continuando la exploracion, descubrió la Gran Canaria, la isla de Palma y la de Hierro, en las que desembarcó, no sin tenaz resistencia de los naturales, sobre todo en esta última.

En diferentes ocasiones, y por varias circunstancias, abandonó *Bethencourt* el archipiélago. Indispuesto con *Gadifer*, tuvieron ambos que presentarse al monarca, quien aprobó la conducta del primero, regresando *Gadifer* á Francia para no pisar más las tierras que descubrió en union del caballero normando.

Y cuando ya se habían convertido al cristianismo los indígenas de Fuenteventura, marchó *Bethencourt* á visitar su palacio de Granville, y multitud de franceses le acompañaron á su vuelta á las islas, con ánimo de establecerse en ellas.

Todavía le fué preciso desplegar gran actividad para afirmar su dominacion en las Canarias, pues algunos indígenas se mostraban firmes en mantener su independencia: los isleños de la Gran Canaria pasaron á cuchillo á 22 de sus hombres, y no sin grandes bajas pudo dominar á los de Palma y de Hierro, siendo de advertir que cuando iba á la conquista de la Gran Canaria en 1405, traspasó el cabo Bojador y operó un desembarco en la costa africana para reconocer el país.

Finalmente, sujetas ya las islas más rebeldes, bautizados la mayor parte de los indígenas, y repartido el territorio entre los colonos, nombró gobernador á su sobrino *Maciot*; obtuvo del rey de Castilla cartas para Inocen-

cio VII, y nombrado por éste obispo de las islas Alberto de Maisons, partió *Juan de Bethencourt* para Granville, donde vivió en activa correspondencia con su sobrino, y antiguos compañeros de aventuras hasta 1425, año de su fallecimiento.

En 1415, el rey de Portugal D. Juan I se apodera de la ciudad de Ceuta, y nombra gobernador de aquella importante plaza y de las tierras adyacentes y de las que se fuesen rescatando del poder de los infieles, á su hijo el infante D. Enrique, célebre por su valor, y mucho más todavía por su inteligencia é instruccion y entusiasmo, por los viajes y descubrimientos marítimos. Comienza con esto la exploracion inteligente y perseverante de la costa Occidental del África, limitada en los años y siglos precedentes á la marroquí, hasta tocar en el cabo *Non* frente á las Canarias.

En 1418, dos hidalgos, Juan Gonzalez Zarco y Tristan Vaz y Terxeira, de la servidumbre de D. Enrique, intentando doblar el cabo Bojador, fueron arrastrados mar adentro, y arrojados á una isla desconocida, situada en el meridiano de las Canarias, á la que dieron el nombre de *Porto Santo*. Dos años despues, y cuando ya habían establecido una colonia en la mencionada isla, descubrieron otra en sus cercanías, deshabitada y tan cubierta de bosques, que la llamaron isla de la *Madera*; la prendieron fuego, y cuando transcurrieron siete años se extinguió el incendio, plantaron sobre sus cenizas la caña de azucar y las famosas cepas de Borgoña y de Chipre.

Esta isla, así como la de los Azores, se supone con fundamento se conocían antes de la época que historiamos, pues genoveses, españoles é italianos, efectuaron expediciones por aquellos mares, y las señalaron en un mapa publicado en 1344. A esta feraz isla de la *Madera* se supone por tradicion poética se verificó la trágica historia del escocés Macham y su bella esposa Ana de Arfe, que en 1344, arrebatada por las corrientes la nave

que los conducía, hallaron en la isla de la *Madera* refugio y tumba á la vez.

Por esta misma época, en 1432, Gonzalo Velho *Cabral* descubre la isla de *Santa María*, la más austral del archipiélago de las *Azores* ó *Terceras*. Pero el archipiélago no fué explorado hasta el año 1445 por Van-der-Berg, navegante flamenco.

Pero en medio de todo, el cabo *Nou* continuaba siendo el último límite de las expediciones al Sur. D. Enrique, sin embargo, no era hombre capaz de sentir desaliento: «Si no lograis pasar el cabo, decía á los navegantes, hacedos á lo largo y tendreis algun descubrimiento; despues virad de bordo, y volveremos á empezar hasta que le hayamos doblado». Doce expediciones envió el infante, y todas regresaron sin cumplir su objeto, hasta que encomendó la empresa á Gil Yañez, quien en 1443 salvó el terrible cabo y trajo á D. Enrique flores cogidas 30 leguas más al Sur del Bojador. Adonde Yañez llegó, intentó llegar tambien un siglo ántes, casi en 1346, el piloto mallorquín Jaime Ferrer, autor de mejor atlas hidrográfico y geográfico que de su tiempo se conoce manuscrito.

Continuaron las exploraciones allende el cabo Bojador, pero con lentitud, pues cada jefe de flota apenas descubría algo, viraba en redondo é iba á recibir instrucciones del infante: en 1441, Antonio Gonzalez y Nuño Tristan se adelantan hasta el *cabo Blanco*, exploran el *rio del Oro*, la *isla de Arguin* y algunas del archipiélago de *Cabo Verde*. En un segundo viaje se cree que Tristan avanzó hasta *Sierra Leona*, entre los paralelos de 10 y de 5° latitud boreal.

Vicente Lagos, Antonio Noli, genovés, y Aloisio ó Luis de Cada Mosto, los tres á las órdenes del Infante D. Enrique y servicio de Portugal, exploran los mares y archipiélagos occidentales del Africa y completan la obra de sus predecesores. Del último y más célebre navegante se conserva una preciosa descripción de las tierras y costas

recien descubiertas, hasta el *Cabo Verde*, el rio *Gambia* y *Sierra Leona*, unos 7° más acá todavía del Ecuador.

Desde 1446 á 1480, intervalo de tiempo bastante largo, las exploraciones de la costa occidental africana se paralizaron en gran parte ya por efecto de las reyertas y disensiones entre los soberanos de Portugal y de Castilla, ya por resultado del fallecimiento del Infante D. Enrique, ocurrido en Ságres, su residencia predilecta, como puesto avanzado del Océano en 1463. La actividad individual, estimulada por la codicia, suplió, sin embargo, el abandono forzoso de la empresa por parte del gobierno portugués: y en este tiempo, gracias á los esfuerzos y diligencia de Pedro de Cintra, Fernando Gómez, Juan de Samtarem, Pedro Escalona, y otros osados navegantes, cuyos nombres y hazañas se han olvidado por incuria, penetróse en el golfo de Guinea, se recorrió toda la costa meridional hasta el golfo de Biafra, y se fueron sucesivamente descubriendo las islas de Fernando Póo, del Príncipe, Santo Tomás, Torisco y Annobon, y se rebasó la línea ecuatorial.

Apénas entronizado D. Juan II de Portugal, organiza una expedición en 1481, y dando el mando á D. Diego de Azambuja fueron de nuevo á explorar y colonizar la costa de Guinea. Posteriormente dispuso otra expedición, que en 1484, si ménos aparatosa que la anterior más importante, mandada por Diego Cam, y de la cual formaba también parte el famoso geógrafo Martin Behaim, natural de Nuremberg; rebasa el Cabo de Santa Catalina, llega al país del Congo, pasa 1125 millas más al Sur de la desembocadura del *Zaire*, y remonta la corriente de este río.

Vése, pues, que todas las exploraciones propendían á dar la vuelta al continente africano, cuya extensión no podía presentirse. ¿Hasta qué latitud se prologaba hacia el Sur? ¿Debía esperarse al darle la vuelta que fuera posible penetrar en los mares del Asia? Tal era la gran cuestión de aquella época. En los últimos días de Agosto del año 1486, dos naves, tripuladas por un puñado de bravos y expertos

navegantes y mandadas por *Bartolomé Diaz*, se hicieron á la vela con rumbo directamente al Sur; dejan á la espalda Loango, Congo, y Angola, Benguela, y despues de avanzar hasta el 24° de latitud y clavar en las arenas de la costa una cruz con el escudo de Portugal, resuelve *Bartolomé Diaz* aventurarse en el Atlántico, perdiendo de vista tierra; y con magnánima audacia correr derecho hacia el Mediodía. La tripulacion, extenuada por la falta de provisiones, se subleva y pretende volverse á Portugal; *Diaz* les exhorta, navegan aún 25 leguas, y cuando con ávidos ojos buscan puerto, sólo ven agua y más agua, inmenso mar que se dilata al Oriente, porque han llegado á las latitudes donde terminan el Africa, avanzando hasta la bahía de Algoa. Al regresar contemplan la extremidad meridional del mundo africano, y entónces, á los pies del imponente promontorio, se encrespan las olas agitadas y convulsas, mugen los vientos, retumba el trueno y rasga las negras nubes el fulgor del rayo: es que ante aquellos pequeños barcos y un centenar de marinos audaces, la naturaleza se extremece y tiembla, vencida y subyugada por la enérgica voluntad del hombre. En memoria de la borrasca, *Bartolomé Diaz* llamó *Cabo de las Tormentas* á las últimas tierras del Africa que van á perderse en el mar; pero Juan II, con más conciencia del hecho y más fe en el porvenir, le dio otro nombre, exclamando: «No quiera Dios que conserve uno de tan mal agüero... que se le llame el *Cabo de Buena Esperanza*».

Con el viaje marítimo de Diaz, coincidieron los de *Alfonso de Paiva* y de *Pedro de Covilham* en 1487, por tierra al Egipto y Abisinia y más tarde á la India, con objeto de cerciorarse de la posibilidad que podia reportar al reino de Portugal, relacionándose con los pobladores de aquellos tan remotos países. Ni *Paiva*, asesinado en el Cairo, ni *Covilham*, que disfrutó larga vida, regresaron nunca á su patria; pero el segundo, establecido en la Abisinia, despues de regresar del Indostan y de recorrer las costas orienta-

les del Africa, comunicó al gobierno portugués el resultado de sus pesquisas, y mantuvo con él frecuente y muy fructuosa correspondencia. Al organizar, pues, la siguiente decisiva expedición marítima, ya no se procedía á ciegas y como al azar, ó en busca de lo desconocido y como absurdo, sino que se pensaba simplemente en realizar un proyecto muy sensato y provechoso, aunque todavía de muy difícil ejecución y heróico desempeño.

En Julio del año 1497, *Vasco de Gama*, con solas tres naves y unos sesenta tripulantes, emprende la circunnavegación del África y viaje marítimo á la *India* ó tierras del extremo de Oriente; y despues de doblar el Cabo de Buena Esperanza, asciende por la costa oriental del continente hasta tocar en Sófala, Mozambique y Melinda; y, desde esta ciudad, única donde halló la expedición acogida benévola, se dirigió á la costa de Malabar y ciudad de Calicut, por entónces muy floreciente, donde desembarcó é intentó entablar amistosas relaciones con las gentes de varia procedencia allí establecidas. En Marzo de 1499, volvió á doblar el Cabo de Buena Esperanza, con rumbo á su patria, que avistó en el mes de Setiembre, y en el cual fué recibido como su pericia y arrojo sin precedentes merecían.

Por el derrotero trazado por Vasco de Gama, se lanzaron en demanda de las tierras, islas y mares de la India, multitud de otros osados navegantes é insignes capitanes; y en breves años, ántes del 1520, fueron descubiertas y escudriñadas las costas de Madagascar, el Archipiélago de las Malvinas é isla de Ceilán: la península de Málaca é isla de Súmatra; la de Borneo y las Molucas, ó islas famosas de las *Espicias*.

Los nombres de Cabral, Juan de Nova, de los Alburquerque y Almeida, de Suárez, Téllez, Meneses, Tristan, Sequeira, Abreu, Serrano, el infante D. Enrique y otros mil, adquirieron justa celebridad en la magna empresa del descubrimiento, conquista y colonización de aquellas

vastas regiones, entrevistas siempre en lontananza hasta que Bartolomé Diaz y Vasco de Gama rompieron y flanquearon la barrera que, si las defendía de la codicia feroz de los pueblos de Occidente, las mantenía también en feroz aislamiento, como relegadas para siempre del suave dominio de la religion cristiana, y sin influencia ni posible eficaz intervencion en los supremos destinos de la humanidad. A las Molucas, donde Jorge y Antonio Britto acababan de afianzar el poderío portugués, arribaron en 1522 los compañeros de Magallanes, que bogaban hacia el Occidente en busca de la ansiada y todavía muy lejana patria; y allí, pasado el primer momento de recíproca sorpresa, contendieron unos con otros, portugueses y castellanos, con la saña impía de enemigos irreconciliables. A la China y el Japon arribaron por mar los portugueses, ántes de mediar el siglo xvi. Y entre otros, recorrió por el año 1542, y describió despues aquellos países con lineamientos y colores un poco exagerados, el tan célebre cuanto desdichado aventurero Francisco Mendez Pinto, compañero del pirata Antonio Faria y de otros desalmados héroes.

Pero entre el viaje de Bartolomé Diaz al Cabo de Buena Esperanza, y la expedicion de *Vasco de Gama* en torno del África para arribar á Calicut, media un período de diez años, célebre en la historia de la Geografía, porque en él acontece el memorable descubrimiento de América.

V.

Descubrimiento de la América.

¿Los antiguos, han conocido la América?

Homero colocaba el Elíseo en el mar Occidental al lado allende de las tinieblas cimmericas: ¿era esta la tierra de Colon?

La tradicion de las Hespérides, y más tarde la de las islas Afortunadas, sucedieron á la del Eliseo, y áun cuando los romanos creyeron ver en las islas Afortunadas en las Canarias, no destruyeron la creencia popular de la existencia de una tierra más lejana aún en la parte occidental.

Nadie hay que ignore cuanto se ha dicho de la Atlántica de Platon, continente que al parecer debía ser mayor que el Asia y el África reunidas, y que estaba situado en el Océano Occidental, enfrente del estrecho de Gades, posicion exacta de la América. En cuanto á las ciudades florecientes, á los diez reinos gobernados por los reyes, hijos del Neptuno, etc., la imaginacion ardiente de Platon ha añadido estos detalles á las tradiciones egipcias. La Atlántica fué sumergida, se dice, en un dia en el fondo de las aguas; esta opinion equivale á desembarazarse á la vez de las narraciones de los navegantes fenicios, y de las consejas del filósofo griego.

Aristóteles habla de una isla llena de encantos, que el Senado de Cartago prohibió á sus marinos frecuentasen aquellos parajes bajo pena de muerte; y Diodoro nos cuenta la historia de una isla considerable y lejana, donde los cartagineses habían resuelto trasladar la metrópoli de su Imperio, si en África experimentasen algun desastre.

¿Qué se hizo de aquella Panchæa de Evhemero, negada por Strabon y Plutarco y descrita por Diodoro y Pomponio Mela, inmensa isla situada en el Océano al Sur de la Arabia, isla encantada donde el fénix construía su nido sobre el altar del sol?

Segun Ptolomeo, las extremidades del Asia se reunían en una *tierra desconocida*, que se unía al Africa por el Occidente.

Desde la caida del Imperio romano y la reconstruccion de la sociedad por los bárbaros, ¿no habrá tocado en las costas de América otra nave anterior á las de Cristóbal Colon?

Los viajes y descubrimientos de los escandinavos, mencionados en uno de los párrafos anteriores, por el N. del Atlántico y hacia las regiones septentrionales de América, se abandonaron y fueron dando al olvido desde el siglo XI. (1) Muy adelantado el XIV, los hermanos Nicolás y Antonio Zeni, marinos venecianos de noble estirpe al servicio de un Príncipe ó régulo de las islas *Feroe* y *Shetland*, volvieron de nuevo á navegar por aquellos mares y á visitar las costas de la Groelandia y algunas otras tierras, mal definidas, al S. de la última desamparada region. Los Zeni formaron una descripción manuscrita de sus viajes, y un mapa, algo fantástico, de las tierras por ellos exploradas; incluyendo al Sur de la Islandia y Noroeste de Escocia, entre los 64 y 65° de latitud Norte, una isla llamada Frislandia: al Oeste de esta isla y al Sur de Groelandia indica también dos costas, y las distingue con los nombres de *Estotilandia* y *Droceo*. Cuenta que unos pescadores frislandeses naufragaron próximos á las playas de Estotilandia, donde permanecieron bastantes años y llegaron á hablar el idioma del país, cuyos naturales, un tanto civilizados, comerciaban con la Engroelandia en azúcar, pieles y pez, y poseían en su real biblioteca libros latinos. Suponen los geógrafos que la Estotilandia es la isla de Teranova, poblada por los colonos escandinavos de Vilandia y Groelandia, que en tres siglos habían alterado su lenguaje hasta el punto de hacerse ininteligible á los hombres de su raza; los libros latinos serían llevados tal vez por el obispo que en 1121 pasó á Vilandia á predicar el Evangelio. Confirman estas suposiciones, la palabra Estotilandia, palabra escandinava, que vale tanto como *tierra exterior del Este*. El soberano de Estotilandia confió á los naufragos la misión de explorar los mares que se extendían al al Sur de sus dominios, y al cumplirla llegaron los frislan-

(1) Viajes y descubrimientos efectuados en la Edad Media por D. Ricardo Beltran Róspide.

deses á la isla de Drogeo, cuyos habitantes, antropófagos, los devoran, ménos á uno, que por ser diestro pescador lo retienen como esclavo. Despues de largo cautiverio, pudo huir á su patria, y allí refirió que la tierra donde había sufrido la esclavitud era muy dilatada y parecía *un nuevo mundo*, y que si los indigenas de la costa se señalaban por sus bárbaras costumbres, hacia el Sudoeste halló pueblos más cultos que tenían ciudades y templos. Sabido esto por el príncipe reinante, dirigió una expedicion á aquellos lugares, la que, despues de descubrir una isla llamada Icaria, tuvo que buscar refugio en las costas de Groelandia, obligada por las tempestades.

Drogeo parece ser la Nueva-Escocia, y Malte-Brun cree que los pueblos civilizados que vivían en ciudades y oraban en templos son pueblos de la Florida, Luisiana ó Méjico, en cuyo caso el frilandes debió recorrer por el interior toda la costa oriental y meridional de la América del Norte.

En los Sagas escandinavos se vislumbran huellas de otra expedicion á América verificada por los irlandeses ántes del año 1000. Los normandos establecidos en Vlandia oyeron de los Skrelingas que hacia el Sur, y más allá de la bahía de Chesapeake, vivían hombres de piel blanca que caminaban llevando delante de sí especie de banderas y hablando en alta voz; y los colonos les creyeron pueblos cristianos que iban en procesion con estandartes y entonando himnos religiosos. Karlse fue llama país de los hombres blancos á las costas situadas entre la Virginia y la Florida, y segun referencias de la segunda mitad del siglo xi, el islandés Ari Marson fué arrojado por una tempestad en 982 á la costa donde vivían los hombres blancos. De aquí suponer que pueblos convertidos ya al Evangelio, visitaron y poblaron la América años ántes del descubrimiento de *Leif*.

Humbola opina que Colon no adquirió en Islandia el menor vestigio de América, fundándose en que si hubie-

ra querido buscar ese país no hubiera marchado en su primer viaje en direccion Sudoeste. Tal argumento sólo prueba que Colon no aspiraba á visitar de nuevo las tierras descubiertas por los normandos, y, en efecto, sabido es que al fin del siglo xv el único pensamiento que preocupaba á los marinos y á los pueblos mercantiles era facilitar las comunicaciones con Asia, y llegar al Oriente por los caminos de Occidente. A esto aspiraba Colon, y hé ahí por qué tomó la direccion Sudoeste, y creyó más sencillo, puesto que el mundo era redondo, cortar los meridianos y caer en línea recta sobre las tierras citadas por los exploradores y viajeros de Asia: no pensaba que existiera un nuevo continente; como los geógrafos de su época, suponía que Groelandia, Vilandia, Bercil, las Antillas, la costa del Labrador, adonde arribó Sebastian Cabot en 1487, eran prolongaciones de tierras europeas y asiáticas; y el único fin y propósito que le guió al dirigirse á Occidente, fué llegar á las extremas regiones Orientales del antiguo mundo. En cuanto á la ruta al traves del Océano, no podía ménos de estar libre. En efecto; ¿quién había de haber previsto ni sospechado jamás al existencia de un obstáculo de más de mil doscientas cincuenta leguas de extension colocado entre Europa y Asia, y que se llamaba América?

Es preciso observar, por otra parte, que los sabios de la Edad Media no creían que las costas del Asia estuvieran situadas á más de dos mil leguas de las de Europa. Aristóteles suponía el globo terrestre más pequeño que lo es realmente: «Cual es la distancia desde las últimas costas de España hasta la India? decía Seneca. La de muy pocos dias si el viento es favorable á la nave.» Tal era el parecer de Estrabon. Esta ruta entre la Europa y el Asia debía ser corta. Además debían asegurar la facilidad de las comunicaciones trasoceánicas, los puntos de escala, tales como las Azores y las islas Antilia, cuya existencia se admitía en el siglo xv entre Europa y Asia.

Puede, pues, afirmarse que este error de distancia tan generalmente admitido, ofreció la ventaja de impulsar á los navegantes de aquella época á intentar la travesía del Atlántico. Si hubieran sabido la verdadera distancia que separa la Europa del Asia, esto es, cinco mil leguas, no se habrían aventurado en los mares del Oeste.

Debemos tambien decir, que algunos hechos daban ó más bien parecían dar la razon á los partidarios de Aristóteles y de Estrabon, que creían en la proximidad de las costas orientales. Asi, navegando un piloto del rey de Portugal á cuatrocientas cincuenta leguas del cabo de San Vicente, situado en la punta de los Algarves, encontró un pedazo de madera adornado con esculturas antiguas, que sólo podían provenir de un continente lejano. Cerca de la isla de la Madera habían encontrado unos pescadores un poste esculpido y largos bambues, que por su forma parecían á los de la península India. Además, los habitantes de las Azores encontraban con frecuencia en sus playas pinos gigantescos de una especie desconocida, y un dia recogieron dos cuerpos humanos «cadáveres de ancha faz, dice el cronista Herrera, que no se asemejaban á los de los cristianos.»

Estos diversos hechos agitaban, pues, las imaginaciones. En el siglo xv no se conocía la existencia de las grandes corrientes del Atlántico que al aproximarse á las costas europeas les trae residuos americanos; había fundamento para atribuir á los restos un origen puramente asiático. El Asia no se hallaba, pues, muy distante de Europa, y las comunicaciones entre estos dos extremos del viejo continente debían ser fáciles.

Asi es que ningun geógrafo de aquella época pensaba que pudiera existir un nuevo mundo, lo cual conviene consignar categóricamente. No se trataba, pues, de buscar esta ruta del Oeste, de extender los conocimientos geográficos. No: los que se pusieron á la cabeza de este movimiento y los que preconizaron esta travesía del Atlán-

tico, fueron los mercaderes, que sólo pensaban en su tráfico y en verificarlo por el camino más corto.

Debe tambien añadirse que la brújula, inventada segun la opinion más general hacia el año 1304 por un tal Flavio Gioja, natural de Amalfi, permitía á las embarcaciones alejarse de las costas y aventurarse fuera de la vista de la tierra; además, Martin Behsain y dos médicos de Enrique de Portugal, habían encontrado el medio de guiarse por la altura del sol y de aplicar el astrolabio á las necesidades de la navegacion.

Admitidas estas ventajas, la cuestion comercial de la ruta del Oeste era tratada diariamente en España, en Portugal, en Italia, país donde la ciencia es obra de la imaginacion, respecto á las tres cuartas partes de sus habitantes. Se discutía y se escribía. Sobrexcitados los comerciantes, impulsaban á los sabios al estudio. Formábase un grupo de hechos, de sistemas, de doctrinas, siendo ya tiempo de que una sola inteligencia llegara á reunirlos y se los asimilase. Todas estas ideas esparcidas, concluyeron por acumularse en la cabeza de un hombre que tuvo en un grado extraordinario el genio de la perseverancia y de la audacia.

No disputemos á un grande hombre la obra de su genio. A pesar de las exploraciones verificadas por los Zeni y de la tradicion muy difundida y como presentimiento de que al Oeste de Europa y Africa había nuevas tierras que descubrir, nadie, durante un siglo, concibió el proyecto de navegar en su demanda, alejándose resueltamente en aquella direccion de los antiguos continentes, hasta que Cristóbal Colon comenzó á madurarle en esta época y fué poco á poco dándole forma y color, y revisitiéndole de todos los caracteres de racional y hacedero. La gloria de Colon no consiste en haber llegado sino en haber partido.

¡Cristóbal Colon! ¿quién no ha escuchado alguna vez este nombre? ¿Quién no conoce los desprecios que sufrió

en casi todas las córtes de Europa al proponer á los reyes y á los sabios su descabellado proyecto de lanzarse á descubrir un nuevo mundo tan extenso como el antiguo? ¿Quién no sabe que una reina española, una heroína castellana, Isabel I *la Católica*, le acogió á despecho de tantos poderosos del orbe, escuchó con interés los planes que bullían en aquella maravillosa cabeza, creyó con la misma inquebrantable fe que supo elevar la debilidad de su naturaleza sobre el poder robusto de la morisma, en la posibilidad de ver realizados sus proyectos y esperanzas, se despojó de sus joyas porque las colosales guerras de ocho siglos contra todo el poder de Mahoma habían agotado los recursos y la riqueza de España para armar y equipar tres navíos: la *Santa María*, en que iba el mismo Colon, la *Pinta* y la *Niña*, mandadas por los hermanos Alonso Pinzon y Yañez Pinzon, poniendo esta escuadrilla á disposicion del venerable marino, y nombrándole desde luégo almirante y virrey de todos los países que descubriera? ¿Quién ignora que despues de mil peligros, sinsabores y zozobras logró la realizacion completa de su grandioso pensamiento, descubriendo en la noche del 11 al 12 de Octubre de 1492 la isla de San Salvador, llamada por los indigenas *Guanahani*, distante unos 400 kilómetros de las costas de la Florida, y hoy forma de las Lucayas? ¿Quien no sabe que al año siguiente descubrió las Antillas, y en 1498 la Trinidad y el continente de América? ¿Quién no se asombra al ver la mísera recompensa que entónces y despues ha recibido en premio de los servicios inapreciables que la humanidad entera debe á este grande hombre, que sólo beneficios supo hacer á sus semejantes?

Si tan fácil era la empresa que durante veinte años se estuvo brindando á llevar á cabo, ¿por qué nadie le atendió? ¿Quién en sus predicciones descubrió los vestigios del genio y no los confundió con los sintomas de incurable locura? ¿El padre guardian de Santa María de la Rábida; el

físico de Palos; algunos marineros entusiastas de la ribera del Odiel; y una reina generosa, modelo de mujeres! Para el resto del mundo, nunca pasó Colon de la categoría de un insensato importuno, hasta que volvió de América triunfante.

Colon nació en la república de Génova en 1436, y murió postergado, envidiado y horriblemente perseguido el 20 de Mayo de 1506, en Valladolid.

VI.

Viajes y descubrimientos de los compañeros de Colon (1).

Continúan los descubrimientos.

Juan y Sebastian Cabot dan á Inglaterra la América septentrional; Cortereal rehabilita á Terranova, da nombre al Labrador, examina la entrada de la bahía de Hudson, que toma el nombre de *Estrecho de Anian*, y por ella espera encontrar paso á las Indias Orientales.

En 1499, Alonso de Ojeda, uno de los inmortales compañeros de Colon, con cuatro bajeles se dirige, siguiendo las huellas del Almirante en su tercer viaje, hacia las costas superiores de la América meridional, y las explora en una gran longitud. Con Ojeda navegó, casi no se sabe en que concepto, el florentino *Amerigo Vespucci*, narrador del viaje, y el cual, por un extraño capricho de la suerte, ajeno á su voluntad, dió nombre al continente descubierto anteriormente por Colon. Ojeda hizo otros dos viajes al *Nuevo Mundo*; y cuatromás *Vespucci* en distintas ocasiones y con objeto vario.

Vicente Yañez Pinzon, el antiguo capitán de la *Niña*, equipa por su cuenta y la de sus deudos y amigos una es-

(1) *Breve noticia de los viajes marítimos y descubrimientos geográficos*, por D. Miguel Merino.

cuadrilla, y en el mes de Diciembre de 1499 se da á la vela, no ya precisamente al Oeste de las Canarias, sino hacia el Sudoeste; rebasa la línea equinoccial y toca en la costa del Brasil, hacia el cabo de *San Agustin*, donde desembarcó para tomar posesion por el rey de España de aquella nueva tierra. Pocos meses más tarde, el portugués Pedro Alvarez Cabral, despachado á la India para completar la obra de Vasco de Gama, con numerosa y bien equipada flota, huyendo de la procelosa costa Africana é inclinándose para ello hacia el Sudoeste, visita tambien el Brasil, del cual se posesiona como de tierra por nadie antes que él descubierta, á nombre ó en representacion de su patria.

En 1500 se verifican las expediciones de Diego de Lepe y Alonso Velez de Mendoza, por el derrotero que un año antes siguiera Yañez Pinzon. La casi simultánea con la anterior de Rodrigo de Bastidas, con el célebre guipuzcoano piloto de Colon, y más tarde de Ojeda y de Vespucci, Juan de la Cosa, á los golfos de Venezuela y de *Uraba* ó *Dariem* y bocas del rio *Magdalena*.

En 1508, Pinzon y Juan Díaz de Solís intentaron costear el Brasil, pero fué miserablemente esterilizada por la discordia á falta de avenencia entre ambos insignes navegantes y arrojados aventureros.

Posteriormente, en 1514, el mismo Solís, á quien se tenía en estima por su pericia náutica, emprendida con ánimo resuelto de costear toda la América hasta encontrar algun paso para el *mar del Sur* descubierto en 1513 por Balboa desde las peñas del istmo de Darien; y la cual, en las márgenes del rio de *La Plata*, terminó de un modo horrendo con la muerte de Solís y de varios compañeros suyos.

Juan Ponce de Leon, soldado valeroso, conquistador y gobernador de Puerto-Rico, emprende el descubrimiento y exploracion de *La Florida*, y señala á los navegantes la gran corriente maritima, escapada del golfo mejicano por

el canal ó estrecho de *Bahama*, que tanto facilita los viajes de regreso á Europa.

Al año siguiente, 1513, Vasco Nuñez de Balboa, tan animoso como infortunado, trepa á las cimas de Dariem, y olvidándose de las miserables y sangrientas discordias entre él y sus demás compañeros reinantes ó latentes, saluda con júbilo indescriptible el *mar del Sur ó Pacífico*, y descende presuroso hasta bañarse en sus aguas, de las cuales, segun costumbre de la época, toma formal posesion á nombre de la patria. Y dos años despues apareja una escuadrilla y hiende las olas de aquel inmenso mar con tan sublime arrobamiento contemplado.

En 1517 á 1519, Velazquez, gobernador de la isla de Cuba, apresta algunasna ves y se las confia sucesivamente á Francisco Hernandez de Córdoba y Juan Grijalva, para que exploren y deslinden, por Occidente y Mediodia, las costas del seno mejicano, golfo de *Campeche* y península de *Yucatan*; las tierras que el segundo de aquellos navegantes deno inó la *Nueva España*.

De la Jamáica, por disposicion tambien del gobernador Garay, salió Alonso Alvarez de Pineda con objeto de completar el reconocimiento de la Florida, verificado muy imperfectamente años antes por Ponce de Leon y de Santo Domingo, por iniciativa y cuenta propias zarpó un año más tarde el lincenciado Lúcas Vazquez de Aillon con direccion á las Lucayas y costa oriental de aquella península, elevándose hasta la del actual estado de la Carolina.

Y Hernan Cortés, á poco de posesionarse del imperio mejicano (1519 1521), por el Norte y por el Sur y por el Oeste, manda diversas expediciones exploradoras que ensanchan por todas partes los límites de las tierras conocidas. El *mar de Balboa* fué tambien saludado y surcado por el mismo Cortés, descubridor en 1536 de la península de *California*, del golfo de su nombre ó mar *Bermejo* y de las tierras y costas colindantes.

Y los hermanos Pizarro, Almagro, Valdivia, Perez de la Rúa y otros tantos célebres aventureros, conquistadores de los reinos del Perú y de Chile, antes de penetrar en ellos y despues de dominados, se consagraron al estudio práctico de su geografía, disposicion y naturaleza, como de los demás territorios adyacentes á donde el viento de la fortuna ó el huracan de la desgracia fatalmente les impelian. Modelo de viajeros intrépidos, dotado de gran bondad y espíritu observador, lo fué en este tiempo Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, que durante diez años (1528-1537) anduvo como perdido con otros cuatro compañeros de su miseria y desventuras peregrinando de un lado para otro, desde la costa de la Carolina hasta la del mar Pacifico y fondo del golfo de California, salvando rios y montes y medrosos despoblados en peligrosos tratos con las tribus indias; hoy cautivo, mañana en libertad, y á cada momento y siempre en inminente peligro de perecer. Pero ni pereció en esta jornada, ni en lo más mínimo desmayó su generoso espíritu; pues nombrado en 1540 gobernador del Paraguay, con residencia en la *Asuncion*, al llegar con la gente que desde España le acompañaba á la isla y puerto de *Santa Catalina*, junto á la costa del Brasil, tomó tierra, y por tierra, atropellando por todo género de apuros y peligros, pero sin pérdida de un solo hombre, se dirigió á la ciudad mencionada y logró posesionarse del cargo que se le habia confiado, despues de recorrer en setenta dias más de cuatrocientas leguas de camino, por donde ningun extraño antes que él habia penetrado.

El portugués Hernando de Magallanes, experto navegante y soldado valeroso, en ambos conceptos bien probado durante el descubrimiento y conquista de las *Indias Orientales*, mal contento de su gobierno, que ni pagó sus servicios, ni supo con oportunidad apreciar lo que valia, pasó á España, donde se naturalizó en 1517 y se brindó luego á conducir una flota á las Molucas, sobre cuya posesion Portugal y España contendian entonces, caminan-

do por el Oeste y buscando un paso para ello por las regiones meridionales de América. Con cinco pequeñas naves tripuladas por 327 hombres, la *Trinidad*, mandada por el mismo Magallanes, la *San Antonio* por Juan de Cartagena, la *Victoria* por Luis de Mendoza, la *Concepcion* por Gaspar de Tejada, y en la cual navegaba también en clase de segundo Juan Sebastian del Cano, y por piloto Juan Serrano; la *Santiago*, de muy escaso porte; el famoso almirante salió de Sanlúcar el 27 de Setiembre de 1519, y después de tocar en las Canarias, costa del Brasil y río de La Plata á principios de Marzo de 1520, se refugió en el puerto de San Julian por los 50° de latitud austral, con el propósito de sortear allí los temporales del invierno. Pero descontentos de su autoridad los otros principales jefes de la expedición se rebelaron en contra de Magallanes; y, para apaciguar el alboroto y restablecer la disciplina, fué preciso hacer sangrienta justicia con Mendoza y con Quesada y desamparar en la costa, entregándole á más terrible suerte, á Juan de Cartagena. Abandonado en Octubre el puerto de San Julian, el 6 de Noviembre embocaron los expedicionarios el *Estrecho*, que por de pronto se llamó de la *Victoria* y luego de *Magallanes*, y veintidos días después penetraban en el Pacífico. Pero, durante el paso de un mar á otro, la nave *San Antonio* se retrasó, desertó y volvió á España, y como la *Santiago* había poco antes naufragado, la flota quedó reducida desde entonces á tres solas naves. Con ellas surcó Magallanes el Pacífico, cortando el ecuador el 13 de Febrero de 1521, y arribando sin contratiempo alguno, pero también sin verificar en tan larga travesía ningún descubrimiento notable al archipiélago de los *Ladrones* (Marianas), y poco después al de las islas *Filipinas* en el siguiente mes de Marzo. En las Filipinas, Magallanes fué en la apariencia bien recibido por el rey del Zebu; pero, habiendo desembarcado con parte de su gente para auxiliarle contra otro reyezuelo su enemigo, pereció lastimosamente en

desigual refriega con los naturales del país. Reducido con esto el número de los tripulantes, fué menester abandonar despues de incendiada la *Concepcion* y en la *Trinidad* y la *Victoria* huir de aquella no muy hospitalaria tierra.

Los compañeros de Magallanes se dirigieron á las Molucas costeando las islas de Borneo y Celebes, y llegaron, por último á Tidor donde reinaba un príncipe enemigo del de Ternate, protector de los portugueses. Pero estos se apoderaron bien pronto de la *Trinidad*, por averiada con todos sus tripulantes, y solo la *Victoria*, gobernada por Sebastian del Cano y servida por tristes 18 marineros, logró escapar de la refriega, y por el cabo de Buena-Esperanza regresar á Sanlúcar el 6 de Setiembre de 1522, despues de haber *circunnavegado* el mundo.

El caballero D. García Jofre de Loaisa, acompañado como piloto mayor de Juan Sebastian del Cano, con flota de seis bajeles y tripulacion de 450 hombres, salió de la Coruña en el mes de Julio de 1525 con destino á las Molucas por el derrotero trazado por Magallanes. Hasta Enero del siguiente año no llegaron al *Estrecho* de este nombre, que tardaron en pasar otros cuatro meses. Y al desembocar en el Pacífico se desató contra la flota una furiosa tempestad que la dispersó y maltrató duramente. El *patache*, ó pequeño, galeon *Santiago*, gobernado por Santiago Guevara, ascendió por el Oeste de la América hasta Tecoantepec, en Méjico, donde fué socorrido por Cortes. Loaisa y Sebastian del Cano fallecieron en alta mar, cerca del Ecuador. Y los expedicionarios restantes, al mando de Alonso de Salazar, avistaron el archipiélago de los Ladrones en Setiembre de 1526, y de allí pasaron á las Molucas, donde los portugueses los recibieron como cuatro años antes habian recibido á los compañeros, sin ventura, de Magallanes. Hernando de la Torre y Andrés de Urdaneta fueron los pocos que, tras sangrientas guerras entre portugueses y castellanos, lograron escapar y regresar á Es-

paña diez años más tarde, dando la vuelta por el cabo de Buena-Esperanza.

Desde la costa occidental de la Nueva-España, Alvaro de Saavedra en 1527, despachado por Hernan Cortés en auxilio de la flota dispersa y mal parada de Loaisa, se dirige también hácia las Molucas, á donde arribó sin dificultad. En la travesía descubrió varias islas del Pacífico, y entre otras una parte de la *Papúa*, ó Nueva-Guinea. Pero los vientos contrarios se opusieron tenazmente á su regreso á Nueva-España y falleció sin conseguirlo en alta mar.

Simon de Alcazaba, caballero portugués al servicio de España, se dirige con dos naves desde San Lúcar en 1534 al estrecho de Magallanes y con el propósito de explorar la costa occidental de la América. Pero detenido en las riberas de la Patagonia, parte de su gente desembarca y se interna tierra adentro, al mando de Rodrigo de la Isla, y la otra parte se insurrecciona en tanto y le asesina.

La misma dificultad que para cruzar el Pacífico viniendo de la parte de Filipinas, había para descender por la costa occidental de la América, desde el Perú hácia el estrecho de Magallanes. Y el piloto Juan Fernandez en 1564 tuvo la gloria, como Urdaneta, de indicar á los marinos el derrotero más conveniente de este viaje, aconsejándoles se desviasen considerablemente de la costa para encontrar los vientos propicios que debían empujarles hácia el Sur. Juan Fernandez descubrió en uno de sus viajes por aquellas aguas la isla de su nombre á 110 leguas de la costa de Chile; otra pequeña isla mucho más al Oeste denominada de la *Pascua*, de la cual no se volvió á tener noticia cierta hasta 200 años más tarde en que la buscó con grande empeño el famoso capitán Cook, y aun hay quien supone descubridor también de la *Nueva-Zelandia* y de otras tierras australes. En la isla de *Juan Fernandez* vivió abandonado durante cuatro años, en los principios del siglo XVIII, el piloto Alejandro Selkirk, procedente de un

barco pirata; prototipo del Robinson Crusoe, que la fantasía del novelista Defoe acabó de crear tomando por base la singular y verificada historia de aquel desventurado.

El adelantado Alvaro de Mendaña, zarpó del Callao en 1567 para un viaje de descubrimiento por el Pacífico y sucesivamente visitó las islas de *Salomon* y la de *Santa Cruz* y el archipiélago de *San Francisco*. Y en otro viaje muy posterior verificado por el año 1595, descubrió las *Marquesas de Mendoza*, las más insignificantes de *San Bernardo*, y las que tiempo andando denominó Cartaret de la *Reina Carlota*.

En los años 1577 á 1580, el inglés Francisco Drake dió la vuelta al mundo, y en 1586 Tomas Cavendish dió tambien dicha vuelta recorriendo la costa de California y archipiélagos filipino, de Borneo y de la Sonda.

Pedro Fernandez de Quiros, célebre piloto y compañero de Mendaña en su segundo viaje de exploracion al Pacífico, verificado durante el año 1596, salió del Callao el 2 de Diciembre de 1605, y al cabo de seis semanas descubrió por los 18° 10' de latitud austral, la isla que denominó *Sagitaria*, á cuyas riberas llegó nadando, antes que nadie el jóven y valeroso Francisco Ponce, y la cual se supone ser la famosa *Tahiti* en el archipiélago de la *Sociedad*, y más al Oeste descubrió luego nuevas tierras que se figuro debian constituir un gran continente, denominado por el *Australia del Espiritu Santo*; muy probablemente las *Grandes Ciudades* de Bonganville y las nuevas *Hebridas de Cook*. Su segundo, Luis de Torres, navegó más al Poniente todavía; se posesionó de la *Nueva Guinea*, avistó la Nueva Holanda, que designó con el nombre de *Terra Australia*, y pasó por entre ambas inmensas islas al traves del *Estrecho* que aun conserva su nombre. Quiros y Torres deben contarse entre los más ilustres navegantes de la numerosa pléyade española.

El tercer viaje de los holandeses alrededor del mundo, tuvo lugar en 1645 y fué hecho por Jacobo Lemaire y

Guillermo Cornelio Schoten de Horn, que descubrieron el *Estrecho de Lemaire*, penetraron en el Océano austral y en el Pacífico, doblando el cabo de *Horn* ú *Hornos*, término de la América.

Guillermo Dampier dió tres veces la vuelta al mundo, y en 1699 descubrió la *Nueva-Bretaña Nueva-Irlanda* y recorrió toda la costa septentrional de la Nueva Guinea.

Y finalmente desde 1708 á 1763, diferentes marinos ingleses, franceses y holandeses hicieron multitud de viajes alrededor del mundo, en los cuales tuvieron lugar varios descubrimientos, sirviendo además estos viajes para conocer mejor los países descubiertos anteriormente.

VII.

Viajes de Cook, Lapereouse y Deumont d'Urbille.

La exploracion inteligente de las aguas del Pacífico y atenta determinacion de los derroteros más á propósito para surcarlas, bien puede decirse que habian quedado abandonadas desde los tiempos de Juan Fernandez, Urdaneta, Drake, Gali, y de Mendaña y Quirós. Decaido el poderio naval de España y amortiguado en sus hijos aquel sentimiento por todo lo grande y desconocido y como inasequible, que á la concepcion y desempeño de las más heróicas empresas los habia impulsado, cúpoles principalmente á Inglaterra y Francia la honrosa tarea de completar dos siglos más tarde la obra iniciada por los españoles.

La colonizacion de las islas *Malvinas* que franceses, ingleses y españoles se disputaban, provocó en aquella direccion, y poco despues á través del Pacífico y en torno de la Tierra, cuatro expediciones marítimas, memorables y casi simultáneas; las del almirante francés Bouganville y

del comodoro inglés Byron, y las de los capitanes ingleses tambien Wallis y Cartaret.

Fué la primera y una de las más notables la capitaneada por el marino de más fama entre los ilustres James Cook, la cual zarpó en Plimouht en 26 de Agosto de 1768. Exploró la Nueva-Zelanda y observó que se dividia por un canal que hoy se llama Estrecho de Cook. Permaneció tres meses en la isla de Tahiti para observar el planeta Venus y regresó á Inglaterra para salir de allí en otra nueva expedicion. Se trataba otra vez de dar la vuelta al mundo pasando por las mayores latitudes, y recorrer particularmente cada uno de los puntos del Océano Pacífico que hasta entonces no se habia examinado, á fin de resolver la cuestion del continente austral tantas veces controvertido, Cook emprendió esta expedicion y partió con dos buques en Junio de 1772, exploró las islas descubiertas por Kerquelen, visitó despues la Nueva-Holanda y Nueva-Zelanda descubriendo la Nueva-Caledonia.

Hácia el año 1777, perdida la esperanza de hallar la tierra austral, puso la vista en el Norte, anhelando saber si realmente existia un paso hácia el Polo que pudiese evitar á los navegantes europeos el rodeo del cabo de Buena-Esperanza.

Recorrió otra vez la isla de Taiti y continuó avanzando hácia el Norte; en una de estas expediciones halló las islas que llamó de *Sanwich*. Despues de haber desembarcado en Owhyhée, donde se proveyó de todo lo necesario, dirigiéndose siempre al Norte, fondeó en la bahia de Nouka, y avanzando más hechó el ancla en una isla llamada Ounalashka, luego en el cabo del príncipe de Gales, *Cabo oriental*, situado en la punta más oriental de la Siberia, donde tuvo la gloria de cerciorarse de la aproximacion de los dos continentes, que en aquella época era dudosa.

De allí volvió por medio de una sinuosa navegacion á las islas de *Sanwich*, y en refriega ocasionada por robos

cometidos por los salvajes, puso fin á su vida en Orrhyée, donde murió cobardemente herido de varias puñaladas.

El buque volvió el 4 de Octubre de 1778 á Europa con tan triste nueva, que causó un duelo general en Inglaterra.

En el año 1786 el marinero francés Juan Francisco Ga-laup de Laperouse salió de Brest con los buques la *Bou-sole* y la *Astrolabe* para hacer un viaje alrededor del mundo, y despues de fondear en las islas de Sanwich, alcanzó la expedicion la costa del Noroeste de América á los 59 grados de latitud, sondeando minuciosamente gran parte del litoral y atravesando en seguida el grande Océano, fijando la situacion de las islas de los Ladrones. Siguió Laperouse por la costa de Corea, descubrió el cabo *Noto* en la costa del Oeste del Japon, arribó á la costa de la Tartaria á los 42 grados de latitud, y á los 45 grados descubrió un puerto que llamaban *Bahia de Ternay*. Descubrió tambien en seguida el Estrecho que separa la isla de *Yero de la Saghalian* ó *Tarrakai*, llamado por los indigenas *Teoka*, al cual se denominó *Estrecho de Laperouse*, volvió á la Oceania, y desde sus últimas noticias fechadas en Nueva-Holanda no se oyó hablar más de él, aguardándole en vano diez años. El gobierno francés dispuso practicar exploraciones, que confió al almirante *Entrecasteaux*, para averiguar su paradero; pero las primeras noticias que ha habido de él fueron en 1825. Un capitán inglés llamado *Mr. Peter Dillon*, pasando por la isla de *Ti-copia*, encontró en poder de un marinero prusiano que estaba en el país, muchos objetos que indicaban haber pertenecido al desgraciado Laperouse, y que este marinero habia obtenido de los naturales de una isla inmediata llamada *Mallicolo*. Las autoridades de *Calcuta*, á cuyo puerto habia tenido que arribar *Dillon* por el mal estado de la tripulacion, le dieron el mando de una navegacion y regresó á *Vanikoro*. Despues de haber recogido de los naturales un gran número de restos que le confirmaron

que se hallaba en el sitio del naufragio de Laperouse, viendo que las enfermedades volvian á debilitar la tripulacion, emprendió su retorno á Nueva-Zelanda y puerto de Jakson.

Entretanto el capitan Deumont d'Urbille, mandado por el gobierno francés con el *Astrolobio*, llegó á Ticopia el 10 de Febrero de 1828 y allí recogió los cañones franceses y otros restos de la expedicion, y levantó un monumento á la memoria de Laperouse y de sus compañeros.

En 1789 á 1793 el español Vadés, acompañado de Malaspina y del naturalista aleman Tadeo Henke, dió la vuelta al mundo. De 1790 á 1793 la dió tambien el comerciante francés Estéban Marchan; en su viaje descubrió la isla á que dió su nombre, las islas Baus ó Nakalisha, Maese y Chanal y una multitud de puertos y bahías en la costa Noroeste de América. De 1791 á 1792 el capitan Edwards hizo un viaje alrededor del mundo, en el que descubrió algunas islas.

De 1800 á 1804 tuvo lugar el gran viaje de Alejandro Humboldt y de Bouplaud, los cuales recorrieron toda la América y suministraron una multitud de datos y noticias importantes para las ciencias.

El viaje del inglés Turhbull de 1800 á 1804 sirvió para conocer mejor la nueva Gales del Sur y las islas de Sauwich.

De 1803 á 1806 se verificó el primer viaje por los rusos alrededor del mundo: este viaje le hicieron Kruseustern, Bellinghausens, los dos Kotzebue, Lisanskoy, Horner, Tilesins, Langsdosf; en él descubrieron las islas Orloff. Las Marquesas, el estrecho de Sanwich y otras varias islas fueron exploradas científicamente y dadas á conocer mejor. De 1815 á 1818 tuvo lugar otro viaje hecho por orden del gobierno ruso alrededor del mundo.

Esta expedicion iba dirigida por el capitan Oton de Kotzebue, que nueve años antes habia acompañado á Kruseustern en su viaje. El objeto de esta expedicion,

para lo cual se le dió el buque *Rurik*, era conocer mejor los descubrimientos hechos en los siglos xvii y xviii por los holandeses en el Océano Pacífico y buscar un paso al Noroeste por el estrecho de Behring. Llevaba Kotzebue por compañeros á Schichmarefi, Sacharm, el naturalista Chamirro, Wormskjold, Eschholzy Choris; descubrieron una multitud de grupos de pequeñas islas, á las que dieron el nombre de Rumianzoff, grupo de Spiridoff, etc. Kotzebue hizo su tercer viaje en 1823, y en él descubrió tres islas á las que dió los nombres de Bellingshanse y Kurduloff, que eran los de dos de sus oficiales y de *Predpoifatgc*, que era su buque.

En su segundo viaje, habia dado su nombre á un Estrecho. Kotzebue llegó á Kronstadt de vuelta de su tercer viaje el 16 de Julio de 1826.

De 1817 á 1820 hizo un viaje alrededor del mundo el marino francés Freysinet; el objeto principal de este viaje era estudiar el magnetismo terrestre y conocer bien la figura de la tierra.

El francés Duperrey dió la vuelta al mundo en 1822 á 1825, en union de Dumon d'Urbille, Lesson y otros, descubrieron la isla de Clemont-Tonnerre y otras varias. El primer viaje que han hecho los prusianos alrededor del mundo tuvo lugar de 1822 á 1824 bajo la direccion de Harmsen.

En 1824, el ruso Tchistiakoff dió la vuelta al mundo. Dumont d'Urbille hizo su segundo viaje en 1825 á 1828. De 1825 á 1834, se verificaron tres viajes alrededor del mundo hechos por marinos prusianos.

Dumon d'Urbille hizo su tercer viaje alrededor del mundo de 1837 á 1840; en él descubrió las tierras de Adelia y Clari.

Parry, en el año 1819, descubrió la isla de Meville y Georgia septentrional. En el año 1829, James Rosse descubrió la tierra Boothia Feliz (Polo Artico.) Biscoe descubrió en 1833 la tierra Kem de Enderby (Polo Artico.) En

el mismo año Morrel, norte-americano, descubrió la Groenlandia del Sur.

En 1839 Balleny, inglés, descubrió las islas Balleny Sobrina (Polo Artico), y en 1841, James Ross, descubrió la Tierra-Victoria.

El comodoro Wilkes, de los Estados-Unidos, hizo un viaje alrededor del mundo de 1838 á 1842.

En 1845 á 1847 tuvo lugar un viaje alrededor del mundo hecho por el marino dinamarqués Steem-Bille en la fragata *Galatea*. El capitán sueco Virgin, hizo también su viaje alrededor del mundo en la fragata *Eugenia*, de 1851 á 1853.

En 1852 la corbeta española *Ferrolana* emprendió un viaje alrededor del mundo, regresando con toda felicidad.

La fragata austriaca *Novara* dió la vuelta al mundo en 1857. Finalmente, la fragata blindada *Numancia* dió la vuelta al mundo en 1865 después del combate del Callao, donde tan alto dejó puesto el pabellón español.

Cuando se reflexiona siquiera sea superficialmente en la inmensa suma de estudios, sacrificios, privaciones, aislamiento y fatigas de todo género que estos intrépidos navegantes se impusieron por espacio de largos años, hora arrojando hielos polares, hora desafiando el fuego de los trópicos, para dilatar más los confines de la tierra, para abrir á las naciones nuevas vías de comunicación, para estrechar y multiplicar los vínculos que unen á los miembros de la gran familia humana; cuando se medita que los progresos de la geografía han elevado considerablemente nuestra inteligencia, haciéndonos conocer de una manera positiva el magnífico planeta que el Criador nos señaló por morada en la inmensidad de los mundos, lo que ha aumentado á la par que los grados de civilización de todos los países del globo, la suma de su riqueza y de su bienestar general, derribando las barreras que los separaban y convertían en extranjeros á los individuos de una misma familia, predisponiendo así á los hombres á

la fraternidad universal, cuando se atiende á que esos animosos exploradores no se propusieron en sus penosas y arriesgadas expediciones su propio engrandecimiento, no la exploracion por medio de la guerra ó de la astucia, de los países que arrancaban, por decirlo así, á los abismos del mar, sino á la utilidad de sus semejantes, movidos por lo noble ambicion de realizar el nombre de su patria, al mismo tiempo que inmortalizaban el suyo; cuando, en una palabra, se fija la atencion en tanto olvido de sí mismo, en tanto amor á la verdadera gloria, á la gloria no comprada á costa de sangre y lágrimas, no es posible dejar de sentir el pecho henchido de gratitud y el ánimo de admiracion hacia los hombres ilustres á quienes tanto debe intelectual y materialmente la especie humana.

VIAJES Y DESCUBRIMIENTOS

AL POLO NORTE.

I.

El paso del Noroeste.

El Polo Norte ha sido desde muy antiguo el sueño dorado de los exploradores y de los navegantes.

Las expediciones al Polo boreal han costado la vida á muchos valientes marinos y sabios campeones del saber humano; han consumido cuantiosos capitales, que no siempre produjeron resultados, pero no importa; la ciencia posee una fuerza de atracción irresistible; la muerte de un explorador y la ruina total ó parcial de una expedición, era como la señal que impulsaba á otros á seguir sus huellas. La historia de las expediciones al Polo boreal del mundo es un drama grandioso, aunque triste y sangriento: nada más horrible que una invernada en aquella region helada, en que el sol no aparece siquiera unos segundos sobre el horizonte por espacio de algunos meses.

La existencia de un estrecho en el Norte de América entre el Océano Atlántico y el mar Pacífico,

llamado el Paso del *Noroeste*, ha sido una cuestión que ha motivado más de 130 expediciones en el espacio de tres siglos á las tierras del Polo. Grandes eran las razones é interés en hallar el tal Paso, que vino por fin á descubrirse en 1850 por el intrépido capitán Mac-Clure, descubrimiento que sólo produjo un desengaño lleno de esfuerzos y sacrificios; pues hallados, geográficamente hablando, los pasos del N. O. y del N. E., se ha visto que son impracticables para las embarcaciones, fuera de algunos veranos excepcionales, y nunca sin graves peligros y rudas pruebas.

Relatar los obstáculos que estas expediciones han encontrado, es tarea difícil y penosa.

El antiguo y el nuevo mundo dividen el globo en dos grandes porciones: la una, compuesta de los dos grandes continentes unidos del África y del Asia, presenta una masa de tierra no interrumpida desde el cabo de Buena Esperanza hasta el mar Ártico, al Norte: la otra, que sólo contiene la América, forma una barrera semejante en longitud casi igual, que se extiende desde el estrecho de Magallanes, al Mediodía, hasta un punto no muy determinado hacia el Norte. Estos dos mundos se hallan separados, por una parte, por el Atlántico, y por otra, por el mar Pacífico. Tres caminos les unen hoy en el día, el uno por el cabo de Buena Esperanza, otro por el estrecho de Magallanes, y final-

mente, el tercero, por la feliz y grandiosa apertura del istmo de Suez. Pero como las naciones que se han dividido entre sí el imperio de los mares se hallan situadas más bien al Norte que al Sur, se había creído que un paso Norte en las costas de América abreviaría mucho la distancia que las separa del Océano Pacífico.

Pero es innegable que las vías por el Norte ofrecen muchos más obstáculos que las del Mediodía; las costas septentrionales de los dos mundos están situadas en una latitud más elevada que sus límites meridionales, lo cual las expone á un frío más intenso; mientras que las aguas que bañan las primeras dejan en todo tiempo un paso libre al navegante, las otras le presentan durante la mayor parte del año hielos imposibles de atravesar. Además, el buque que se dirige hacia el Sur no dobla más que un solo promontorio en una latitud alta, y el que intenta el del Norte debe seguir una línea de costas que se extiende desde el grado ciento al ciento veinticuatro de longitud en una latitud helada.

En la actualidad, las expediciones árticas han tomado un giro cada vez más científico. Llegar á la mayor latitud posible es la ambición en que los marinos procuran adelantar á sus respectivos antecesores, y la opinion pública que les impulsa por ese camino, les indica el Polo mismo como la última nota propuesta á su glorioso ardimiento.

Los obstáculos que se oponen á tan grande idea son inmensos. La dificultad de la navegacion en los mares árticos proviene del excesivo frio que reina en aquellas regiones, á que la forma esférica de la tierra y la oblicuidad de su eje con relacion al plano de la órbita de la tierra, privan de la accion de los rayos del sol durante una gran parte del año. En el mes de Agosto comienza á nevar: las aguas se congelan rápidamente, y las orillas se cubren de hielos, cuyos témpanos ocupan toda la superficie del mar. Por todas partes reina la más profunda oscuridad, y la débil claridad de la luna apenas ilumina alguna vez aquel triste cuadro.

Vuelve por fin á aparecer el sol, pero no tiene fuerza al principio para calentar aquella tierra helada. Poco á poco se va aumentando su potencia, las nieves se derriten y el hielo se ablanda: el Océano recobra su libertad, é impelidos los témpanos por la violencia de los vientos y de las corrientes, chocan y se rompen unos contra otros. Por lo regular suele efectuarse este deshielo hacia el mes de Junio, y pocas semanas son suficientes para dispersar sus flotantes masas.

El mar queda entónces desembarazado, pero los navíos están expuestos á sufrir el choque de los témpanos, que pueden hacerlos zozobrar; y aquellas montañas, que, semejantes á elevadas torres, bogan por el Océano, amenazan envolver en su repentina

destrucción al frágil buque que se encuentra cerca de ellas. Aquellas inmensas masas se forman por la congelación de las aguas que recibe el Océano y por la condensación de los vapores que se precipitan, en las regiones polares: aumentanse cada año, hasta que por último, desplomándose por su propio peso, minadas por la acción disolvente del mar, se sumergen en su seno. Su sustancia es clara y compacta: son de un hermoso verde con viso azulado: algunas burbujitas de aire perjudican con frecuencia á su transparencia, pero se encuentran pedazos bastante grandes, cuya pureza iguala á la del más hermoso cristal. El capitán Scoresby ha usado más de una vez, á manera de lente, un fragmento, cuya convexidad nada tenía de regular, y los marineros se asombraban al ver que encendían sus pipas y el hielo permanecía duro y brillante. Al contrario, el que se forma de las aguas del mar es muy poroso, poco limpio, y sólo se conserva de un año para otro. La naturaleza tiene pocos espectáculos tan interesantes como los de las islas de hielo: á lo largo de las costas de la Groelandia, en su parte occidental, presentan al asombrado marino la apariencia engañadora, pero risueña, de una muralla con torreonnes muy altos, castillos góticos y una escuadra con las velas desplegadas.

II.

Viajes y descubrimientos en las regiones árticas.

Un barco *escandinavo*, impelido por la tormenta en 861, arriba por vez primera á las islas Fervé, centinelas avanzadas de tierras más remotas.

Varios navegantes escandinavos, y entre otros, sucesivamente, Gardar, Floke é Ingolph, visitaron y exploraron, y hasta colonizaron, durante los años 861 á 874, la Islandia, isla célebre por las condiciones excepcionales del suelo y clima, y por la actividad y energía de sus habitantes, y que, en opinion de algunos autores, como Letroune y Humboldt, y á juzgar por los manuscritos, ruinas y vestigios en ella encontrados, debió ser descubierta y visitada por algunos monges y misioneros irlandeses cien años ántes.

Durante el siglo x, conjetúrase con algun fundamento que los normandos franceses, los marinos bretones y los vascos frecuentaron las costas y regiones de la América septentrional más próximas á Europa, y particularmente la isla de Terranova, pero sin plan preconcebido ni trascendencia científica. Dúdase si fué en 932 ó 982 cuando el noruego *Erico Randa* visitó la Groelandia y descubrió ó avistó una extensa region de la América septentrio-

nal, sin comprender tampoco ó adivinar de qué continente dependía, ó la importancia de aquel eventual descubrimiento. *Biorn*, irlandés, hijo de *Eriulfo*, compañero de *Erico*; el hijo de éste, *Leif Ericson*, y los hermanos de *Leif Thorwald* y *Thors-tein*, avistaron sucesivamente, en los primeros años del siglo xi, las costas inhospitalarias de la Groelandia y las algo más feraces de la *Vinandia*, ó actual país del Labrador y parte del Canadá. En la Groelandia, á pesar de los rigores del clima, se estableció una colonia escandinava, patrocinada por la Noruega, y que subsistió en amistosa correspondencia con ésta su madre patria hasta principios del siglo xv. A mediados del anterior la devastó una horrible peste, azote también de Europa; y en 1418 concluyó con ella una flota enemiga, oriunda de no se sabe qué país, y probablemente tripulada por indígenas *esquimales*, mil veces más bárbara y destructora que la misma peste. La actual colonia, de origen dinamarqués, data del año 1721.

Los viajes y descubrimientos de los escandinavos mencionados anteriormente por el N. del Atlántico y hacia las regiones septentrionales de la América, se abandonaron y fueron dando al olvido desde el siglo xi. Muy adelantado el xiv, los hermanos Nicolás y Antonio Zeno, marinos venecianos de noble estirpe, al servicio de un príncipe ó régulo de las islas *Feroe* y *Shetland*, volvieron de nuevo á nave-

gar por aquellos mares y á visitar las costas de la Groelandia y algunas otras tierras mal definidas, al S. de la última desamparada region. Los *Zeni* formaron una descripcion manuscrita de sus viajes y un mapa algo fantástico de las tierras por ellos exploradas, ó nada más que entrevistas á gran distancia, ó tal vez evocadas por el deseo y sin realidad alguna, que no se publicaron hasta mediados del siglo XVI.

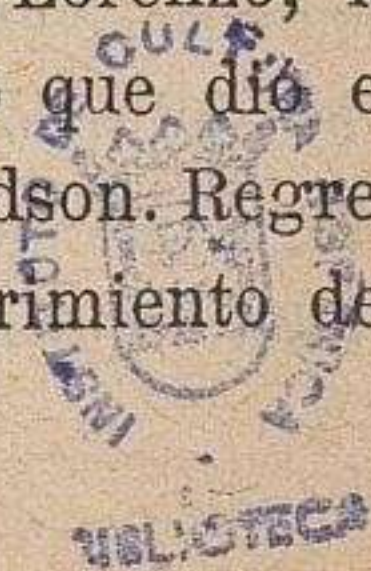
A pesar de las exploraciones verificadas por los *Zeni*, y de la tradicion muy difundida, y como presentimiento de que al O. de Europa y África había nuevas tierras que descubrir, nadie, durante un siglo, concibió el proyecto de navegar en su demanda, alejándose resueltamente en aquella direccion de los antiguos continentes, hasta que Cristóbal Colon comenzó á madurarle en esta época, y fué poco á poco dándole forma y color, y revistiéndole de todos los caracteres de racional y hacedero.

El gran genovés fué el primero que, abandonando el sistema empírico de avanzar un paso tras otro conocido, concibió una idea puramente teórica, y se lanzó á realizarla con éxito extraordinario.

Juan Cabot, ó Caboto, experto marino veneciano, favorecido por el rey de Inglaterra Enrique VII y estimulado por el ejemplo de Colon, calculó que cuanto más al Norte se dirigiera la navegacion, ménos camino habría que andar para llegar al mis-

mo meridiano, y sería, por lo tanto, más corto el camino para la deseada tierra del Catay. Obtenidos los medios de hacer el viaje, salió de Bristol con dos naves en la primavera de 1497, con rumbo hacia el N. O; y la pretension de hallar en aquella direccion una vía expedita para las Indias, hacia las cuales se encaminaban por el lado opuesto los portugueses. Y el 14 de Junio avistó la América del Norte y la costa probablemente del Labrador, un año ántes de explorar Colon el continente americano por la parte del Sur. En el verano de 1498, Sebastian Cabot, hijo de Juan y mucho más célebre que su padre, volvió á navegar por los mismos mares, y descubrió, si ya no era conocida, la isla de Terranova. Y en 1512, el mismo Sebastian, al servicio todavía de Inglaterra, penetró, se supone, en lo que ahora se llama *estrecho de Hudson*, ya visitado años ántes por Cortereal.

En 1500, siguiendo las huellas de los Cabot, y con el propio objeto de hallar un paso á las Indias por el N. O. más breve y expedito que por el cabo de Buena Esperanza, el hidalgo portugués Gaspar de Cortereal se dirige hacia la América del Norte y la explora minuciosamente en más de 700 millas de extension, examinando el rio de San Lorenzo, la tierra del Labrador hasta el estrecho que dió el nombre de *Anian* y lleva hoy el de Hudson. Regresó á Portugal para anunciar el descubrimiento del



paso que parecía abrir una ruta á las Indias; mas en el segundo viaje, una tempestad hizo desaparecer el buque que mandaba. Miguel de Cortereal, que fué en su busca, le cupo igual suerte, y preparábase su tercer hermano Manuel á la gloria nacional y piedad fraternal, cuando el rey de Portugal se lo prohibió, frustrando tan noble y desinteresado pensamiento.

En 1542, Juan Rodriguez Cabrillo y su piloto Ferrello, costearon las regiones de la Nueva California hasta el *cabo Blanco* ó hacia el grado 43° de latitud. Al descubrir el *cabo Mendozino* no observaron vestigio de estrecho alguno, y Urdaneta pretendió quince años despues haber encontrado un paso para el Norte de América. Urdaneta, hábil geógrafo y navegante, tuvo la gloria de señalar el derrotero que debía de seguirse para retroceder desde las costas del Asia á las occidentales de Nueva España, elevándose hasta el paralelo de 43° para esquivar los vientos adversos del E. y penetrar en las corrientes favorables del O.

Francisco Drake, pirata ó corsario inglés elevado á la dignidad de caballero, zarpó en Plimouth el 13 de Diciembre de 1577 con cinco pequeñas naves, armadas en contra de los españoles, y en los últimos dias del mes de Agosto de 1578 pasó el estrecho de Magallanes perdiendo dos, y con las tres restantes entró en el Pacífico. Saqueando y devastando los

principales puertos de Chile y del Perú, y apoderándose de cuantos galeones y barcos indefensos, cargados de riquezas, se le presentaron al paso, ascendió por la costa occidental de América hasta el istmo de Panamá.

Desde allí se propuso regresar á Europa por el N. del Atlántico; y buscando alguna vía para ello volvió á explorar las costas de la América septentrional, 25 años ántes ya minuciosamente examinadas por Cabrillo. Y no encontrando lo que buscaba, varió luégo de rumbo y se dirigió á traves del Pacífico hacia las Molucas y Celébes, donde continuó ejercitando su provechosa, si no muy honrada, profesion de milano de los mares. Con espléndido botín, pero sin haber hecho un solo descubrimiento que merezca consignarse, regresó por el cabo de Buena Esperanza, á Plimouth el 26 de Setiembre de 1580.

Regresando de los mares é islas del Japon en 1582 el diligente piloto Francisco Gali, con rumbo hacia la Nueva España, se elevó considerablemente en latitud de conformidad con los consejos de Urdaneta, y vino á tocar en la costa septentrional americana, por el paralelo de $57^{\circ} 30'$, donde nadie ántes que él había navegado. Y desde allí, costean-do siempre la América, y anotando sus principales cabos y promontorios, descendió hasta la ciudad de Acapulco á los 17° de latitud. Con algun funda-

mento se supone que Gali avistó, en la travesía del Japon á la América, el archipiélago que 200 años despues descubrió Cook, y denominó islas de *Sandwich*.

Con el mismo propósito que el español Juan Fernandez Ladrillero, en 1574, el portugués Martin Chack en 1579; y el ingles Drake al propio tiempo casi de buscar un paso ó vía navegable del Pacífico al Atlántico por el N. de la América, el griego *Apostólos Valerianos*, vulgarmente llamado Juan de Fuca, al servicio de España durante más de cuarenta años, ascendió desde Acapulco hasta los 48° de latitud y canal de su nombre junto á la isla que ahora se llama de *Vancouver* ó de *Quadra*, de donde regresó al punto de partida en la falsa creencia de haber hecho el anhelado descubrimiento.

No con el objeto de Juan de Fuca, diez años ántes, ó de Lorenzo Ferrer Maldonado en 1598, sino simplemente con el objeto de explorar de nuevo la costa septentrional americana y de encontrar algun puerto de refugio donde pudieran ampararse los galeones que trabajosamente arribaban de Manila, perseguidos casi siempre por los cruceros ingleses ú holandeses, Sebastian Vizcaino salió tambien de Acapulco en 1602, señaló, como muy conveniente para el caso, el puerto de Monterey, y escudriñó la costa hasta el *cabo Mendocino*, y un poco más al N., hasta el *cabo Blanco*, su compañero Martin Aguilar.

Tales son respecto á la costa Noroeste de América algunos de los descubrimientos históricamente demostrados que se verificaron en los siglos xvi y xvii. Teníase noticias ciertas hasta el *cabo Mendocino*, al paso que se conservaba una vaga idea de las costas de la Nueva Georgia y de la Nueva Cornualia. Se ha dicho por algunos autores que si fuesen auténticos los tres viajes de *Maldonado*, *Juan de Fuca* y el almirante *Fonte* probarían la existencia de descubrimientos mucho más extensos: mares mediterráneos más considerables que el Báltico, grandes lagos y magníficos estrechos abrirían cerca del Norte de California expedito camino hasta la bahía de Hudson.

En cualquier concepto que se consideren los descubrimientos de esos marinos, no corresponden á las nociones que tenemos de aquellos países, siendo por otra parte temible que no se haya producido algun documento auténtico que patentice la verdad de sus viajes; y hasta la existencia de Juan de Fuca y del almirante Fonte ponen en duda. De ahí que personas autorizadas reputan por fábulas sus viajes. Siguiendo nosotros una opinion media, debemos, sin embargo, convenir que, descartando del viaje de Juan de Fuca pormenores del todo fabulosos, parece verosímil que este marino recorrió el canal de Georgia, del cual *Vancouver* nos ha dado detalladas noticias. Llegado al extremo sep-

tentrional del canal, creyó ver un nuevo mar, el cual era el Océano Pacífico, al que arribára cruzando un laberinto de islas. Con respecto á los descubrimientos del almirante Fonte, que se suponen hechos á la primera mitad del siglo xvi, llevan en todas sus circunstancias el sello de la falsedad: sólo el *archipiélago de San Lázaro*, que parece corresponder al que visitaron Vancouver y Quadra, induciría á creer que se han podido encontrar verdaderos materiales, entre los muchos falsos empleados para urdir la relacion á Fonte atribuída.

III.

Expediciones á las regiones árticas hasta fines del siglo XVIII.

Doblado el cabo de Buena Esperanza y trazado el camino para la India por Vasco de Gama, y descubierto por Magallanes el paso del Atlántico al Pacífico, portugueses y españoles disfrutaron por algun tiempo el monopolio del comercio con los mares del Asia por una ú otra vía. Inglaterra y Holanda, naciones ambas necesitadas para vivir y prosperar de que nada ni nadie se oponga al libre ejercicio y fecundo desenvolvimiento de su actividad y energía sobre el amplia faz del Océano, y enemigos irreconciliables entónces de aquella

tan desmesurada y, sólo en la apariencia, pujante monarquía española, de cuyos dominios no traspasaba nunca el sol, no podían conformarse con semejante estado de cosas; y por Oriente y Occidente, por los derroteros señalados por aquellos dos inmortales navegantes, procuraron con tenacidad y buena suerte disputar á los heróicos y, por breves dias, afortunados hijos de la Península ibérica, la posesion absoluta de las regiones asiáticas, de la riquísima y como inagotable fuente de comercio y tráfico incesante, por ellos con prolijo afan y descomunal fatiga perseguida hasta encontrarla, y de la cual se consideraban candorosamente dueños exclusivos y eternos usufructuarios.

Pero no fué sólo costeadó el África y la América por donde sus muchos y atrevidos competidores pugnaron por sobreponerse á los españoles: desde el momento en que Colon, navegando hacia el Catay, la grande isla de Cipango, arribó al mar de las Antillas y tropezó con la barrera que á la prosecucion del viaje oponía el continente americano, emplazado entre los otros continentes de muy antiguo conocidos, se pensó con formalidad y se procuró con empeño en trasladarse desde las riberas occidentales de Europa á los mares del Asia, tomando rumbo hacia el N., por de pronto, para inclinarse despues al O. y esquivar el nuevo continente, ó hacia el E., como quien intenta por las regiones

septentrionales de la misma Europa recaer en los mares del Japon y de la China.

Los viajes de los Cabot, Cortereal, Verazzano y Cartier, verificados á fines del siglo xv y primer tercio del xvi, ya mencionados, obedecían al primer pensamiento y propósito; y al segundo, como ahora se verá, los poco más tarde preparados por ingleses y holandeses, y ejecutados con fortuna varia, pero con grandísimo provecho para la Geografía y conocimiento minucioso de la tierra.

A sostener la esperanza en la posibilidad de penetrar en el Pacífico, navegando por el N. O. del Atlántico, no sólo contribuyó con sus viajes primeros Sebastian Cabot, sino con su autoridad indiscutible en asuntos marítimos, mucho más tarde. Descontento de España, á cuyo servicio pasó despues de haber navegado por cuenta de Inglaterra, volvióse á Inglaterra por los años de 1548, y nombrado por Eduardo VI piloto mayor del reino, constituyóse en inspirador y alma de los viajes de exploracion al N., N. O. ó N. E., que patrocinados por el gobierno inglés y costeados por una *compañia de mercaderes londoneses*, organizada con el propósito de beneficiarlos, comenzaron á verificarse entónces, se continuaron con entusiasmo inquebrantable durante más de un siglo, y no han cesado por completo de proyectarse y emprenderse.

Procedentes de Inglaterra, Hugo de Willoughby

y Roberto Chancelor, con tres naves, toman rumbo hacia los mares de la India por el N. E. de Europa. Willoughby, con gran parte de la tripulacion, perece miserablemente en la costa oriental de la Laponia durante el invierno de 1554. Pero Chancelor desembarca en las riberas septentrionales de Rusia, penetra hasta Moscow y entabla las primeras relaciones diplomáticas y mercantiles entre aquel nascente imperio y su patria.—La India se quedó muy léjos todavía.

En 1556, Estéban Burrow, compañero de Chancelor en la expedicion anterior, vuelve á tentar la prueba de penetrar hasta el Oriente del Asia, costeando con un pequeño barco los mares del N. de Europa. Pero tampoco consigue pasar de la isla de *Waigatz*, la *Nueva Zembla* y país de los samoyedos.

En 1576, 77 y 78, ya que por el N. E. del Atlántico se encuentra cerrado el paso que debía conducir á las aguas del Japon, resuélvese buscarle por el N. O. Y Martin Frobisher, hábil marino, protegido por la reina Isabel de Inglaterra, emprende tres expediciones consecutivas á la region meridional de la Groelandia y tierra desolada, que la misma reina denominó *Meta Incógnita*, donde penetra la bahía del nombre de aquel navegante por los 63° de latitud, sin conseguir tampoco resultado alguno satisfactorio.

En 1585, 86 y 87, la constancia británica no

flaquea y sucumbe con los primeros descalabros que en la realizacion de cualquier atrevida y grandiosa empresa pueda experimentar, y con el mismo objeto que Frobisher, fué despachado desde Inglaterra hacia el N. E. de América el intrépido y famoso marino John Dávis, tres años consecutivos. En el primer viaje ascendió por el *Estrecho* de su nombre y costa occidental de la Groelandia hasta los 67° de latitud. En el segundo, furiosamente maltratado por los temporales, exploró la otra costa de su estrecho. Y en el tercero se remontó hasta los 72° de latitud sin encontrar por ninguna parte el paso ó canal hasta el Pacífico, con tanto anhelo investigado.

Dávis acompañó á Canvendish en su segundo frustrado y desastroso viaje al estrecho de Magallanes, pasó despues al servicio de Holanda y cruzó multitud de veces los mares de la India.

En 1594 á 97, los holandeses Cornelison y Barentz intentan abrirse paso hacia los mares del Asia, por el mismo derrotero y con suerte no mucho mejor que Willoughby y Burrow. En el primer viaje, Cornelison rebasó la isla de Waigatz; y como la costa se inclinase luégo hacia el S. E., creyó con sólo esto haber ya descubierto lo que buscaba. Y Barentz, costeando la Nueva Zembla, se elevó por el N. hasta los 77° de latitud. Con lo cual, apremiados por la proximidad del invierno, retrocedie-

ron ambos navegantes á su patria. Con mejor equipaje, pero en estacion ya poco á propósito para el caso, volvió de nuevo Barentz á navegar otro año por los mismos mares; pero los hielos le cerraron el paso ántes de llegar á las regiones ya exploradas en el anterior. Y en el tercero, despues de elevarse hasta los 80° de latitud y de visitar el archipiélago de *Spitzberg*, inclinóse Barentz hacia el S. E. en busca de la vía misteriosa que debía desembocar en las aguas del Japon; pero los vientos se desencadenaron furiosamente en contra suya, y á fines de Agosto de 1596 aprisionáronle ya los hielos en la costa desamparada de la Nueva Zembla, donde inverná con 17 compañeros de infortunio, aguantando horribles privaciones, y entre otras la falta de la luz bienhechora y calor vivificante del sol durante más de 80 dias consecutivos. El deshielo sobrevino al fin, y á mediados de Junio de 1597 recobraron aquellos infelices la libertad perdida y comenzaron á navegar de regreso para su patria. Pero enfermo y extenuado de fatiga, el animoso Barentz falleció á los pocos dias con desconsuelo grande de cuantos con él habían compartido tamañas aventuras.

1606.—El antiguo entusiasmo de los escandinavos por las expediciones marítimas, durante siglos adormecido, comenzó á revivir en esta época. Y James Hall, inglés al servicio de Dinamarca, y John

Knight, por cuenta de una Compañía ó Asociación de mercaderes moscovitas, se dirigieron por separado hacia la Groelandia, con el mismo propósito ambos de penetrar por el N. E. de la América hasta donde humanamente fuese factible. La suerte de los dos navegantes no pudo ser más lastimosa. Knight, arrojado por una tempestad hacia la costa del Labrador, naufragó y desapareció. Y pocos años despues, Hall falleció á consecuencia de una herida que recibió en el reconocimiento de aquellas tierras inhospitalarias.

1607.—Puesto que ni por el N. E. ni por el N. O. se consigue avanzar hasta los mares del Asia, la *Compañía de mercaderes londoneses* decide que Enrique Hudson, hombre de ciencia y experiencia vea si por el N. se puede llegar al codiciado término de tantos infructuosos viajes, por las otras dos vías ensayados. Con una pobre barca, tripulada por diez marineros y un muchacho, Hudson tuvo el increíble arrojo de adelantarse hasta Spitzberg, y de rebasar el paralelo de 82° de latitud. Pero contra los témpanos de hielo que por todas partes la asediaban y acometían, la triste nave no podía luchar, y desde allí fuéle preciso á su bravo é inteligente patron retroceder hacia Inglaterra, de donde había salido el 1.º de Mayo y adonde volvió el 15 de Setiembre.

En 1608, con otro barco algo mejor que el prime-

ro, y tripulacion hasta 14 hombres, emprende Hudson una nueva expedicion por el derrotero seguido por Barentz y con el mismo estéril resultado. Los mares del N. E. de Europa permanecían siempre impenetrables.

Al año siguiente, 1609, vuelve Hudson á navegar por el N. E. y N. O. del Atlántico, con rumbo inseguro y como al azar, y desciende por el O., finalmente, hasta la desembocadura del rio de su nombre, donde ahora campea la importante ciudad de Nueva-York.

1610.—A la cuarta tentativa, verificada con mejores elementos materiales que las anteriores, para abrirse paso por el N. E. de la América, consigue Hudson penetrar por el *estrecho* de su nombre, un poco al S. de la *bahía de Frobisher*, en el anchuroso golfo ó *bahía* de su nombre tambien. Pero los temporales fueron esta vez tan duros y la escasez de provisiones tanta, que la tripulacion, seducida y capitaneada por el miserable Green, protegido de Hudson, y en quien éste tenía ilimitada confianza, se revolvió contra su jefe, le aprisionó y cometió la maldad horrenda de abandonarle en aquellos parajes desolados con otras ocho personas enfermas y desvalidas todas.

En los primeros años del siglo xvii, y mientras los ingleses empleaban su energía en abrirse paso por el N. E. de América, con rumbo hacia el Pací-

fico, otros marinos procedentes de diversas naciones, volvieron á explorar los lugares visitados por Barentz, con objeto de ver si, á pesar de los rigores del clima, podían en algun concepto utilizarse como estaciones mercantiles, particularmente la isla del *Oso* ó *Cherry* descubierta por aquel navegante, y poco más tarde, en 1603, por Bennet. Comisionado por una *Compañía moscovita*, Jonas Poole continuó este año las mismas arriesgadas y penosas investigaciones, se elevó hasta los 78° de latitud y confirmó con la suya la atrevida opinion de otros marinos, sus predecesores en aquellas aguas, de que la temperatura del Océano no decrece conforme disminuye la distancia al Polo, sino que, por el contrario, en torno de este punto, durante seis meses consecutivos caldeado por el sol, podría existir, tal vez, un mar *libre* ó deshelado y susceptible de ser hendido por las naves.

En 1611-13, el mismo Poole, el capitan ballenero, Juan Mayen, el célebre Willam Baffin y multitud de otros aventureros ingleses, holandeses y vascos, se dedicaban con afan y valentía inquebrantables por los peligros y sufrimientos á la pesca de la ballena en los mares desconocidos del Norte, y exploran, y en cierto modo colonizan ó pueblan las costas y senos de Spitzberg, donde en casos extremos de apuros buscan miserable refugio y se consideran muy afortunados de encontrarle.

1612.—En la honrosa compañía de Pricket y Bylot, secuaces del traidor Green, Tomás Button, hábil marino, comisionado por la mencionada *Asociación de mercaderes de Londres*, se dirige á la bahía de Hudson, donde penetra sin dificultad, y cuya ribera occidental explora con gran cuidado. Y despues de invernar en aquellos lugares hacia el *Puerto de Néelson*, centro más tarde de las operaciones mercantiles de la *Compañía de Hudson*, alimentándose principalmente de la caza, por allí abundantísima, se eleva hasta los 65° de latitud, y en el otoño de 1613 emprende la vuelta hacia Inglaterra.

En 1615, sin desmayar todavía en la empresa siempre fallida del paso del Pacífico por el N. O. del Atlántico, Bylot y Baffin, con otros 14 hombres y dos muchachos, vuelven á intentarla con uno de los barcos (*Discovery*), que Button había mandado en la expedicion precedente. Pero aunque Baffin, antiguo compañero de Hall, no era sólo un marino práctico y de temple á toda prueba, sino hombre teórico, de estudio y claro entendimiento, que conocía por principios el noble y difícil arte de la navegación, sin conseguir siquiera penetrar en el *estrecho de Hudson*, tuvieron que retroceder y desistir por esta vez de su intento, forzados á ello por la violencia de los temporales.

1616.—Mas, en la primavera siguiente, vuelve

solo Baffin á la carga con mayor coraje que nunca; emboca el estrecho de Dávis y le costea por el E. hasta los 70° de latitud, penetra en la *bahía* inmensa de su nombre y se adelanta más al N. todavía, hasta dar vista al *estrecho de Smith*, y al descender por el O., escudriña las que á él le parecieron simples *bahías* ó ensenadas, en vez de *estrechos* ó canales de *Jones*, de *Lancaster* y de *Cumberland*, hasta donde el infranqueable muro de hielo que las defiende se lo permitía; y regresa, por fin, á su patria, á los cuatro y medio meses de correría, con la gloria de haber navegado por donde nadie le había precedido, y el desconsuelo de no haber descubierto, sin embargo, la misteriosa vía que buscaba.

1619.—El mal éxito de las expediciones de Hall y Knight, por ellos patrocinados, no retrajo á los dinamarqueses de preparar otra, cuyo mando confiaron á Juan Munck con destino á la *bahía de Hudson*, y en competencia honrosa con las verificadas por los ingleses. Pero la suerte de Munek fué de las más horribles que registra la historia de la navegacion por aquellos mares. Sorprendido en la costa boreal de la bahía hacia los 63° de latitud por la llegada súbita del invierno, de hambre, de frio y de miseria, tuvo la desdicha de ver cómo perecía poco á poco la tripulacion de los dos barcos que se le habían confiado, y sólo él, con tres mari-

neros en deplorable estado de angustia y de quebranto y hasta de enajenacion ó desarreglo mental, logró, casi no se concibe el modo, regresar en el estío siguiente á Dinamarca, donde sucumbió á consecuencia de tan gran desastre.

1631.—Desde que Baffin regresó de su segunda expedicion, descorazonado por el mal éxito de sus atrevidas exploraciones, y sin ilusiones bastantes para emprender por los mares del N. una tercera expedicion con igual objeto que la anterior, cedió algun tanto en Inglaterra el empeño tenaz de abrirse paso por las comarcas septentrionales de la América hacia las riberas lejanas del Japon. En 1631, sin embargo, organizáronse dos nuevas expediciones á la bahía de Hudson, con aquel nunca abandonado propósito, simultáneas casi, una al mando de Lúcas Fox, hombre muy arrojado y valeroso, costeado por la *Compañía de mercaderes de Lóndres*, y otra á las órdenes de Tomás James, animoso tambien, pero de no muy consumada pericia náutica, por cuenta de otra compañía rival de la primera de mercaderes de Bristol. Fox penetró en la bahía de Hudson y se obstinó vanamente en hallar alguna salida por la ribera septentrional de aquel inmenso seno. Y James se dirigió hacia la costa occidental primero y luégo al Mediodía, donde le sorprendieron los hielos y tuvo que invernar, soportando grandes angustias y horribles penalida-

des en la *bahía*, cuyo nombre recuerda, como el *canal de Fox* por el N., la estancia de ambos marinos en aquellos solitarios parajes.—El mal resultado de estas dos expediciones entibió todavía más que las de Baffin el entusiasmo por los viajes y descubrimientos en aquella dirección y con el propósito tantas veces mencionado.

1669.—Fundación de la *Compañía de Hudson*, con el absoluto privilegio de las costas y tierras adyacentes á la bahía del mismo nombre y del comercio y explotación en cualquier sentido, de aquellas comarcas. Desde *Puerto Nelson*, centro de las operaciones mercantiles de la Compañía, salieron más adelante diversas expediciones, con objeto de explorar minuciosamente la costa de la bahía y de ver si por algún punto se encontraba brecha practicable para escapar de aquel recinto y navegar por otros mares. Una de las últimas y la más desgraciada de todas, fué la emprendida en 1719 por Knight, gobernador de la factoría y con rumbo hacia el N. y el propósito de buscar y beneficiar una famosa mina de cobre, de la cual se tenían adquiridas vagas noticias; lo que les sucedió á Knight y sus compañeros no se sabe: ó naufragaron todos, ó perecieron de frío y de miseria, pues ni siquiera uno regresó con el triste relato de sus desventuras.

1728.—A pesar de los progresos verificados con maravillosa rapidez por los rusos en la audaz em-

presa de explorar y conquistar la Siberia y de extenderse por el Oriente del Asia, en los veinticinco primeros años del siglo XVIII, ni se sabía á ciencia cierta dónde este tan vasto continente terminaba, ni qué distancia le separaba de América, ni aún si uno con otro empalmaban ambos continentes, en vez de hallarse separados y bien definidos por las aguas del Océano. A poner en claro este problema importante de la Geografía se encaminaron dos expediciones marítimas, organizadas por mandato expreso de Pedro *el Grande*, en los últimos días de su glorioso reinado; una que desde Arcángel debía tratar de costear por el N. con rumbo hacia el Oriente, toda la Siberia; y otra que, desde la península extrema de Kamtchatka, debía comenzar por remontarse á más altas latitudes y navegar despues con rumbo ó en sentido contrario de la primera. Que la primera fracasó, como tantas otras análogas se habían en tiempos anteriores malogrado sin rebasar el Yerüsei, no hay para qué decirlo: mejor resultado tuvo la segunda, confiada al capitán de la marina rusa Behering, oriundo de Dinamarca. El 14 de Julio de 1728, despues de emplear tres años en los preparativos del viaje y construcción de las naves que debía gobernar Behering, en compañía de Tshirikof, se dió á la vela desde el río de Kamtchatka, se elevó hasta la isla de *San Lorenzo*, y ceñido siempre á la costa del Asia y sin descubrir ó

divisar por lo mismo la fronteriza de América, penetró por el *estrecho* de su nombre, comprendido entre ambos continentes, en el mar Glacial hasta el paralelo de $67^{\circ} 18'$ de latitud, de donde regresó al punto de partida, por no considerar necesarias más investigaciones para dar por resuelto el problema principal cuyo esclarecimiento se le había encomendado.

1741.—El descubrimiento de las costas septentrionales de la América, incidentalmente y de léjos verificado por Paulutsky y Krupishef, no satisfacía la noble ambicion y natural curiosidad de los rusos, excitadas por el deseo de figurar dignamente en la historia de las grandes tentativas y empresas geográficas. Por lo cual Behering y Tshirikof zarparon de nuevo desde el Kamtchatka, el 4 de Junio, con el propósito de descender por de pronto hasta el paralelo de 50° de latitud y de navegar despues, con la proa puesta al Levante, hasta tropezar con las riberas del continente americano.

La borrasca separó muy en breve á los dos animosos exploradores, y cada cual operó por su cuenta en lo sucesivo. Behering arribó por los 60° de latitud hacia el cabo y monte de *San Elias*, en la América septentrional; y en costear la península de *Aliaska* y reconocer al archipiélago de las *Aleoutes* invirtió los tres meses de aquel verano. A fines de Setiembre, con la tripulacion enferma de escorbuto

y el barco averiado por los temporales, y quebrantado él asimismo de salud y de bríos, emprendió el viaje de retorno hacia Kamtchatka; pero el 5 de Noviembre, despues de soportar los tripulantes grandes fatigas y penalidades cada dia mayores, el barco encalló y quedó fuera de servicio en la pequeña y estéril isla que despues se llamó de *Behering*, situada al Oriente de la península mencionada, y en la cual los náufragos se resignaron á pasar muy largo y miserable invierno. Cerca de la mitad perecieron en el primer mes de estancia en tan desabrigados parajes, y el 8 de Diciembre sucumbió el desdichado Behering, agobiado de cansancio, de frio y de tristeza. A principios de Mayo del año siguiente, el resto de la tripulacion comenzó á improvisar otro barco con los despojos y maderas destrozadas del antiguo; y á fines de Agosto lograron escapar en tan miserable construccion y refugiarse en la bahía de San Pedro y San Pablo (Petropawlowska), hasta 45 personas. Tshirikof tocó en la costa de América por los 55° 36' de latitud; y, despues de pasar tambien multitud de trabajos y grandes angustias, y de perder en el reconocimiento de aquella tierra inhospitalaria y salvaje buena parte de su tripulacion, logró regresar á Kamtchatka en la corriente del mes de Octubre.

Y finalmente, Alejandro Mackeazie hizo una expedicion por tierra en 1789, descubriendo el rio que

lleva su nombre, adelantándose mucho el Océano Ártico, apoyando la idea del Paso de N.O.

IV.

Expedicion del Capitan Ross.

Cerró el siglo XVIII con una guerra espantosa de todas las naciones europeas, conjuradas, por de pronto, en contra del espíritu innovador y tendencias revolucionarias de los franceses; y, poco despues, en contra de la ambicion sin límites del conquistador más afamado de los tiempos modernos, árbitro por breves dias de los destinos del mundo: con lo cual el ansia generosa por los descubrimientos geográficos hubo de ceder y convertirse en abrasadora fiebre, que sólo con torrentes de sangre lograba amortiguarse. Pero luégo que tan denso nublado de infortunios pasó, y se restableció la calma y comenzó á imperar el órden en la desquiciada Europa, con mayor entusiasmo y mejor concierto que nunca se volvió á pensar en la exploracion de la amplia faz de la tierra: y no ya con el simple objeto de descubrir islas y continentes, ó mares no visitados todavía, sino con el más elevado propósito de estudiar la multitud de extraños

fenómenos y de transformaciones incesantes que en el interior de los continentes, en la superficie y fondo de los mares, en el seno de la atmósfera y hasta en la bóveda azul del firmamento se verifican con caracteres distintos ó peculiares en las diversas estaciones, zonas y latitudes. Del estudio de la *Geografía* meramente *descriptiva* por necesidad cada dia ménos interesante, se pasó al de la *Geografía física*, tanto más importante, curioso y trascendente, cuanto más se profundiza: al de la tierra, considerada como un *sér*, si no propiamente *vivo*, dotado por lo ménos de cierta vitalidad y como personalidad, y sometido como todos los séres de la naturaleza á continuas vicisitudes de aspecto y forma, ora dimanadas del ejercicio de las fuerzas que le son inherentes, ya de influencias externas, mucho más poderosas y eficaces todavía.

Enumerar la multitud de viajes, ya de circunnavegacion completa del globo terráqueo, ya de exploracion minuciosa de ciertas comarcas y regiones marítimas especiales, verificados con el doble fin aludido, durante el transcurso del siglo XIX, sería muy larga y laboriosa tarea: como que el número de las expediciones navales en los últimos cincuenta años, tal vez supera al de las correspondientes en los tres últimos siglos: siquiera no merezcan muchas recordarse, ni por la dificultad vencida en su ejecucion ó desempeño, ni por la importancia

de los resultados obtenidos. Las principales ó más notables en ambos conceptos, son las emprendidas hacia los dos extremos ó *Polos* de la tierra, Ártico y Antártico, simultáneas casi, y de las cuales vamos á continuar las emprendidas al Polo Artico durante el siglo XIX para concluir el presente muy sucinto, por necesidad incompleto, y descarnado relato de los principales descubrimientos geográficos en dicho punto.

En 1815, y á expensas del noble ruso conde Romanzoff, el capitan Kotzebue fletó un pequeño barco y salió de Plimouth en el mes de Octubre: descendió por el Atlántico hasta doblar el cabo de Hornos; en sentido inverso hendió luégo las aguas del Pacífico; penetró en el mar Glacial por el estrecho de Behering, y ancló en el golfo ó bahía de su nombre, de donde no pudo pasar por estorbárselo la dureza de los temporales que por allí experimentó y el quebranto de su salud. Años despues, en 1823, volvió Kotzebue á navegar por el Pacífico y mares comprendidos entre el Asia y la América, por donde Behering y Tshirikof habian transitado.

1818.—El viaje primero de Kotzebue y los mucho más atrevidos y reiterados del célebre capitan ballenero W. Scoresby á las regiones boreales, movieron al Gobierno inglés á disponer y despachar dos expediciones simultáneas á los mares de N. y N.O. : una capitaneada por David Buchan y

John Franklin, y otra por John Ross y Edward Parry, marinos los cuatro de justa y ya bien cimentada nombradía.

Una de ellas debía pasar el estrecho de Dávis, torcer por la punta N. E. de la América y dirigirse hacia el Oeste con objeto de llegar al estrecho de Behering; la otra debía seguir la dirección N., atravesando los mares de Spitzberg, y si encontraba alguna abertura en el mar Polar, introducirse por ella para llegar también al estrecho de Behering.

Así, pues, dos buques mercantes, la *Isabela*, mandada por el capitán John Ross, y el *Alejandro*, por el teniente Parry, fueron destinados á buscar el paso del N.O.; y otros dos, la *Dorotea*, á las órdenes del capitán Buchan, y el *Trento*, á las órdenes de John Franklin, á descubrir el del N.

Reparados y fortalecidos estos barcos en cuanto el arte de la construcción pudo sugerir, y abastecidos con todo lo necesario para dos años, se hicieron á la vela en 18 de Abril de 1818, partiendo de Londres para sus respectivos destinos, con la mayor confianza de buen éxito y la esperanza de ganar el premio que para este caso había prometido el Parlamento.

Tan halagüeñas esperanzas no debían realizarse: el capitán Buchan sufrió en la latitud de 80° 30' un huracan que le arrojó en medio de los hielos, en

donde la *Dorotea* tuvo tan grandes averías, que la fué imposible continuar su camino y áun navegar sola. El *Trento* volvió con ella á Inglaterra en el mes de Octubre.

El resultado de la expedicion del capitan Ross y Parry, fué ménos desastroso.

Entrando por el estrecho de Dávis, los hielos fueron haciéndose cada vez más abundantes, y bien pronto se vieron obligados á aproximarse á las costas orientales: la navegacion llegó á ser peligrosa y casi imposible, por hallarse rodeados los barcos de enormes bancos de hielo.

Pero la perseverancia y el valor de aquellos marinos superaron aquel obstáculo, llegaron á la isla de Waigat el 17 de Junio, donde desembarcar para hacer observaciones astronómicas. Siguieron luego la direccion N., y cuando estuvieron en la latitud de $75^{\circ} 54$ les sorprendió ver sobre los hielos un grupo de esquimales. Aquel encuentro era tanto más asombroso, cuanto que ya habían pasado la única parte de la Groelandia que se suponía habitada. Acercáronse, no sin alguna dificultad, á aquellos salvajes, y les pudieron arrancar algunas noticias; era tal su ignorancia, que se conceptuaban los únicos habitantes de la tierra. Este pueblo, que ignorando la navegacion podría juzgarse inferior á las demás tribus de esquimales respecto de las artes y del bienestar material, tenía, no obs-

tante, la gran ventaja de conocer el hierro, con el que labraba cuchillos, sacándolo segun indicaban, de una montaña, compuesta enteramente de tan precioso metal. Exceden, al parecer, en fealdad á los demás esquimales; y el capitán le dió el nombre *Hig-halanders árticos*. «Es difícil, dice el capitán Ross, hallar indios más feos que éstos; poquísimos extremos, cubiertos las caras, manos y cuerpos con aceite y polvo, parece que no se han lavado nunca desde que nacieron.» Prosiguiendo su camino, los navegantes ingleses notaron con asombro varios peñascos cubiertos de una nieve encarnada, que cuando se derretía parecía á las heces del vino. Cuando regresaron á Inglaterra la sometieron al análisis, y se vió que era el resultado de una vegetacion de líquen que crece sobre la nieve. Despues de pasar el punto llamado por Baffin el Sund de Sir Tomás Smith, se dirigieron hacia el O. y luégo hacia el S. Entónces se advirtió una gran variacion; la navegacion fué más libre, el mar se quedó más despejado, y el 30 de Agosto entraron en un canal de cerca de cincuenta millas de ancho, que al momento fué reconocido por el Sund de *Sir James Lancaster*. Su vista excitó grande interés en los marinos ingleses. Como sabían que Baffin, que le había dado aquel nombre, no había entrado en él, cada uno creyó que aquel debía ser el paso tan deseado: la profundidad del agua,

una temperatura más suave y la falta absoluta de hielos, aumentaban sus esperanzas; mas apenas habían andado diez leguas, la *Isabela* mudó de dirección y salió á toda vela del canal: el capitán Ross vió distintamente dos cadenas de montañas que se extienden de Norte á Sur.

El objeto de la expedición se había frustrado. En efecto, los buques llegaron á Shetland el 30 de Octubre, después de una ausencia de seis meses, sin haber obtenido resultado alguno.

El disgusto fué general, y por todas partes repetían que la empresa había sido abandonada con una imprudente precipitación cuando ofrecía las probabilidades más brillantes. Cadenas de montañas vistas desde lejos, no parecieron una prueba suficiente de que terminase el canal, y acusaron de negligente al capitán Ross, por haber dejado escapar aquella ocasión de examinar la costa O. de la bahía de Baffin, y rectificar las cartas, tan defectuosas en cuanto á este punto. El gobierno inglés participaba sin duda de esta opinión, y creyó no debía perderse la esperanza de penetrar en los mares polares por la bahía de Baffin.

V.

Primer viaje del capitán Parry.

Este oficial, que había acompañado al capitán Ross en clase de teniente, recibió el encargo de

explorar nuevamente el canal de *Lancaster*, asegurarse de si realmente estaba cerrado, y en este caso someter al mismo exámen los de Aldermán Jones, Sir Tomás Smith y el estrecho de Cumberland, y si aquellas observaciones eran infructuosas, debían descubrir un paso por otro punto.

El *Hecla* y el *Griper* partieron de Inglaterra el 5 de Mayo de 1819, y avistaron el golfo de *Lancaster* el 1.º de Agosto. «Es más fácil imaginar que describir, dice el capitán Parry, la ansiedad que oprimía nuestras almas, miéntras una fuerte brisa nos impelía rápidamente hacia el Oeste. Toda la tarde, el gran mástil estuvo sitiado por oficiales y marineros. Un observador indiferente hubiera quizá podido divertirse con la ávida impaciencia con que escuchaba sus opiniones, muchas veces contradictorias; sin embargo, todos propendían á fortalecer nuestras más lisonjeras esperanzas.»

Avanzando siempre al O. á media noche, se encontraron más léjos que ninguno de los viajeros anteriores; ningun obstáculo se presentaba todavía; todos los indicios se presentaban favorables; la mar tenía mucho fondo, su calor se parecía al del Océano, y se hallaban á gran distancia del estrecho de *Barrow*. Cuando llegaron á la latitud $89^{\circ} 18'$, descubrieron enfrente de ellos una isleta, desde la cual arrancaba una barrera de hielos que se extendía hasta la costa N.; era, pues, imposible avan-

zar más al O.; más al S. se abría un ancho paso; entraron en él y le dieron de *Paso del Principe Regente*. En aquel momento, la brújula, cuyos movimientos eran más lentos ya hacía algun tiempo, presentó el curioso fenómeno de una completa inmovilidad; privada la aguja de su potencia, seguía el impulso del buque. Despues de haber avanzado algunas leguas, fueron detenidos por los hielos y obligados á volver al estrecho de *Barrow*: allí encontraron con sorpresa que el obstáculo que los había precisado á variar de rumbo, había desaparecido; al punto volvieron á emprender su primer derrotero, y llegaron prontamente á una ancha abertura del N., que llamaron canal de *Wellington*, y allí no encontraron ni tierra ni hielo.

A cada momento parecía aumentarse la probabilidad de un paso por el O.; despues de atravesar un estrecho desfiladero, formado por los hielos, vieron hacia el N. muchas islas, que sucesivamente recibieron los nombres de *Cornwallis*, *Bathurst* y *Byan-Martin*; el capitan Sabine y algunos oficiales desembarcaron en la punta oriental de la última; allí encontraron restos de habitaciones de esquimales y huellas recientes de renos y de perros; pero la llegada de las brumas y de los témpanos hizo la navegacion en extremo penosa, y con suma dificultad se pasó una especie de canal, de donde las aguas se encontraban estrechadas por los

hielos y las tierras. En seguida descubrieron una isla bastante considerable, que llamaron de *Melville*, nombre del primer lord del almirantazgo. El 4 de Setiembre atravesaron el grado 110 longitud Oeste en la latitud de $74^{\circ} 44'$ Norte, y de este modo obtuvieron las 5.000 libras esterlinas ofrecidas por el Parlamento inglés á los que llegasen á aquella latitud.

Entónces fué ya imposible pasar más adelante, y por primera vez echaron el áncora en un sitio que denominaron bahía *del Hecla y del Griper*. Despues de un exámen más profundo de la isla de *Melville*, los intrépidos navegantes se afanaron á avanzar al O., y el 17 llegaron á la longitud de 113° . El punto más remoto á que llegó la expedición, fué á los $74^{\circ} 26'$ de latitud septentrional, y $113^{\circ} 46'$ de longitud occidental, porque más allá parecía que los hielos iban aumentando, y como en estas regiones hiperbólicas el mar sólo es navegable durante siete semanas, convencióse el capitán Parry de que era imposible pasar de la costa oriental á la occidental por el mar Baffin, viéndose obligados á hacer vela hacia el E.; y como avanzaba la estacion, determinaron ir á pasar el invierno en la bahía que acababan de dejar, la encontraron ya cubierta de hielos, que durante dos dias tuvieron que romper para abrirse paso.

El largo invierno que les amenazaba exigía pre-

cauciones multiplicadas para la conservacion de los buques; fueron, pues, desarbolados, excepto la gran gavia del *Hecla*, envueltos en lona y rodeados de tablas; hicieron montones de hielo hasta una gran altura y se establecieron en el interior de los buques estufas y hornos. Una sabia economía, y una prudente prevision para la salud de los tripulantes, presidieron á la distribucion de los víveres. Se permitió á los marineros pasear por la costa, y áun se hicieron grandes cacerías. Esta especie de diversion no deja de tener riesgos en aquel destemplado clima: heláronseles á algunos los miembros, y fué indispensable hacerles la amputacion.

Nuestros viajeros tuvieron que pasar un invierno rigurosísimo, pues el termómetro descendió á 55 grados bajo cero.

«Nos entretuvimos, refiere el capitán Parry, en »dejar helar el mercurio, exponiéndole á la accion »del intenso frio, y batirlo sobre un yunque arreglado á la temperatura de la atmósfera. En este »estado parece poco maleable, y se rompe comunmente á los dos ó tres martillazos.» El 24 de Febrero declaróse un incendio en el observatorio construido en la costa, y aprestáronse todos para apagar las llamas con nieve, cuando señalaba el termómetro 44 grados bajo cero. Los semblantes de los marineros, iluminados por el incendio, ofrecían un espectáculo peregrino; á los cinco minutos

de estar expuestos al aire, se helaban y se emblanquecían todas las narices y mejillas, de suerte que los médicos y ayudantes que los acompañaban tenían que asistir continuamente á los que apagaban el fuego, frotando con nieve las partes del cuerpo atacadas del frio, á fin de restablecer la circulacion. El criado del capitán Sabine, deseoso de salvar la aguja de inclinacion del observatorio, salió sin guantes; pero quedaron al momento sus dedos tan congelados, que habiéndolos sumergido en una palancana de agua fria, cubrióse al instante la superficie de una ligera capa de hielo: tal era el frio intenso que había comunicado; pero esta vez no se le pudo restablecer la circulacion, siendo necesaria la amputacion.

Los marinos ingleses procuraron combatir la influencia del triste aspecto de una naturaleza desolada, por medio de todas las distracciones compatibles con su posicion. Construyóse un teatro, y todas las semanas se publicaba un periódico á bordo, titulado: *Gaceta de la Georgia del Norte*, donde escribían sus crónicas de invierno. Ocupados de este modo, pasó el tiempo con más rapidez de lo que esperaban: en el dia más corto, ó más bien, en mitad de aquella larga noche, todavía podía leerse algunos instantes ántes y despues del medio dia volviéndose hacia el Sur. El 15 de Enero tuvieron el magnífico espectáculo de una aurora boreal, y el 5 de

Febrero el primer rayo de sol dió en la punta de la gran gavia; cuatro dias despues se elevó el astro en el horizonte: no le habían visto desde el 11 de Noviembre, y su presencia les consoló del rigor del frio, que entónces era excesivo.

El mes de Marzo fué mucho más suave, y á principios de Abril, el termómetro estaba á cero, cosa que no había sucedido en ocho meses. Sin embargo, hasta primeros de Agosto no pudieron avanzar los buques más que el año anterior.

Salieron del estrecho de Lancaster el 30 de Setiembre, y en los primeros dias de Noviembre ancló sano y salvo, y con la tripulacion en excelente estado de salud y llena de entusiasmo en las orillas del Támesis.

VI.

Segundo viaje del capitan Parry.

Si el resultado del primer viaje no había correspondido á las esperanzas, parecía al ménos que se habían aumentado las probabilidades de un paso por el N.O., habiendo hecho importantes observaciones geográficas, y se creyó que las numerosas islas que se encuentran en el camino que se había seguido, contribuían á la acumulacion de los hielos en aquel punto, y que tal vez los obstáculos no serían los mismos si se encontrase un paso siete ú

ocho grados más abajo que los de Lancaster y en la latitud de las costas N. de la América. Era necesario primero reconocer las costas orientales de aquel continente, y procurar fijar bien el punto en que terminan por el N. Tal fué el objeto del segundo viaje.

Con los barcos el *Hecla* y el *Fury*, perfectamente acondicionados y abastecidos, vuelve Parry á darse á la vela el 8 de Mayo de 1821; y atravesando el Atlántico hacia la *bahía de Hudson*, siendo su curso tan rápido cuanto pudieron permitirlo las dificultades de la navegacion. Apénas comenzaba el mes de Agosto, y aquellos buques tocaban ya en la extremidad E. del canal que se extiende entre la isla de *Southampton* y las tierras del N.

El capitan Parry creyó que era el mismo que denominaban estrecho Helado: los témpanos le cubrían enteramente. Despues de reflexionar seriamente, se decidió á pasar por en medio de ellos, para evitar el dar en derredor de la isla un rodeo de 200 leguas. Su valor fué recompensado, porque á lo último del canal encontró una hermosa bahía, á que dió el nombre de duque de York.

Las aguas estaban entónces completamente libres, y los navegantes comenzaron las exploraciones, objeto de su viaje: desde el 22 de Agosto hasta fin de Setiembre se ocuparon en la penosa y cansada tarea de visitar cada hondura y cada golfo

que presentaba la menor apariencia de un paso hacia el O. El celo y la infatigable perseverancia de aquellos marinos superaron todas las dificultades, y fué examinada con el minucioso cuidado una extension de costas de más de 200 leguas. Apénas quedaba concluída aquella operacion, la proximidad del invierno les obligó á buscar un retiro, en donde pudieron esperar con seguridad la vuelta de una estacion más suave.

Eligieron una isleta, que llamaron isla del Invierno, y se establecieron en ella del mismo modo que la primera vez, haciendo las mejoras que la experiencia les había enseñado. Representaron comedias, hubo conciertos, y en cada buque se estableció una escuela: cuando volvieron á Inglaterra, todos los marineros sabían leer. Pero lo que más contribuyó á distraerlos fué la inesperada visita de algunos esquimales, habiéndose entablado bien pronto relaciones amistosas entre unos y otros; conduciéndolos á sus cabañas, ó más bien covachas, y quedaron agradablemente sorprendidos al encontrar una poblacion construída con nieve.

«Recordando, dice el capitán Parry, que aquellas habitaciones estaban enfrente de nuestros buques, que muchas miradas espiaban sin cesar todo cuanto podía romper la uniforme monotonía de nuestra existencia, podrá formarse idea del asombro que me causó aquella reunion de cabañas, y la

presencia de los setenta individuos hombres, mujeres y niños que, rodeados de canoas, trineos y perros, parecían haberse establecido allí por todo el invierno. La nieve y el hielo eran los únicos materiales empleados en la construcción de aquellas extrañas habitaciones. Pedazos de forma oblonga, de seis á siete pulgadas de grueso y de cerca de dos piés de largo, estaban colocados de manera que formaban una pared circular. Cada pedazo estaba ligeramente inclinado por la parte inferior para que los lados del edificio se fueren uniendo de modo que no dejaran más que una pequeña abertura en la cúspide, en donde la piedra, ó por mejor decir, el témpano de hielo, se hallaba ligeramente colocado. Lo interior no era ménos notable: despues de haberse deslizado por dos pasadizos de diez piés de largo por cuatro ó cinco de alto, cuya entrada estaba abovedada, nuestros viajeros llegaron á una piececita redonda, por la cual se penetraba en tres habitaciones. Las mujeres estaban sentadas sobre sus camas, con una lámpara á su lado y rodeadas de sus hijos y de los utensilios de cocina.

La estatura de los esquimales es por lo general inferior á la de los europeos. Tienen cara redonda y llena, los ojos pequeños y negros, la nariz también pequeña, hundida entre las mejillas, pero poco aplastada: sus manos y sus pies son de una peque-

ñez notable, sus piernas delgadas, y anchas las rodillas. Su piel es suave y un poco atezada, y sus vestidos, cómodos y de abrigo, son de pieles de reno y becerros marinos. Por lo comun, consiste en una especie de chupa larga y un pantalon; van tan bien tapados, que el frio no puede penetrarlos.»

Hasta el 2 de Julio no pudieron los buques emprender su marcha hacia el N. por el canal de Fox, con el proyecto de dar vuelta á la península denominada de *Melville*, que creían debía formar la punta N.E. de la América. Despues de una navegacion arriesgada, llegaron á un canal, que se extendía hacia el O., que llamaron el *estrecho de la Furia y el Hecla*. Pensaban que estaban próximos á conseguir un objeto, cuando una masa enorme de hielo les cerró el paso; todos sus esfuerzos fueron inútiles, y tuvieron que volver á la entrada del canal y pasar un segundo invierno junto á la isla llamada *Igloolik*: allí fueron visitados por una horda de esquimales más numerosa que la primera. Algunas de sus casas estaban cubiertas de pieles y otras enteramente construídas con nieve.

La expedicion regresó á Inglaterra el 10 de Octubre de 1823.

VII.

Primer viaje del capitan Franklin.

En la época del primer viaje del capitan Parry, se creyó que una expedicion por tierra podría proporcionar á la ciencia geográfica datos muy preciosos. Lord Bathurst eligió al teniente Jhon Franklin, al cual se agregaron el doctor Richardson, sabio naturalista, y los jóvenes Hook y Back, oficiales del almirantazgo, y dos marineros. Las órdenes que se les comunicaron, prevenían que siguiesen el mismo camino que Hearne en 1772.

Los viajeros salieron de Gravensend el 23 de Mayo de 1819 y llegaron á fines de Agosto á la factoría de York, depósito principal de la Compañía de la bahía de Hudson: allí les dieron los empleados cuantas instrucciones podía facilitar la empresa. El 22 de Octubre estaban en Cumberland-House, despues de haber andado 690 millas. Comenzaba ya el invierno, y el efecto de los primeros hielos probó que era necesario aguardar la primavera para volver á emprender la marcha: mas aconsejaron al capitan que visitase el distrito de Atha-Busca, para proporcionarse los guías é intérpretes necesarios, y obtener algunos informes sobre las comarcas que se extienden á lo largo del gran lago *Slave* por la parte N. Partió en efecto

para el fuerte Bhepewyan, acompañado del jóven Back y del marinero Hephurn, dejando al Dr. Richardson y á Hood en Cumberland; el otro marinero se volvió á Inglaterra, porque el mal estado de su salud no le permitía soportar las fatigas del viaje.

Los trineos que sirven para las excursiones de invierno son muy sencillos y ligeros: consisten en dos ó tres tablas delgadas; un poco combadas por delante y sujetas por unos travesaños colocados en las orillas. Son estrechos y tienen ocho ó diez piés de largo. Los más elegantes están pintados y forrados de cuero. Los que viajan á pié por medio de la nieve, llevan unos zapatos de una forma particular. Se componen de dos pedazos de madera, unidos por otras barras de lo mismo, en cuyos espacios trasversales se cruzan unas correítas. Este calzado se fija al pié con otras correas, que dejan libre el talon, de modo que puede levantarse á cada paso. Incomoda mucho cuando no se tiene la costumbre de usarle; pero disminuye el dolor poco á poco, y áun desaparece enteramente.

El capitan Franklin necesitó dos meses para llegar al fuerte Chepewyan, que dista 857 millas de Cumberland-House. El país que recorrieron los viajeros es árido y está casi inhabitado: las noches las pasaban á campo raso. Despues de desuncir los perros, barrían la nieve, tendían unas mantas en el

suelo y encendían una gran lumbre, que servía para cocer la cena y preservarlos del frío durante la noche.

El Dr. Richardson y el señor Hood, fueron á reunírseles la primavera, y partieron el 18 de Julio con una escolta de indios que debían guiarlos y mantenerlos con la caza. Diez y seis viajeros canadienses se les unieron, y despues de doce dias de marcha llegaron al fuerte de La Providencia, en donde les alcanzó M. Ventzel, empleado de la Compañía del Noroeste, que había ofrecido servirles de intérprete, porque había vivido mucho tiempo entre los pueblos que iban á visitar.

Creían poder llegar á la embocadura del rio de Cobre ántes de la mala estacion; pero diferentes obstáculos les retrasaron de tal modo, que se encontraban aún á larga distancia cuando tuvieron que formar el establecimiento de invierno. Algunos oficiales fueron á visitar su nacimiento, que estaba á unas 60 millas hacia el Norte.

Durante aquellos dias de un descanso forzoso, su vida fué bastante monótona; unos se ocupaban en el estudio, y otros en buscar la leña necesaria para el fuego.

Hallábase ya casi enteramente agotada su provision de víveres, y M. Back regresó al fuerte Chepewyan para activar la remesa de un nuevo convoy. Volvió despues de una ausencia de cinco me-

ses, durante la cual anduvo 1.104 millas con el calzado del país, y pasó todas las noches en los bosques.

El fuerte de I a Empresa, así llamaban á su cuartel de invierno, fué visitado por un gran número de indios de las Minas de Cobre; parecían muy dóciles, y era tanta su simpleza, que habiéndose divertido M. Hood en copiar ó retratar á una jóven que gozaba en su tribu alguna reputacion de hermosura, y que á la edad diez y sies años llevaba ya dos maridos, su madre temió que el gran jefe de los ingleses, seducido por aquella pintura, enviase á buscar el original.

Hasta el 14 de Julio de 1821, no pudieron volver á ponerse en camino: ya había pasado cerca de un año desde que habían salido del fuerte de La Providencia: no escaseaban las provisiones, porque la caza abunda en las fértiles llanuras que se extienden á lo largo del rio de las Minas. Rebaños de gamos y de bueyes van siempre seguidos de osos y lobos: estos últimos van tambien en cuadrillas: la extremada finura de su instinto le hace evitar todos los lazos; pero ellos usan otros que producen buen efecto en un país donde las llanuras terminan con precipicios espantosos. «Mientras que los gamos, dice el Dr. Richardson, pastan sin desconfianza, se juntan los lobos, avanzan lentamente formando un semicírculo, y tienen cuidado de no

hacer el menor ruido, hasta que tenga corada la retirada por el lado de la llanura: entónces aceleran el paso, dando horrorosos aullidos: los tímidos animales huyen hacia los precipicios, y caen en ellos empujados unos por otros: de este modo vienen á ser presos de su enemigo, que parece haber previsto aquel resultado.» El doctor estuvo expuesto á ser víctima de la misma maniobra. Un dia que estaba sentado á la orilla de un abismo, oyó un ligero ruido, se volvió y vio nueve lobos blancos que avanzaban en semicírculo: su valor le salvó; en cuanto vieron que les salía al encuentro, le abrieron paso.

Nuestros viajeros vieron el mar por primera vez el 14 de Julio, y en cuanto llegaron á la embocadura del rio de Cobre, los dejaron los indios; y Mr. Wentzel, que recibió orden del capitan Franklin para reunir en el fuerte La Empresa abundantes provisiones y dejar allí una carta que le indicase en qué direccion podría encontrar á los cazadores á su regreso. El resto de la expedicion se embarcó el 21 en el mar Polar, en dos lanchas, sin más víveres que para quince dias. Sin embargo, el capitan consiguió seguir la costa Norte de la América en una extension de quinientas cincuenta millas al E. del rio, y cuando la aproximacion del invierno le obligó á retroceder, había ya llegado á la latitud de 68° 18', longitud O. 109° 25'.

Sus provisiones se concluyeron ántes de llegar al sitio del rio que lleva el nombre de Hood, y que desagua en el mar: los navegantes sabían ya por experiencia que sus orillas les ofrecerían pocos recursos, y que estos disminuirían á medida que avanzase la estacion. El capitán resolvió variar su primer proyecto y embarcarse en el rio Hood para dirigirse por el camino recto al fuerte; mas apénas hubo andado algunas leguas, cuando le detuvo una magnífica cascada, por encima de la cual el rio no era ya navegable: fué, pues, necesario continuar la marcha á pié. Las lanchas, que eran indispensables para atravesar los lagos, fueron conducidas á hombros, y se abandonó todo el equipaje que no era de absoluta necesidad.

Era á fines de Agosto, y una abundante nevada vino á alarmar á los viajeros: aquel fué el primero de sus infortunios. Privados de alimento y de fuego, estuvieron acostados dos dias, y cuando pudieron volver á ponerse en camino, experimentaron todas las molestias de una marcha por medio de las nieves, en un clima riguroso, por un país estéril que apénas presentaba alguna zarza y sin más alimento que un poco de líquen. Aquellas privaciones desanimaron tanto á los canadienses, que dejaron perder las dos lanchas que estaban encargados de llevar.

Por fin, el 26 de Setiembre llegaron á las orillas del rio de Cobre, pero no tenían medio de atrave-

sarle, y en vano buscaron madera para construir otras lanchas. La suerte de aquellos desgraciados parecía la más desesperada, cuando el Dr. Richardson se ofreció á pasar el rio á nado, cuya anchura era de más de setecientos piés. Arrojóse, en efecto, al agua con una cuerda atada al cuerpo, precaucion que no fué inútil, porque el frio se fué apoderando de todos sus miembros, y se desmayó cuando ya llegaba á la orilla opuesta. Los compañeros le sacaron casi exánime, le calentaron con una buena lumbre, y se restableció pronto, pero sufrió mucho tiempo del costado izquierdo, que había estado expuesto á un calor demasiado vivo.

Uno de los intérpretes, llamado Saint-Germain, emprendió hacer una canoa con pedazos de los huiles que les servían para envolver las camas. Mientras trabajaban, el líquen, que era su único alimento, fué haciéndose muy raro, y se vieron reducidos á extraer la médula de los huesos de un gamo, muerto ya hacía muchos meses.

La canoa quedó concluída el 4, y aunque no podía contener más que una persona, todos fueron pasando felizmente. Los viajeros sólo se hallaban ya á cuarenta millas del fuerte, pero su debilidad no les permitía atravesar aquella distancia. Mr. Hood especialmente estaba extenuado por los fuertes cólicos que le producía el líquen, alimento tan mal sano como desagradable.

El Dr. Richardson andaba con mucho trabajo, y como era muy probable que los indios estuviesen cazando en las inmediaciones, fué enviado Mr. Back á buscarlos con tres hombres, con la esperanza de que podría proporcionarles socorros. Al dia siguiente trataron de volver á ponerse en camino, pero á medida que avanzaban desfallecían los ménos vigorosos y aquellos que su estómago no podía soportar el líquen. El segundo dia se comieron zapatos viejos y algunos pedazos de cuero para recobrar un poco de fuerza. Sin embargo, dos hombres se quedaron atrás, y perecieron. El doctor y Mr. Hood propusieron entónces detenerse en el primer sitio donde hubiese líquen y algunas zarzas, miéntras los demás se dirigían al fuerte. Fué aprobado este plan, y se quedaron con Hephurn, que quiso asociarse á su suerte. Aquella separacion tuvo lugar el 7 de Octubre: el capitan Franklin continuó su camino con el resto de su gente, cuyo número era de ocho personas; pero pasados tres dias, cuatro le dejaron y fueron á incorporarse con el Dr. Richardson: entre ellos había un iroqués, llamado Miguel.

El 11 por la noche llegaron al fuerte La Empresa; no habían comido nada en cinco dias, excepto una vez que comieron líquen. Es más fácil imaginar que expresar el sentimiento que experimentarían cuando en vez de encontrar alimentos y socorros

de toda especie, no vieron más que una habitacion desierta sin almacen de provisiones, y sin ningun vestigio de indios ni una palabra de Mr. Wentzel. Algunas líneas de Mr. Back indicaban tan sólo que había llegado allí la antevíspera, y que había vuelto á marchar en busca de los indios por un lado en que los guías esperaban encontrarlos.

Cuatro dias despues, un mensajero trajo la desagradable noticia de que su esperanza se había frustrado. Cerca de tres semanas transcurrieron en aquella horrorosa situacion: sus fuerzas disminuían gradualmente: cada dia les costaba más trabajo el levantarse cuando estaban sentados, y muchas veces tenían que apoyarse unos en otros. Los huesos y la piel de los gamos que habían muerto en el invierno anterior, formaba su único alimento: los huesos machacados y cocidos se convertían en una cosa á que daban el nombre de sopa: mas la aspe- reza de aquel manjar les puso tan mala boca, que se vieron obligados á renunciar á él y limitarse á las pieles, que despues de cocidas les parecían más soportables.

El 29 por la noche, el Dr. Richardson y Hephurn llegaron solos al fuerte * * *. Hood y Miguel ya no existían.

En los primeros momentos de reunion, se asus- taron al verse tan demudados: no eran efectiva- mente más que unos esqueletos. El doctor especial-

mente observó el tono sepulcral de su voz, y les rogó que si les era posible tomaran una inflexion ménos siniestra, sin notar que á su voz le sucedía lo mismo. Aquel dia Hephurn consiguió matar una perdiz, que al momento fué dividida en siete partes. Era la primera vez que gustaban la carne despues de un mes.

«El doctor comenzó en seguida su triste narracion: los dos primeros dias de su soledad, pasaron en una carencia absoluta de todo: el tercero volvió á unírseles Miguel, y les trajo una liebre y una perdiz. Aquel hombre era uno de los cuatro que habían abandonado al capitan Franklin: los otros tres jamás se volvieron á ver. Este se ausentó todo el dia 11, y á su regreso contó que había seguido en vano á un gamo, pero que había encontrado un lobo muerto por una cornada de un ciervo, y que se traía un pedazo. Al principio le creimos, dijo el doctor, mas despues hemos tenido fundados motivos para sospechar que era una parte del cuerpo de sus infortunados compañeros, probablemente asesinados por él. Desde aquella época parecía alterarse su carácter; estaba sombrío y taciturno, se negaba ir á caza, y nos amenazaba frecuentemente con dejarnos. Hood se aproximaba á su fin: los dolores que le producía el líquen le privaba de aquel único medio de aplacar las angustias del hambre. Abrumados con el peso de tantos padecimientos,

nuestras facultades se iban extinguiendo; apénas conservábamos fuerzas para dirigirnos algunas palabras.

Pero nuestra resignacion fué inalterable; ni una queja se escapó de nuestros labios, y cumplimos siempre nuestros deberes religiosos con la más escrupulosa exactitud.

Un choque inesperado vino á sacarnos de aquella especie de estupor. Miguel debía marchar al fuerte con Hephurn, y le instaba que le dejase cazar; contestaba que no sabía y que lo mejor que podían hacer era comérsele. El 20, víspera del dia señalado para la marcha, se quedó junto al fuego con Hood, bajo el pretexto de limpiar su arma. El doctor se fué á buscar líquen y Hephurn leña: pocos minutos despues oyeron la explosion de un arma de fuego, y al volver encontraron cadáver al pobre Hood: una bala le había levantado la tapa de los sesos. Todo probaba que el mismo no había atentado contra su existencia: un libro que había abierto á su lado, y que probablemente había ocupado sus últimos pensamientos, contenía meditaciones sobre la Biblia. Vivamente interrogado Miguel, no dió ninguna explicacion satisfactoria; mas como era el más vigoroso y el mejor armado, el doctor no se atrevió á manifestar sus sospechas, confirmadas además por el empeño que ponía el iroqués en justificarse de un crimen que nadie le imputa-

ba. Hood fué sepultado al pie de un matorral, detras de la tienda, y por la noche, además de las oraciones acostumbradas, se rezó el oficio de difuntos.

Al otro dia partieron los tres para el fuerte de la Empresa: una parte de la piel de búfalo que había pertenecido á Mr. Hood, los sostuvo el primer dia, y áun todavía quedó un poco para el segundo. A medida que avanzaban, iba en aumento la insolencia de Miguel: era evidente que miraba á sus dos compañeros de infortunio como una presa de que le era fácil apoderarse, y que sólo aguardaba el momento en que ya no tuviese necesidad de guía. Incomodados con su presencia, el doctor y Hephurn conocían todo el horror de su posicion sin poder comunicarse sus temores. Por fin se separó para recoger líquen, y quedando solos los dos ingleses, convinieron en que únicamente podía salvarlos su muerte.

El doctor Richardson se encargó de esta terrible responsabilidad, y cuando volvió Miguel, un pistoletazo le tendió á sus pies.

Seis dias despues llegaron al fuerte, pero no encontraron allí el término de sus desgracias. La expedicion no se componía más que de seis individuos, que al cabo de dos dias quedaron reducidos á cuatro con la muerte de dos canadienses, y los que sobrevivían parecían tocar á su último momento. Los socorros, por tan largo tiempo espera-

dos, llegaron al fin, y el 7 de Noviembre, tres indios enviados por Mr. Back fueron á arrancarlos de una muerte cierta. Despues del descanso que exigía su debilidad, fueron á pasar lo que restaba de invierno al fuerte de La Providencia, y en el mes de Octubre de 1822 pudieron al fin regresar á Inglaterra.

El resultado de la expedicion se limitó al descubrimiento y exámen de una lengua de tierra de la costa Norte de América, en una extension de seis grados y medio de longitud.

VIII.

Segundo viaje del capitan Franklin.

Cuando á fines del 1823 el gobierno inglés resolvió enviar al capitan Parry á renovar las tentativas que dos veces se habían frustrado, el capitan Franklin propusó el plan de una expedicion cooperadora por tierra, que se ofreció á conducir. Su proposicion fué aceptada; el Dr. Richardson solicitó y obtuvo el permiso de acompañar á su amigo; lo restante de la expedicion se componía del teniente Back, su antiguo compañero, de los señores Krendall y Drumond, sabio botánico, y de cuatro marineros. Sus instrucciones les prevenían pasasen el invierno junto al gran lago Bear, y que en la pri-

mavera avanzasen hasta el rio Makensie, descubierto por el viajero de este nombre en 1789; cuando llegasen á su embocadura, debían dividirse en dos bandas, de las que una seguiría las costas por el Oeste y la otra por el Este hasta el rio de las Minas de Cobre.

Hiciéronse los preparativos en la factoría de Jork el verano de 1824; los oficiales salieron de Inglaterra el año siguiente, tomaron camino de Nueva-York al Canadá, atravesando el lago Huron, y se embarcaron en el rio Methye, en unas lanchas que los estaban aguardando. El 5 de Agosto llegaron al rio del gran lago Bear, que saliendo del lago de este nombre va á desembocar en el rio Makensie. El capitan Franklin eligió este punto para sus cuarteles de invierno, y se construyó á la ligera una casa, que recibió el nombre del capitan. Durante este tiempo hizo una excursion por el gran lago, para ver el mar Polar y adquirir noticias que podrían serles útiles para el año siguiente. Esta correría fué muy feliz, y se reunió con sus compañeros el 5 de Setiembre.

El invierno se pasó como de costumbre, y la primavera activó los preparativos de marcha. Dejaron el fuerte Franklin el 28 de Junio, bajaron por el Makensie, y el 4 de Julio se dividieron para seguir cada uno por su lado los dos canales que forma el rio. El capitan entró en el que se extiende hacia el

Oeste, y el Dr. Richardson tomó la dirección opuesta. El primero apenas llegó al mar, encontró un grupo numeroso de esquimales; la moderación de los marinos evitó una lucha cuyos resultados hubiera podido serles fatal. Libres de aquel peligro, continuaron su camino, que el estado poco favorable de la atmósfera se hacía muy lento. Las tierras bajas y pantanosas que hay en aquellas costas parecen ser la patria de las brumas; algunas veces son tan densas, que los objetos desaparecían á pocos pasos. Sin embargo, el 16 de Agosto los navegantes se encontraron á una distancia igual del río Makensie y del lago de Hielo.

La aproximación del invierno les obligó bien pronto á retroceder. Desgraciadamente, el capitán Franklin no podía saber que la barca del navío que le esperaba en el estrecho de Behering, no estaba en aquel momento más que á 160 millas del sitio en que se encontraba; si hubiese tenido una seguridad, ningún peligro, ninguna dificultad hubiera podido, según sus mismas expresiones, impedirle el continuar su marcha.

El 21 de Setiembre estaba de regreso en el fuerte en donde encontró á sus compañeros.

El Dr. Richardson no encontró ningún obstáculo en su navegación; desde el 4 de Julio al 8 de Agosto, recorrió 902 millas de costas que se extienden desde el río Makensie hasta el río de las Minas. El

otoño siguiente estaban de regreso en Inglaterra. Esta segunda expedición ofrece resultados geográficos de gran importancia. El grado 64 de longitud á que habían llegado en el primer viaje, acababa de ser recorrido en una línea que excedía de 30 grados longitud.

Cuando en 1824 se emprendieron las expediciones de los capitanes Franklin y Parry, pareció imposible á los que las dirigían que ni una ni otra, aún en el caso de buen éxito, pudiesen llegar al estrecho de Behering, sin que se les concluyesen completamente las provisiones, y era seguro que el capitán Franklin se encontraría sin medios de regreso; para obviar este inconveniente, se decidió que la fragata *Blossom*, mandada por el capitán Beechey, fuese á esperar la llegada de los dos buques, y que pasaría los veranos de 1826 y 1827 en la bahía de Kotzebue.

El 29 de Mayo de 1825 salió de Inglaterra, y llegó al término de su viaje el 22 de Setiembre: la atmósfera estaba oscurecida por una espesa niebla; cuando se disipó, el capitán descubrió con asombro una profunda hondonada en la costa N., que se había escapado á la observación de Kotzebue; la llamó Hotham.

Vientos contrarios impidieron durante dos días avanzar hacia la isla de Chamisso, que era el sitio señalado para punto de reunión. Durante este tiem-

po, los naturales del país se acercaron á los costados del navío en sus *caidars*, que son una especie de barcas como las que dirigen las mujeres en la bahía de Hudson. Están, dice el capitán Beechey, construídas con madera seca, forrada con pieles de wairus ó focas, susceptibles de apretarse mucho. Los barcos de los remeros están sujetos con correas sencillas, lo que hace aquellas barcas muy ligeras y fáciles de manejar. Un extranjero no pone sin desconfianza el pié sobre aquellas pieles que el agua hace transparentes, pero se puede entrar en ellas sin temor; cuando tienen cuidado de engrasarlas bien duran mucho tiempo. Cada una de aquellas barcas contenía de diez á trece individuos, que llevaban todos adornos en el labio inferior, uso generalmente admitido por todos los habitantes de aquella parte de la América.

Estos pueblos tienen las facciones características de los esquimales; la cara ancha, gruesa y redonda; los huesos de las mejillas prominentes; ojos pequeños y redondos, las cejas como las de los chinos y la boca grande. Se manifestaron buenos y hospitalarios, empleaban en sus cambios mucha probidad, y bajo este concepto no se asemejaban á otros pueblos de la misma familia que el capitán encontró más tarde.

Hasta el 25 de Julio no llegó el capitán Beechey á la isla Chamisso, cinco días despues del término

convenido con el capitan Franklin. No encontrándole allí, se adelantó, segun sus instrucciones, hacia el mar Artico, despues de tomar precauciones para el caso de que el capitan llegase durante su ausencia. A mediados de Agosto tocó en el cabo de Hielo, y tuvo fuertes tentaciones de pasarle; pero las órdenes no se lo permitían y se volvió al estrecho de Kotzebue. Algunos hombres de la tripulacion penetraron con la lancha hasta 126 millas más allá del cabe.

Durante la estancia que el capitan Beechey hizo en la isla de Chamisso, tuvo frecuentes ocasiones de observar los usos de los esquimales del Oeste, y encontró muchas cabañas abandonadas, con indicios inequívocos de haber estado poco tiempo hacía. El modo con que aquellos pueblos tributan los últimos honores á los que ya no existen, le llamó sobre todo la atencion. Colocan el cuerpo en una especie de féretro mal ajustado, y le ponen sobre una tabla que se eleva á la altura de dos pies. Tienen cuidado de que la cabeza esté vuelta hacia el lado de Poniente. Una tienda, formada con ramas secas, le rodea como para preservarle de los animales silvestres, pero su voracidad suele derribar aquella débil barrera.

El *Blossom* dejó el Sud el 14 de Octubre, volvió á pasar el estrecho de Behering, hizo vela al Sur, y llegó al puerto de San Francisco, en California,

el 8 de Noviembre: el capitán pensaba allí hacer provisiones, pero se vió obligado á ir á las islas de Sandwik y desde allí á Macao, en donde se proporcionó todo lo necesario. El navío zarpó de Macao el 30 de Abril de 1827, visitó el gran Loo-Choo, y acudió al punto de reunion el 5 de Agosto. Los hielos le impidieron avanzar tanto hacia el Norte como la primera vez. Volvió á Inglaterra el 8 de Setiembre de 1828, despues de una ausencia de tres años y medio: había recorrido setenta y cinco mil millas.

IX.

Tercero y cuarto viaje del capitán Parry.—Expedicion de Back y Ricardo King.

Con el mismo entusiasmo y singular arrojo, pero con mayor desgracia que en las expediciones anteriores, vuelve Parry á tentar fortuna otra vez de buscar el paso Noroeste por la bahía de Hudson.

Partió el 19 de Mayo de 1824 con los barcos *Heccla* y *Fury*, tripulados por un puñado de marinos curtidos por la intemperie, avezados á todo género de privaciones y fatigas, sostenidos por la fe que su comandante y guía les inspiraba. Llegado al estrecho de *Lancaster*, penetró en el de *Barrow*, y, embocando luégo el del *Regente*, enfilado hacia el S., intentó descender hasta el golfo ó mar desconoci-

do, en comunicacion á su juicio, y lo era muy acertado, con el canal de *Fox* y bahía de Hudson por aquel infranqueable estrecho del *Hecla* y *Fury*, que en vano había tratado de rebasar en el viaje precedente. Pero en cuanto abandonó el estrecho de Barrow, tropezó con tantos obstáculos y contradicciones, que el invierno le sorprendió á la entrada casi del otro canal ó estrecho mencionado, en *Port Bowen*, donde permaneció inactivo largos meses. Y cuando en el de Julio de 1825 volvió á navegar hacia el S., desatóse en contra suya un furioso temporal, que desmanteló y estrelló en la costa occidental el barco *Fury*, por lo cual Parry se vió en la penosa precision de recoger toda la gente en el *Hecla* y de volverse á su patria sin tardanza.

Desesperanzado Parry de abrirse paso por el N.E. de la América hasta las aguas del Pacífico, se propone, como Hudson en su primera tentativa, descubrir para ello más expedita vía, navegando por distinto rumbo, para lo cual ofreció al Almirantazgo avanzar hacia el polo por los mares del Spitzberg, atravesando la barrera de hielos que había detenido á las expediciones anteriores. Su oferta fué aceptada: y en el mes de Abril de 1827, con el *Hecla*, dos botes aderezados para el objeto, resistentes y de poco peso, que podían arrastrarse y rodar fácilmente por cima de los mares congelados; y varios trineos se encamina hacia el Spitzberg,

resuelto á llegar hasta el polo boreal y á rebasarle, por mar ó por tierra, hendiendo las aguas, salvando las islas y continentes que pudieran salirle al paso, ó trepando y atropellando por cima de los hielos.—¡Admirable, pero ilusorio empeño!—Tras de lucha desatinada con los elementos y rigores de la naturaleza, en contra suya concertados, sin remontarse siquiera hasta el paralelo de 83° de latitud, blanco final de todos sus afanes, Parry y sus animosos compañeros, con la tristeza del héroe que sucumbe en generosa contienda, por falta de bríos y de resistencia corporal, nunca de espíritu y valor, se rindieron al fin y declararon vencidos; y en el mes de Agosto desistieron de la persecucion de la más arrogante empresa que hasta entónces había nadie concebido, ó pensado seriamente en realizar.

Cuando Parry, desalentado por tantos descabros, desistió de su tenaz propósito de navegar por los mares del N. y N.O. del Atlántico, su antiguo comandante John Ross, que durante varios años debió contemplarle con envidia, se brindó á continuar él mismo tan peligroso sistema de peregrinaciones navales: á penetrar por el estrecho de Lancaster, de donde en 1818 retrocedió como espantado y despavorido, en los de Barrow y del Regente; y á seguir navegando por el S., S. O. y O., hasta donde la inclemencia del cielo y tierra se lo consintiera.

Ya hemos hablado de las acusaciones de negligencia de que había sido objeto este oficial: el honor de un marino no podía sufrir semejante sospecha. Para desvanecerla, no titubeó en hacer el sacrificio de su fortuna y de su vida si era necesario. El gobierno inglés desatendió sus ofertas y pretensiones; pero Mr. Félix Booth, hombre entusiasta, opulento y generoso, las acogió favorablemente, y le facilitó cuanto le fué menester para adquirir, abastecer y tripular el barco de vapor *Victory*, á bordo del cual tomó rumbo hacia la bahía de Baffin, á fines del mes de Mayo de 1829, en compañía de su sobrino James Clark Ross, jóven muy animoso é instruído que, á las órdenes de Parry, había ya surcado aquellas aguas. Por la vía que desde un principio se habían propuesto recorrer, tío y sobrino penetraron en el gran golfo de *Boothia*, comprendido entre la tierra del mismo nombre por occidente y la península de *Melville* é isla de *Cockburn* por la banda opuesta: donde en vano había pretendido Parry penetrar por el estrecho del *Hecla* y *Fury*, que le relaciona con el canal de *Fox* y bahía de *Hudson*. Tres inviernos consecutivos, los de 1830, 31 y 32, pasaron allí los nuevos expedicionarios, enclavados en las hielos, contra la costa oriental de la *Boothia*, y lugar que denominaron *Feliz Harbour*. Desesperados ya, y temerosos con sobrado fundamento de perecer con horrible muerte entre

aquellos muros diamantinos, en la primavera de 1832 resolvieron abandonar la *Victory*, y en trineos y lanchas, á pié en todo caso, y como Dios les diera á entender, trasladarse al estrecho del Regente, y, por el Barrow, salir al de Lancaster: desandar lo recorrido y ponerse en situacion de recibir algun auxilio que de cualquier parte del mundo pudiera llegarles. Lo que por de pronto consiguieron, desplegando para ello gran dosis de energía: cuanto el amor á la vida y el anhelo de escapar de entre los brazos de la muerte inspiran á los hombres, fué remontarse hasta el sitio funesto donde la *Fury* se estrelló siete años ántes. Y allí, utilizando los miserables despojos de aquel naufragio, pasaron el cuarto horroroso invierno de 1833. En Julio de este mismo año lograron, por fin, ascender hasta el estrecho de Lancaster, donde tuvieron la suerte de encontrar la fragata *Isabela*, despachada en pesquisa y auxilio suyo, y á bordo de la cual, en desastroso estado, lograron volver á Inglaterra, cuando ya se les creía irremisiblemente perdidos. Durante el invierno de 1831, James Ross pasó por tierra desde la costa oriental á la occidental de la *Boothia*, península limitada de un lado por el golfo de su mismo nombre, y del otro por el canal que más tarde se denominó *estrecho de Franklin*; y, mediante gran número de observaciones adecuadas al objeto, fijó la situacion del po-

lo magnético boreal en la ribera de poniente y entrada del golfo que despues se ha llamado de *James Ross*, en memoria suya; muy aproximadamente á los 70° de latitud.

Antes que John y James Ross regresasen á Inglaterra, por excitacion de Sir Jorge Cockburn, y cediendo á los impulsos de su alma generosa y bien templada el antiguo compañero de Franklin en sus expediciones á los rios de Coppermine y Mackensie, el capitan Back, asociado ahora al Dr. Ricardo King, resuelve ir por tierra en auxilio de aquellos desventurados navegantes. Back salió de Liverpool el 17 de Febrero de 1833, con rumbo á *Montreal*, en el Canadá, y por los establecimientos de la Compañía de Hudson, asentados en las márgenes de los lagos *Winnipeg*, *Athabasca* y del *Esclavo*, con trabajo sumo é inminente y constante peligro de su vida, y de la vida de cuantos le acompañaban, llegó á las del *Aylmer*, de donde se desprende el rio de su propio nombre (rio de Back), cuya corriente, dirigida desde allí hacia el N.E., debía conducirle ó arrastrarle á los mares que Ross había proyectado visitar.

Hasta el verano de 1834, Back y King, enterados ya de la suerte de los tripulantes de la *Victory*, no pudieron emprender la exploracion de aquel rio desconocido, no ménos importante que los otros dos citados, á su occidente, que afluyen tambien á

los mares del Norte; pero, en el mes de Julio, con otros diez hombres, se aventuraron ambos en una lancha, y descendieron por él hasta su desembocadura en el golfo que llamaron *Cockburn*, al S. de la Boothia y lugares por nadie todavía examinados. Y despues de invernar como en el año anterior á orillas del lago del *Esclavo*, en el verano de 1835 regresaron á Inglaterra ambos intrépidos y afortunados exploradores.

Entre el golfo de *Cockburn* y el de la *Coronacion*, donde respectivamente desembocan los rios de *Back* y *Coppermine*, se extiende una buena línea de costa bañada por un mar de difícil navegacion, que, durante los años 1837, 38 y 39, recorrieron sin embargo, é inspeccionaron cuidadosamente, por encargo y á expensas de la *Compañia de Hudson*, sus comisionados Dease y Simpson, y poco más tarde el infatigable John Rae, émulo digno de Franklin y de Richardson y Back.

X.

Desastre del capitan Franklin y sus compañeros. Diversas expediciones en su busca.

Desde el estrecho de Behering hasta el de Dávis, del Pacífico al Atlántico, faltaba sólo por reconocer, poco antes de 1840, la escasa porcion de costa al O. del Makensie, no recorrida en 1820 por Elson y

Franklin, cuando al encuentro uno de otro caminaban; y los canales de comunicacion del estrecho ó golfo de James Ross, al occidente de Boothia, con el golfo ó mar de este nombre y estrecho del Regente. El *aislamiento* de la América por las regiones septentrionales no admitía ya dudas por entónces, y la posibilidad de pasar por cima del agua, líquida ó congelada, de uno de aquellos dos grandes mares al otro, era tambien incuestionable. Pero faltaba saber si entre los varios caminos que podían emprenderse á traves del laberinto de islas y canales descubiertos por Ross y Parry, Franklin, Richardson y Back y Dease, Simpson y Rae, sus compañeros y continuadores,—donde tan difícil es distinguir el agua de la tierra, las moles de basalto y de granito de las enormes acumulaciones de hielos, despedazados ahora, y luégo aglutinados unos con otros en figura de extraños montes y de vastos continentes, que á lo mejor se funden y desploman, y vuelven á condensarse y á revestir distinto aspecto poco más tarde,—si había, repetimos, algun camino practicable en realidad, siquiera fuese por muy breve tiempo, y en la estacion para ello más propicia del año.

Para poner en claro este punto dudoso de la geografía de las regiones boreales, se le confiaron á John Franklin, que frisaba ya en los sesenta años de edad, y que de grumete había pasado, por pre-

mio muy merecido de sus múltiples é importantísimos servicios, á la triple dignidad de capitán y caballero y almirante, aquellos dos mismos barcos, *Erebo* y *Terror*, cuyos nombres inmortalizára James Ross en su arriesgado y último viaje á los mares del Sur.—Con tripulación de 168 hombres, y víveres para más de tres años, Franklin se ausentó de Inglaterra el 26 de Mayo de 1845, con rumbo á la bahía de Baffin, por donde, con viento favorable y mar de bonanza, le vieron todavía navegar hacia el estrecho de Lancaster los pescadores balleneros que surcaban aquellas aguas durante el mes de Agosto. Pero ni en el resto del año, ni en el transcurso de los dos siguientes, 1846 y 1847, se volvió á recibir noticia alguna de su dirección y paradero. —¿Cuál habría sido éste? ¿cuál la suerte de aquel tan considerable número de audaces expedicionarios?—Nadie lo sabía, y sin darse razón nadie de su impaciencia y desasosiego, comenzaba ya á inspirar espanto la idea de saberlo.

Pasó el año de 1848, de zozobra y mortal angustia para cuantos se interesaban por la suerte de Franklin,—y en el buen éxito de la expedición por él capitaneada, y emprendida con nobles y generosos fines, se interesaba todo el mundo civilizado,—como habían transcurrido los dos anteriores sin que el más leve rumor, procedente de las comarcas adonde se había dirigido, anunciase su

próximo regreso; sin que brotase un rayo de luz y de esperanza, del caos de conjeturas en que las gentes más optimistas se enredaban y perdían.— La impaciencia del público llegó con esto á su colmo, y se reveló por una explosion irresistible de dolor universal, por un sentimiento unánime de lástima y conmiseracion en pró del infortunado navegante y de sus tristes compañeros. A toda costa se consideró preciso saber á qué atenerse sobre su imaginada, aunque no ilusoria desventura, ó persuadirse de que no admitía ya remedio ó tratar de aliviarla, sin pérdida de momento, por cuantos modos y medios estuviesen á los alcances humanos.— Tres expediciones simultáneas se concertaron con este objeto: una á las órdenes de James Ross, que debía dirigirse por el E. de la América, al traves de los estrechos de Lancaster y de Barrow, en indagacion del paradero de Franklin y de sus compañeros; otra por el O. y estrecho de Behering, á las de Kellet y Moore, y otra por el S. y riberas de los rios Coppermine y Makensie, á cargo de Richardson y de Rac, de Richardson que había compartido con Franklin las penalidades y miserias indescriptibles de este género de exploraciones geográficas, y que otras cien veces había arriesgado gustoso su vida por secundarle en la realizacion de sus atrevidos planes y pensamientos.— Las tres se llevaron á cabo con grande entusiasmo y valen-

tía, y ninguna de las tres contribuyó, sin embargo, en lo más mínimo al esclarecimiento de la tenebrosa tragedia, por todo el mundo presentida y lamentada. El año de 1849 concluyó como los tres precedentes habían concluído, sin que por ningun punto del horizonte se rasgase el fúnebre y misterioso velo que envolvía los restos de la malhadada expedición de Franklin.

Mas para la madre patria, imitadora feliz de la antigua Roma, que tiene por lema: «donde haya un inglés, allí esta con él Inglaterra,» tamaña ignorancia constituia una gran vergüenza, de todo punto intolerable.—Con dos barcos de vela y dos vapores, tripulados por gran número de hombres inteligentes y decididos á intentar y acometer las más arriesgadas empresas y hasta las proezas más absurdas, el capitan Austin fué despachado en el verano de 1850 al estrecho de Barrow, para continuar las investigaciones, muy pocos meses ántes abandonadas por los rigores del clima, y averías y enfermedades consiguientes á la estancia en aquellos parajes. Y no léjos de donde Austin inverná,— en el crucero que el mismo estrecho de Barrow prolongado del E. al O., forma con el de Wellington, que se abre y prolonga hacia el N. y el del Regente, al S.,—invernaron tambien aquel año los tripulantes de la marina mercante Penny y Stewart, con dos excelentes barcos balleneros; el an-

ciano John Ross, á bordo de su *yacht Félix*, aderezado y tripulado por cuenta de la *Compañía de Hudson*, y los capitanes anglo-americanos, Haven y Griffin, con otras dos naves, por mandato expreso del Gobierno de su país.—Desde la pequeña isla de *Griffith*, al S. de la de *Cornwallis*, donde Austin había establecido el centro de operaciones, sus compañeros, los oficiales Ommaney, Osborne, Kabb, Aldrich, Mac Clintock, Breadfon, Mac Dunggall y Allen, se dispersaron por el N., el O. y el S., recorrieron enormes distancias por cima de los hielos, en trineos tirados por fornidos perros, y empujados por hombres de acerada musculatura y pechos de bronce; é inspeccionaron aquella vasta region, cuyo centro ocupan el mar de Melville y enredado archipiélago de Parry, engolfándose por todas partes, y sin que nada les arredrase en sus fatigosas pesquisas. Cuarenta dias duraron estas varias y verdaderamente heróicas expediciones, no es posible saber si por mar ó por tierra; tan barajados y revueltos andan por allí ambos elementos componentes de la costra superficial de nuestro globo, y todo en vano. Las afanosas miradas de los exploradores, por ningun lado descubrían la huella más somera, ó vestigio insignificante de lo que buscaban, y á su clamoreo desgarrador y cariñosos gritos de llamada y oferta de auxilio, el eco únicamente respondía en son de mofa.—Los capitanes

Haven y Griffin, aprisionados en sus barcos por los hielos, como en castigo de su generosa temeridad, y horriblemente zarandeados y sacudidos cuando la blandura sobrevino, corrieron inminente peligro de sucumbir en aquella monstruosa contienda con los mares casi siempre entumecidos, y de pronto alborotados y furiosos.—John Ross tampoco fué más afortunado en la empresa que sus compañeros de jornada. Y únicamente Penny descubrió en la isla de *Beechey*, á la entrada del estrecho de Wellington, tres solitarias tumbas de marinos, pertenecientes sin duda á la tripulacion de Franklin, y multitud de latas de víveres, allí abandonadas por el estado de corrupcion y podredumbre en que debieron llegar de Inglaterra durante la primera invernada probable de la expedicion de 1845 á 1846. — Fatigados y rendidos todos aquellos en un principio arrogantes exploradores de las comarcas boreales, y despues de haber hecho por cumplir la santa obligacion, que voluntariamente se habían impuesto, cuanto de la humana pobre naturaleza podía esperarse ó exigirse, sin más resultado que el referido, en el otoño de 1851 desampararon todos el campos, huyendo de los furros de otro invierno.

Pero cuando presurosos se alejaban de aquellos mares, con más desaliento del alma todavía que fatiga y quebranto del cuerpo, bogaba tranquila-

mente hacia la bahía de Baffin y estrechos de Lancaster, de Barrow y del Regente, el bergantín *Principe Alberto*, fletado por la desventurada é inconsolable viudad de Franklin, y gobernado por los intrépidos capitan Kennedy y teniente Belloc, jóven francés el último, de nobles aspiraciones y generosos arrebatos, que en otra expedición subsecuente pereció, impulsado por ellos, con muerte desastrosa y nunca bastante lamentada.—Los nuevos exploradores penetraron por de pronto hasta la bahía de *Batty*, al occidente de la tierra denominada *North Sommerset*, y no léjos del sitio donde la *Fury* había naufragado y donde John Ross inverno con sus compañeros de infortunio, en 1833, despues de pasar los tres años anteriores en el adjunto golfo de Boothia. Y desde allí, sin aguardar la llegada del verano, que suele no llegar nunca, Kennedy y Belloc reconocieron en toda su extensión la tierra mencionada, que el *estrecho* ó angosto canal de *Belloc*, inadvertido por Ross, aisla de la misma Boothia; el brazo de mar, congelado por supuesto, al occidente de North Sommerset, y la region septentrional de la *Tierra Victoria*, que le limita del lado oriental, ya explorada ó recorrida por Ommaney y sus compañeros, de la expedición anterior de Austin. Hacia el S., estrecho de James Ross, isla del Rey Guillermo y golfo de Corburn, tambien tendieron de léjos la mirada; pero aquellas aguas, eri-

zadas de escollos, encrespadas por los vientos y entumecidas por el frio, como suelo desigual, quebrantado por fuegos subterráneos, y sembrado por do quier de ruinas, no debió parecerles que podían haber sido navegables nunca.—¿Cómo ni por dónde habrían penetrado el *Erebo* y el *Terror*? ¿Ni á qué buscar á los tripulantes donde ni vestigio se advertía del naufragio y destrozo de las embarcaciones?—Y, sin embargo, en aquellos mares, en la apariencia impenetrables, se habían aventurado Franklin y sus compañeros con el propósito, talvez, de arribar á las costas del septentrion de América, exploradas desde 1839 por Dease y Simpson, y poco despues por Rae, en demanda del golfo de la Coronacion, muchos años ántes descubierto por el mismo Franklin, y por allí, arrecidos de frio, devorados por el hambre y tras sufrimientos atroces, que ni la imaginacion acierta á concebir y representarse, habían perecido todos.

Lo estéril de la expedicion de Austin, en cuanto al descubrimiento del paradero de Franklin concernía, no fué motivo para que el Gobierno inglés desistiese de organizar otra, más numerosa y mejor equipada todavía, sino estímulo para que la despachase á los mares del Norte sin tardanza. El decoro de la nacion y el clamoreo incesante de la opinion pública así lo exigían con imperio. É Inglaterra no podía, por descalabro más ó ménos,

desentenderse de un compromiso de honra, que otras naciones rivales hubieran gustosas contraído y procurado desempeñar, si la soberbia Albion les hubiera dado pretexto para ello con su indiferencia ó apatía.—Belcher y Kellet fueron ahora los encargados de navegar, en el verano de 1852, hacia el consabido estrecho de Barrow, con tres barcos de vela y dos vapores, convenientemente equipados, abastecidos y tripulados para el caso. Y al capitán Inglefield, que debía reunírseles con otro vapor, se le ordenó reconocer por de pronto la bahía de Baffin y los diversos golfos y canales en comunicacion con ella, por si quedaba á retaguardia algun vestigio olvidado del paso de Franklin por las mismas aguas.—Inglefield desempeñó su comision, remontándose por el estrecho de Smith hasta los $78^{\circ} 35'$ de latitud, de cuyo límite extremo, ó no rebasado anteriormente, tuvo que retroceder á Inglaterra para reponerse de las averías y destrozos de la campaña. Y en la primavera siguiente, acompañado de Belloe, volvió á tomar la vuelta del estrecho de Lancaster, con la esperanza de encontrar por allí anclada todavía la escuadra que debía reforzar.—Pero cuando llegó, ésta se había ya dividido y en cierto modo dispersado con el afán de las pesquisas.—Belcher, con las dos naves, *Assistance* y *Pionner*, se hallaba enfrascado en el estrecho de Wellington, por cuyas mal desligadas

aguas logró con dificultad ascender hasta los 77° de latitud, sin columbrar por ningun lado vestigio de lo que buscaba, y sin poder tampoco desandar luego el camino recorrido. Kellet, con otras dos, *Resoluté* é *Intrepid*, había tomado rumbo hacia el O. y llegado á la bahía de *Winter Harbour*, en la isla de Melville, célebre paradero de Parry en su expedicion de 1819, donde tambien le circuyeron y aprisionaron los hielos. Y en la isla de Beeckey, á la expectativa de lo que pudiera suceder, permanecía inactiva únicamente la *North Star*.—Y lo que sucedió fué que ni Belcher ni Kellet lograron desasirse de los hielos durante el año de 1853, ni gran parte del 1854: por lo cual, con grandísimo dolor del alma y para evitar mayores males en el nuevo invierno, que á todo correr se les venía encima, ambos jefes resolvieron abandonar sus barcos, replegarse con la gente al *North Star*, y aprovechar el otoño para regresar á Inglaterra. Lastimoso, pero inevitable fin de una de las expediciones geográficas mejor concebidas, y en la que jefes y soldados demostraron mayor abnegacion y denuedo.

XI.

Descubrimiento del paso del Noroeste por el capitan Mac-Clure.

Continuando el relato de las expediciones en busca del capitan Franklin y del paso del Noroeste,

llegamos por fin á la célebre expedicion del capitán Mac-Clure, el cual ha conseguido descubrir el paso que tres siglos hacía se buscaba.

Esta expedicion salió de Inglaterra en el mes de Enero del año 1850. Despues de haber doblado el cabo de Hornos y tocado de paso en las islas Sandwich, había llegado al estrecho de Behering. Componíase de dos buques: *Enterprise* y *Investigator*. Sólo el último ha penetrado por el mar de Behering, y su viaje es el que vamos á seguir. Mandaba este buque el capitán Mac-Clure, un verdadero héroe, como se verá.

Para la inteligencia de lo que va á seguir, digamos inmediatamente que el pasaje del Norte no se ha verificado en realidad completamente, porque no ha sido ejecutado con buques. Entre el extremo á que se ha llegado por el Oeste y el extremo tocado por el Este, ha quedado un espacio invenciblemente obstruído por el hielo, que ha sido necesario atravesar á pié. Allí hay tambien una especie de istmo de Panamá, formado de hielos que no ha sido cortado todavía. El capitán Mac-Clure había calculado su viaje con una resolucion admirable. Había manifestado que avanzaría por el hielo tanto como pudiera, y que si se veía embarazado, procuraría ir á pié á la tierra de Melville. Con motivo de esta atrevida empresa, otro buque, el *Herald*, fué por la otra parte del continente americano, es de-

cir, por la bahía de Baffin y el estrecho de Lancaster, á buscar la tierra de Melville. La prediccion del comandante Mac-Clure se cumplió, y despues de tres años de navegacion casi fabulosa, el intrépido marino ha encontrado en el hielo, en un punto del globo nunca pisado por los hombres, una partida de compatriotas que iban en su busca.

El viaje no ofrece cosa notable hasta el 8 de Agosto, en que el comandante envía muchos hombres de su tripulacion á tierra para que dejaran aviso de su pasaje. Allí encontraron tres indígenas, que al principio se mostraron tímidos, pero á los signos de amistad que se les hicieron, consistentes en levantar tres veces los brazos sobre la cabeza, se acercaron á la canoa. Los salvajes tienen tambien sus signos de amistad; su forma es frotar su nariz con la del extranjero con quien quieren fraternizar. Esta operacion, entre gentes tan groseras, no es agradable; pero á pesar de todo, ¡qué gran consuelo debe ser hallar en medio del desierto la faz humana, creada á la imágen del Dios comun! Aquí se presenta en escena un hombre que hace gran papel: el intérprete M. Miertsching. Ya le veremos prestando á la expedicion servicios inapreciables; es un fraile moravo, de las misiones del Labrador, uno de esos mensajeros de la Buena-Nueva que llevan la Biblia á las extremidades del globo. Entra en conversacion con los indígenas, y

averigua que pertenecen á una tribu nómada, compuesta de diez tiendas. Ellos habían visto el buque el día anterior, pero no comprendiendo cómo los grandes árboles, es decir, los mástiles, cómo podían andar, se habían retirado dejando tres vigías. Al buque lo llamaban «la isla flotante.» Muchos fueron á visitarlo, pero tenían pocos artículos que cambiar, porque sus cazadores estaban en campaña; si los ingleses quieren esperar, lograrán muchas pieles. Pero el viento es bueno, el mar está libre, el capitán se despide de ellos y les hace algunos regalillos. El intérprete les dice que los hombres blancos van á buscar hermanos perdidos, y que si ellos los encuentran los traten humanamente. Los esquimales le prometen que les darán carne de gamo en abundancia.

El *Investigator* continúa su camino, y llega el 11 á la isla de Jones, de donde viene una treintena de indígenas á visitarlos. Traen consigo peces y gamos, y los cambian por un poco de tabaco. Su sorpresa es grande viendo las velas, que llaman grandes pañuelos de narices; uno de ellos lleva un fusil inglés, con la marca inglesa de Barnett, 1840, regalo de los rusos, que hacían con ellos el comercio de pieles. En el mismo día desembarcan los ingleses en una isla, donde hallan otra tribu. Gracias á los signos telegráficos de los brazos, los salvajes se tranquilizan, y para probar su buena voluntad,

se entregan cordialmente al restregamiento de narices. «Aquellos, dice el comandante, estaban muy limpios, de suerte que la operacion no fué tan desagradable como hubiera podido ser.»

El intérprete asegura que ven hombres blancos por la primera vez. El capitán les pide que traten bien á los hombres blancos que aborden en su isla, y con esta condicion les regala un pabellon. La magnificencia del presente parece que los admira; al pronto no se atreven á tocarlo; despues, alentados por el intérprete, el jefe coge el pabellon y lo lleva en medio de los gritos de alegría de su tribu.

Al dia siguiente vuelven los salvajes, trayendo consigo sus mujeres, que habían ocultado al principio. Venían provistos de pesca y caza, pero tan menuda, que era imposible tocarla. Entran á bordo, y á pesar de la vigilancia de que son objeto, roban varias cosas con la mayor destreza. Los que son sorprendidos en flagrante delito, son castigados con la privacion de los regalos.

Algunos dias despues, continuando su viaje, el comandante tropieza con otra tribu, que lo recibe con demostraciones muy poco pacíficas. Los salvajes están armados con arcos y cuchillos, y lanzan gritos terribles: por más que se levantan los brazos, ellos no se apaciguan. Entónces el intérprete se viste con el traje completo de un jefe de esquimales, y va á parlamentar con los salvajes. La paz

se concluye, y unos y otros se examinan. Uno de los esquimales llevaba pendiente del cuello un boton de cobre; el jefe dice al intérprete que no hacen ya comercio con los blancos, porque éstos habían dado á los indios un agua de fuego que los volvía locos. Ninguna noticia dan acerca de Franklin; no conocen las fechas, y mezclan de tal suerte sus tradiciones con su propia historia, que no se sabe nunca si hablan de sí mismo ó de sus antepasados.

El comandante Mac-Clure cierra sus pliegos en este punto, á 30 de Agosto de 1850, porque espera poderlos enviar con indios á la compañía de la bahía de Hudson, de donde serán expedidos para Inglaterra. Hasta allí ha encontrado una temperatura bastante dulce; el termómetro Fahrenheit había escasamente bajado á los 32 grados (0 del centígrado). Hasta allí ha estado tambien en parajes explorados por navegantes y marcados en los mapas.

Podemos seguirlo desde el estrecho de Behering hasta el término que ha llegado, por el cabo Lisburne, la punta Barrow ó cabo Norte, la isla de Jones y la bahía de Liverpool, es decir, las costas de la América rusa; las tierras en que han desembarcado están marcadas en las cartas bajo el nombre de «País de los grandes esquimales.» Pronto nos faltará la geografía conocida, y entraremos con estos intrépidos exploradores en la region de

los descubrimientos y en la patria de lo desconocido.

En el cabo Bathurst, donde están actualmente, no han dejado todavía á los grandes esquimales. El comandante, con el médico y el intérprete, saltan en tierra, y son recibidos muy bien por dos mujeres; el resto de la tribu ha ido á la pesca de la ballena. Los ingleses encuentran un pueblecillo de unas treinta tiendas y una banda de 300 indio, que los esperan en actitud defensiva, armados de arcos y cuchillos. Parece como que se lee una escena de las novelas de Cooper. Los hombres blancos levantan los brazos sobre sus cabezas en signo de amistad, y los indios vuelven las flechas al carcaj de piel; pero sin soltar su cuchillo dicen al intérprete: «Soltad vuestras carabinas, y nosotros dejaremos nuestros cuchillos.» Y en muestra de paz, cambian sus armas unos con otros. El intérprete entra en una conversacion animada con el jefe, le propone que lleve los pliegos de la expedicion á Rio-Grande (el Makensie), y le promete en recompensa un fusil y municiones.

El jefe explica que no tiene comunicaciones directas con la Compañía de Hudson, sino con tribus intermediarias, de suerte «dice el comandante Mac-Clure, que nuestros pliegos tienen que pasar tres tribus de paganos ántes de llegar á manos civilizadas;» sin embargo, el intérprete, por el conocimiento que tiene de estas tribus, cree que el jefe

los llevará él mismo á su destino. Los indios se maravillan de la facilidad con que el intérprete los habla, y querían que se quedara con ellos. El jefe le presenta su hija, una bonita india de 15 años, que le ofrece por mujer con tiendas y provisiones. Durante estos cumplimientos, un centenar de indios de ambos sexos rodean á los europeos, atraídos por los regalos que comienza á distribuir el intérprete. Trázase una línea de demarcacion, que traspasan las indias, y los hombres blancos se ven obligados á volver á su chalupa. Pero muchos salvajes tienen botes impermeables, y los ingleses no pueden resistir la invasion. Las mujeres, sobre todo, á quienes no se quiere tratar con aspereza, escalan el barco y se apoderan de cuanto ven. Una coge la brújula, y cuesta mucho trabajo el recobrarla. En fin, satisfechos todos, los blancos vuelven á su buque escoltados por las canoas de los salvajes. Uno de ellos, que iba á sumergirse, es salvado por los ingleses, que le dan aguardiente para calentarlo. Él bebe, y bebe hasta que le vienen las lágrimas á los ojos, y entónces pide agua. En suma, se separan unos y otros como buenos amigos.

«Esta tribu, dice el comandante Mac-Clure, es »una raza inteligente, robusta y bien formada y »limpia. Es sensible que no se hayan hecho mayores esfuerzos para civilizarla, y es de suponer »que no está léjos el tiempo en que estas gentes se- »rán sacadas de sus tinieblas paganas.»

Al día siguiente vuelven á bordo los indios, y dicen al intérprete que han pasado la noche preparando un festin para sus huéspedes: ballena, venado, salmon, y convidan á los blancos á visitar su campamento. Pero el mal tiempo impide esta visita, y las barquillas de las tribus vienen y suben á bordo con hombres y mujeres. Viendo sus canoas seguras, los salvajes se esparcen por el buque con ávida curiosidad, los espejos y pinturas de los camarotes de los oficiales atraen especialmente su atención. Las mujeres se ponen á bailar con los marineros, y con dificultad se logra que vuelvan á tierra por la noche. La tribu vive siempre en aquella triste costa; en el invierno va con trineos á llevar pieles á otra tribu vecina, que las pasa á otra, y luego regresan á su rancho.

El *Investigador* se despide por fin de los esquimales, y empieza un trayecto penoso á través de los hielos. A partir del cabo de Parry, que se halla en las costas, se entra en una geografía inédita. Hallando más delgado el hielo al Norte, el comandante toma esta dirección con la esperanza de tocar en la tierra de Bauks, descubierta en 1819 por sir Eduardo Parry. Con mucha sorpresa descubre tierra firme, desembarca y toma posesion en nombre de la Gran Bretaña, dándole el nombre de Tierra de Baring, en honor del primer lord del Almirantazgo (ministro de Marina.) Esta nueva re-

gion es la costa meridional de esta tierra de Bauks, cuya parte septentrional esta indicada en las cartas. Encuéntranse allí musgos y plantas salvajes, gamos, liebres y gansos salvajes. Este descubrimiento fué hecho el 6 de Setiembre de 1850. Después de haber tocado la tierra de Baring, el comandante continúa su viaje al E., y pronto descubre otra tierra nueva, que bautiza con el nombre de *Príncipe Alberto*. Esta tierra es la continuacion y la costa septentrional del país conocido ya bajo el nombre de *Wollaston* y de *Victoria*.

El *Investigador* está ya en un canal, con tierra á derecha é izquierda. Este canal lo llama el comandante estrecho del Príncipe de Galles, y su descubrimiento es una de las glorias de la expedicion, porque es uno de los pasajes del Norte. Con las exploraciones hechas en el hielo sólido, se ha visto que este canal comunica con el estrecho de Barrow, que comunica con el de Lancaster, y luego con el mar de Baffin, el estrecho Dávis, y por último, con nuestro Océano.

Pero hasta hoy el hielo inmutable obstruye este estrecho pasaje, y el desgraciado buque lucha en vano contra esta fuerza superior. Además, la estacion está avanzada, el mes de Octubre rige. Los hielos que se desprenden de la gran masa, empujados por vientos contrarios, avanzan hacia el buque como un muro flotante y lo hacen retroceder

con vaivenes terribles. Después de inútiles esfuerzos, perdiendo siempre terreno, el comandante se prepara á invernar. Lo más prudente sería dirigirse por el canal al Sur, donde la navegacion es todavía libre; pero ¿cómo resolverse á abandonar el terreno tan costosamente ganado, cuando se está quizá cerca del fin propuesto? Resuelve, pues, pasar el invierno en el seno mismo de la conquista. Enclava su buque en un enorme hielo que le sirve de lecho y que no dejará en todo el invierno. Adhieren á él con cables y cadenas, y flota en él mientras que marcha. En este intervalo, el buque recibe fuertes sacudidas, y es impelido alguna vez hacia la costa, pero su armadura de hielo lo defiende. Por medida de precaucion, y para el caso en que fuese necesario abandonar al buque, el comandante hace subir al puente provisiones para un año, y distribuye á la tripulacion botas y mantas. Por si el buque cae sobre el hielo, se le prepara una cama para que caiga sin hacerse mal; esta operacion consiste en inflar las hamacas formando para el buque una especie de colchones.

«Hecho esto, dice el comandante, y apareciendo
»nuestro hielo sólidamente cimentado por 17 grados
»bajo cero, completamos nuestros preparativos do-
»mésticos para todo el invierno.»

¡El buque permanece allí nueve meses! inmóvil, fijo, sellado, por decirlo así, en el hielo. En aquella

cárcel entra en Octubre de 1850 para no salir hasta el mes de Julio 1851. Lo más admirable en estos atrevidos marinos no es la lucha, el valor con que arrostran los peligros; lo grande, lo bello, es la tranquila intrepidez con que entran en un sepulcro, echándose la losa para un año, dos años, porque pasado este invierno los veremos prisioneros por dos años en rocas de hielo, quién sabe si para siempre.

Una vez establecidos en sus cuarteles, seguros de hallar su casa donde la dejan, nuestros viajeros salen á hacer excursiones.

El capitán, el teniente Nreswell, el médico Armstrong y el intérprete van con algunos hombres á la tierra del Príncipe Alberto, plantan un mástil y toman posesion de ella en nombre de la reina. Penetran en el interior, donde encuentran barrancas y grandes lagos, y cuando vuelven á la costa ven que el hielo se ha separado de la tierra cerca de cien varas. Recorren muchas millas á lo largo de la costa, confiando poder embarcarse en un hielo, pero la noche los obliga á pararse. No se esfuerzan por llamar la atencion de los que están á bordo; el buque, por otra parte, estaba léjos de ellos. Vése por fin el fuego de sus fusiles, y vienen en su busca con canoas de goma.

«Estas pequeñas y admirables canoas eran infladas á bordo, luégo trasportadas fácilmente sobre

la espalda de un hombre á traves de los hielos que hubieran destrozado todo otro barco. Ellas han servido para transportar una partida numerosa, que no tenía ni tiendas, ni mantas, ni provisiones, ni fuego, expuesta á pasar la noche con una temperatura de 18 grados bajo cero.»

No desalienta esta primera expedicion al capitán Mac-Clure. Era preciso descubrir á toda costa la salida del canal que debía llevarlo al estrecho de Barrow. El 21 de Octubre se pone en camino con siete hombres en un trineo. Rómpanse éste contra los hilos, y dos hombres vuelven al buque á por otro. Entretanto, el capitán y sus compañeros arman sus tiendas en el hielo, y aguardan allí hasta el dia siguiente en que les traen otro trineo. Empezan otra vez su viaje, y andan cuatro dias sin ningun accidente. Por fin, el 26 de Octubre plantan su tienda sobre la costa de Barrow. ¡Ya han hallado el pasaje!

Al dia siguiente, el capitán sube con un hombre á una eminencia de 600 piés de altura; es la extremidad de la nueva tierra llamada Príncipe Alberto. Desde allí abarcan un horizonte de 40 á 50 millas, pero sólo ven una llanura de hielo. Por su parte, la tripulacion erige un mástil á la entrada del canal, y deposita en un cilindro de cobre el aviso de su descubrimiento y de su permanencia.

Pero es menester regresar al buque. En la noche

del 27 parten y no llegan hasta el 31, venciendo mil obstáculos. Piérdense en la niebla á 10 y 15 grados de frio. Pero oigamos al capitán McClure referir con admirable sencillez las vicisitudes novelescas de su excursion. Esta narracion no se halla en los dos partes oficiales; es un extracto de una carta íntima escrita á su hermana:

«No te contaré todo mi viaje, dice, sólo te diré que hemos logrado descubrir este pasaje del Noroeste, que buscaba la Europa cuatro siglos hace; y así hemos conquistado un laurel más para la corona de la vieja Inglaterra, y cumplido un suceso que será memorable en el reinado de nuestra querida Reina. En primer lugar, hemos costeadado una gran isla, cuya extremidad septentrional es la tierra de Bauks, y que está separada por un canal del continente americano (porque yo no creo que sea una isla). A esta tierra la he llamado del Príncipe Alberto: y por este canal hemos hecho el 26 de Octubre el importante descubrimiento del pasaje, porque sus aguas comunican con las de Barrow. Este resultado lo han verificado seis hombres, un oficial y yo en un trineo. Hacía mucho frio en esta estacion tan avanzada, mucho más porque el hielo sobre que dormíamos no estaba cubierto de nieve para estar secos, cosa que acontece en la primavera, y entónces se está muy bien bajo las tiendas. Nuestra excursion ha sido corta; en diez dias hemos an-

dado 180 millas. En el último he estado yo expuesto. El último día abandoné el trineo para llegar ántes que los otros al buque y hacer que les prepararan algunos alimentos. Me quedaban algunas millas que andar. Poco despues de apartarme de mis compañeros, me ví envuelto en una espesa niebla: sin embargo, miéntras fué de día y pude ver la brújula, salí adelante; pero á las cinco anocheció, y perdí el camino. Halléme descarriado entre pedazos sólidos de hielo, que me hacían trompicar y caer á cada paso, con riesgo de romperme los brazos, las piernas y la cabeza. Me ví obligado á pararme, agotadas mis fuerzas, porque no había hecho más que almorzar frugalmente á las siete de la mañana. Hice mi buena cama en la nieve al abrigo de un espacioso hielo, y sepulté mis piernas hasta las rodillas para que no se me helaran los dedós de los piés. Pronto me quedé dormido, y me desperté á media noche con un brillante meteóro que atravesó el cielo; me levanté y encontré una noche resplandeciente de estrellas con una brillante aurora, y me dirigí hacia el buque. Pero gastadas mis municiones, no podía llamar la atención de á bordo; erré, pues, hasta que amaneció y tuve la extrema satisfaccion de ver que había ido más de cuatro millas más léjos que el punto donde se hallaba el buque. Puesto otra vez en camino, hallé huellas frecuentes de osos; pero á las ocho

llegué sano y salvo, á pesar de 15 grados bajo cero y de no haber tomado nada en veinticinco horas.» Tales relaciones pueden hallarse en historias de viajeros; pero hé aquí un rasgo personal y característico. Despues de haber contado los peligros que corrió el bravo marinero, añade:

«Por este y otros beneficios que nos han sido acordados en este viaje peligroso, debemos una sincera gratitud á la generosa Providencia, cuyo dedo protector ha podido sólo guiarnos en un mar en que toda la ciencia del hombre y toda su industria no hubiera sido suficiente para cortar los hielos. Ciertamente, al contemplar estas potentes obras de la naturaleza, no se puede prescindir de pensar que el brazo que ha sostenido el arca primera hecha de madera de la tierra, cuando flotaba sobre las aguas de un mundo anegado, es el mismo que ha dirigido tambien nuestra arca de encino inglés; y que sus habitantes volverán á gozar de las bendiciones de su patria, lo que será otro milagro de la misericordia divina. Muchas veces he dicho como la mujer de Minoh. «Si Dios hubiese tenido el designio de hacernos morir, no nos hubiera concedido tantas y tan grandes misericordias.»

Este sentimiento íntimo de la Biblia, tan comun entre los ingleses, los acompaña á todas partes, y los sostiene en todos sus peligros. Cuando el califa Omar quemó la biblioteca de Alejandría, dijo: «Si

estos libros no contienen más que el Korán, son inútiles; si contienen otra cosa, están demás en la tierra.»

Así son los ingleses con la Biblia. Este libro único les basta; todo lo contiene. Y cuando se va con ellos á esas regiones inexploradas, no se puede prescindir de abrir con ellos el libro de los libros. Estos intrépidos precursores de la civilización que abren á la humanidad nuevas vías, nos parecen otros tantos Moisés buscando la tierra prometida. Muchos la ven de lo alto de la montaña; pocos logran entrar en ella. El Deuteronomio dice: «Moisés subió de las llanuras de Moab á la montaña de Nebo... Y el Señor le mostró toda la tierra de Galaad hasta Dan... Y el Señor le dijo: «Hé aquí la tierra prometida á Abraham, Isac y Jacob, diciendo: Yo la daré á vuestra posteridad. Tú la has visto con tus ojos, y no entrarás en ella.»

Así, cuando Parry, despues de haber descubierto el estrecho de Lancaster y el de Barrow llegó á la tierra de Melville, pudo apercibir desde lo alto de la costa, y á traves del impenetrable hielo, la tierra de Bauks, que han pisado sus compatriotas cuarenta años despues, pero que no le fué dado á él abordar.

XII.

Invernada del «Investigator.»

Así tal vez Franklin, cuyas huellas se siguen hoy, ha podido descubrir á distancia las regiones, cuya conquista estaba reservada para sus felices sucesores; quizá ha sucumbido en un heróico esfuerzo para arribar á ellas; quizá miétras manos amigas interrogan al hielo y á la nieve, y escudriñan la tierra y el agua para encontrarlo vivo ó muerto, tal vez se halle sepultado para siempre en los misterios del abismo, y entónces se puede decir de él con la Biblia: «Y Moisés, servidor del Señor, murió allí en la tierra de Moab por órden del Señor: y Él lo sepultó en el valle de la tierra de Moab... y nadie ha conocido hasta hoy el lugar de su sepultura.»

Por su parte, el capitan Mac-Clure, cuyo viaje referimos, ha visto á lo léjos su tierra, ó por mejor decir, su mar prometido. Desde lo alto de la montaña ha visto la ruta que comunicaba con el otro Océano, y que realizaba los sueños seculares de los navegantes. Pero el hielo le ha puesto una barrera invencible; y nosotros le veremos, despues de esperar un año entero, obligado á retroceder y buscar otra vía.

Hemos dejado el capitán Mac-Clure con el *Investigator* anclado firmemente en el hielo y decidido á pasar allí el invierno. Sus hombres tienen buena salud y buen humor; sus provisiones son excelentes. Un destacamento de la tripulación ha traído de la caza los despojos ópimos de muchas cabras de almizcle, unas 1.296 libras de buena carne, la cual es un precioso refuerzo.

Estamos en Octubre de 1850; de un salto nos ponemos en Abril de 1851. El diario del comandante salta estos seis meses como si no hubiera existido. No nos cansamos de admirar la sangre fría y el valor con que miran estos marinos meses y años de inmutable prision; se podría creer que duermen á fin de cobrar fuerzas para proseguir su empresa. A fines de invierno se les ve salir de su cama de nieve y hielo, y hacer sus preparativos para la campaña de primavera. Comienzan por dejar en uno de los islotes del canal una gran chalupa ballenera con provisiones para tres meses, con objeto de que la tripulación tenga un recurso extremo en el caso de que el buque se perdiera hecho pedazos por los hielos. En seguida trasportan otra chalupa y una canoa de goma á la orilla de tierra firme para que los destacamentos enviados en su escursion ó de caza tengan medio de volver á bordo, si el deshielo los aparta del buque. Concluidos estos preparativos, el comandante hace partir en medio de

Abril tres expediciones á las órdenes del teniente Haswell, del teniente Creswell y del segundo monsieur Wyhnialt.

Siendo una novedad la manera de navegar en los mares Articos, no carecerán de interés algunos detalles sobre el particular. Dejaremos hablar al teniente Creswell, jefe de una de las expediciones.

«Ya sabreis, decía en un *meeting* á su regreso en
»Lóndres, que en un viaje de esta especie no se
»puede contar sino consigo mismo.

»El país no os ofrecerá nada, ni leña, ni carbon,
»ni cosa alguna; y es preciso llevar consigo todo
»lo necesario. Hé aquí cuáles son por lo comun
»nuestras disposiciones: llevamos un trineo, dirigi-
»do por ocho hombres, lo cargamos de provisiones,
»de tiendas y provisiones, con espíritu de vino y
»varios utensilios de cocina. Por lo general, se lle-
»van provisiones para cuarenta dias, poco más ó
»ménos doscientas libras por hombre. Al dejar el
»buque andamos diez ó doce horas; acampamos por
»la noche, ó mejor de dia, porque es preferible an-
»dar de noche por la molestia que causa la reverbe-
»racion del sol en la nieve. Viajamos, pues, diez ho-
»ras de noche, luégo encendemos espíritu de vino,
»ponemos la marmita para que se derrita la nieve,
»y despues de hacer nuestra cena, compuesta ge-
»neralmente de una racion de caza, de carne, y un

»vaso de agua, nos damos por muy contentos con
»acostarnos despues de haber fumado nuestra pi-
»pa. Lo primero que se hace despues de haber
»plantado la tienda, es extender una cubierta de go-
»ma sobre la nieve, y encima de ésta, otra piel de
»búfalo. Cada hombre tiene una cubierta, cosida en
»forma de saco, y en ella se encierra. Nos acosta-
»mos unos al lado de otros, pero en forma inversa;
»los piés del vecino están junto á mi cabeza, justa-
»mente como las sardinas arenques en el barril.
»Despues cubrimos todo con pieles, y cuanto más
»juntos nos ponemos, mejor conservamos el calor.
»Así pasábamos nuestras noches.»

Este epexdiente nos recuerda el que adoptaron los soldados ingleses en la célebre y desastrosa retirada del Alfganistan en 1841, en la cual tambien se hallaban rodeados de nieve. Comenzaban barriendo cierto espacio de terreno, luégo se acostaban en círculo, muy apretados los unos con los otros, los piés al centro y despues extendían todos los abrigos que tenían, y de esta suerte lograban sostener el calor. El teniente Creswell hizo así una excursion de un mes á lo largo de la tierra que acababa de llamar Tierra de Baruig, y pudo comprobar yendo hasta la bahía de Melville, que no era, en efecto, más que la continuacion de la tierra de Bauks. Se ve obligado á retroceder, porque dos de sus hombres estaban casi helados. Habían muerto

un oso, y haciendo su autopsia, encontraron en su estómago una mezcla de alimentos heteróclitos, que les dió mucho en qué pensar; era un verdadero arlequin de pasas, tabaco, puerco, y en fin, de hule.

Creyeron primero que procedería de uno de los otros buques de la expedicion que se hallaban tambien en aquellos parajes; buscaron, pues, y pasados algunos dias, descubrieron el secreto de la extraña comida del oso: encontraron una caja de viandas conservadas iguales á las que habían sacado de su estómago. El teniente volvió á bordo el 24 de Mayo; citamos la fecha, porque era el dia de la Reina, dia que los ingleses no olvidan en ninguna parte. Perdidos en aquella vasta soledad, los fieles súbditos de la corona de Inglaterra desplegaron el pabellon nacional, y las salvas de artillería despertaron sin duda por primera vez los ecos de las tierras polares.

Mr. Wiunialt volvió tambien con toda su gente en buen estado, despues de haber vivido cincuenta dias acampados. Éste había investigado la tierra recientemente llamada del Príncipe Alberto, que es la continuacion de la tierra de Wollaston. Él penetró más adentro que todos por la parte del estrecho de Barrow. El 24 de Mayo de 1851, estaba en el punto estrecho de su camino; y por una coincidencia singular, la víspera, otro oficial, el teniente Osborne, que formaba parte de la expedicion en-

viada por el lado opuesto, por el estrecho de Dávis, verificaba tambien un reconocimiento en la tierra de Wollaston, y se hallaba sin saberlo el 23 de Mayo de 1851, unas 20 millas marinas del *Investigator*. Algunas horas más ó menos los hubieran reunido. El teniente Haswell, por su parte, había ido tambien á explorar la tierra de Wollaston, queriendo el comandante averiguar si, como lo sospechaba, formaba parte, y no era más que una punta del continente americano, y no una isla. Cuarenta y dos dias pasó en esta excursion, y á su regreso contó que había hallado una tribu de esquimales, pero que no había podido hacerse entender por ellos. El capitan partió entónces con el intérprete monsieur Miertsching á informarse.

Los esquimales, á quienes hallaron, respondieron sin dificultad á todas las preguntas. El capitan llevaba consigo una grande hoja de papel, en la cual estaba trazada una línea que conducía de la figura del buque á sus tiendas, lo que comprendieron perfectamente. Ellos mismos continuaron la traza, marcando muchos puntos de la costa; hablaron de una tierra grande en frente de Wollaston, que segun el capitan, significa evidentemente la América. Pero estos esquimales no la conocen más que por otras tribus del Sudeste, con las que comercian; ellos no han ido nunca; no poseen ningun artículo de manufactura europea; el uso del hierro no lo co-

nocen, sólo se sirven de cobre indígena. Es una raza de costumbres dulces, sencillas, pastorales; cuando se les enseñaron algunos regalos, no manifestaron ninguna avidez, y preguntaron qué debían dar ellos á cambio. Su lenguaje es el que se habla en la costa del Labrador. El capitán habla de este episodio, en la carta de su hermana ya citada, y se indigna de que la Compañía de la bahía de Hudson, abandone así estas tribus indígenas.

«Es vergonzoso, dice, que la Compañía no sepa nada de estas tribus, y que su carta de privilegio sea así una letra muerta, porque su monopolio no tiene otro título que sus esfuerzos para convertir gentiles. Pero parece que con tal que obtengan pieles, lo demás les importa poco. Misioneros inteligentes de la Groelandia, del Labrador ó de sus propios compatriotas, lograrían hacer comprender pronto el Evangelio á estos hombres sencillos, que se hallan ciertamente preparados para ello. Yo espero que nuestra excursion forzará á la Compañía de Hudson, á tomar medidas para cristianar á estas pobres gentes.»

El capitán Mac-Clure, ha adquirido la convicción de que la tierra del Príncipe Alberto forma parte del continente americano; que las profundas y numerosas ensenadas que forma sus costas, hacen suponer la existencia de canales y de estrechos que en realidad no existen. Lo que confirmó su opi-

nion fué que los esquimales de esta costa hablaban la lengua de los del estrecho de Hudson, al paso que los del cabo de Bathurst, que habían encontrado ántes hablaban un lenguaje muy corrompido.

La primavera fué empleada en estas interesantes excursiones. No obstante, la estacion avanzaba y el hielo comenzaba á perder su consistencia. El teniente Creswell había hallado en su última correría témpanos de 15 á 20 piés, que le hubieran cortado la vuelta si no hubiera tenido consigo las barquitas de goma elástica, esas admirables canoas que sólo pesan 25 libras y que se inflan cuando se quiere. Como la paloma vuelve á su nido, así volvían los viajeros dispersos á su arca tutelar; se recogían á bordo las chalupas y provisiones trasportadas á la costa; el buque se reparaba, y preparados para la buena como para la mala fortuna, aguardaban aquellos intrépidos marinos el deshielo, sin saber dónde irían á parar, ó si se quedarían sepultados allí. Dispuestos así, á todo evento, animosos, y gracias á Dios, con excelente salud, su capitán terminaba de este modo esta parte de su diario:

«Ahora, aguardamos con cierta ansiedad el quebrantamiento de esas formidables masas de hielo que nos rodean, y las consecuencias de este deshielo, que no podemos ménos de mirar con cierta aprension.»

Y, en verdad, que por resueltos que estuvieran, era lícita semejante aprension. Los peligros corridos por ellos hasta este punto, son nada comparados con los que los aguardaban.

A principios de Julio comienza el hielo á removerse; luégo cierto dia se abre silencioso y repentinamente alrededor del buque, y lo deja nadando en su espacio estrecho. Pero como no puede romper las murallas que lo circundan, es amarrado al témpano enorme que ha sido su salvador durante diez meses, y cuya suerte sigue todavía. Así flotan los dos durante muchos dias; luégo, dilatándose el hielo, el buque sale de su lecho, y como el ave despliega sus alas, el buque despliega sus velas tanto tiempo recogidas.

Un poco de viento las impele hacia el Nordeste, y el capitan espera por fin marchar al estrecho de Barrow y verificar su pasaje. Por desgracia, el viento cae. El buque es de nuevo amarrado á un hielo, pero contra él avanzan masas de hielos colocados en batalla. Estas formidables catapultas se estrellan con violencia en el hielo que lo lleva, y lo hace pedazos de catorce á quince piés. El choque suena como el ruido de un lejano trueno, y el buque tiembla como bajo la detonacion de un volcan. Pero aún resiste milagrosamente protegido por el hielo que lo soporta. Sigue su curso lenta y laboriosamente, ya con las velas, ya á la fuerza

de brazos, y esto por espacio de más de un mes.

En medio de Agosto estaba á 25 millas de la embocadura del canal, casi tocaba al término apetecido, pero la corriente fatal que arrastra los hielos le hace retroceder. Para salir del témpano sólido en que se hallaba como sepultado, el capitán se decide á hacerlo saltar. En el centro de la masa, que tiene once piés de espesor y cuatrocientas varas de circunferencia, hace poner 36 libras de pólvora. El hielo se quiebra y estalla por todas partes; el buque separado costea por el agua libre, remolcado á veces por la tripulación para remontar la corriente. ¡Vanos esfuerzos! Una mañana se disipa la niebla, y de lo alto de los mástiles sólo se ve un muro invencible; el pasaje está interceptado en toda su extensión; la muralla por todas partes.

Se acabó; es menester renunciar á esa larga esperanza; es preciso decir adios á ese sueño casi realizado. ¡Qué gran sacrificio debió de ser el abandonar esa conquista á tanta costa comprada en el momento en que iba á realizarse. Pero no se desaniman, y el camino que se les cierra por un lado, vamos á ver cómo lo buscan por otro. Aquí empieza un nuevo viaje.

Notemos, de paso, que el capitán Mac-Clure vió interrumpida su marcha, porque los vientos venían del Nordeste, es decir, del punto adonde se diri-

gían. No duda que yendo por el otro lado del canal logrará fácilmente pasar.

La nueva compañía principia á fin de Agosto. Se ha visto que la tierra llamada de Baring había sido reconocida por la extremidad meridional de la tierra de Bauks, separada ella misma de la tierra de Melville, por un brazo de mar. Por consiguiente, retrocediendo sobre sus pasos y costeano la isla para llegar á la punta de Bauks, el capitán Mac-Clure espera hallar el brazo de mar ó el canal que comunica con el estrecho de Barrow, y por allí intentará el pasaje.

Al principio, el camino es fácil; el canal donde ha estado once meses encerrado, se halla completamente libre y la temperatura es dulce. La tierra de Baring parece la más fértil y habitable de aquellas regiones; abunda en caza de toda especie, gansos, patos, gamos y cabras de almizcle. Pero pronto cambia la escena; el buque llega al mar del Polo, donde tropieza con montañas flotantes que amenazan romperlo como á un vaso de cristal. Al leer estas narraciones, es difícil conservar esperanzas sobre la suerte de Frankliu y sus compañeros, porque basta que hayan sido llevados á los hielos de la plena mar, para que se hayan perdido irremisiblemente en ellos. El capitán Mac-Clure procura costear sin entrar una milla mar adentro, pero así corre el peligro de ser cogido entre tierra y hielo,

y ser hecho pedazos como una nuez. Un día, para no ser arrastrado por la corriente, amarra á un hielo y permanece allí diez días. Pero hé aquí que un témpano enorme viene á sublevar el lecho en que descansaba el buque, y lo levanta perpendicularmente á treinta piés en el aire, como un caballo que se encabrita para arrojar al jinete. Después de un minuto de ansiedad, el hielo se abre, pero el buque es arrastrado por los fragmentos; marcha, marcha sumergiendo hielos y recibiendo los choques en la popa y en el gobernalle. El capitán ve á distancia que va á tropezar con una masa inmóvil, y que si es cogido entre ésta y la que lo impele, será destrozado el buque. Trata de hacerla saltar, pero la explosión de la pólvora parece que no le ha hecho ningun efecto. «En este momento,» dice el capitán, «estábamos sólo algunos pasos, todos sobre el puente en una ansiosa expectativa, para asistir á la crisis decisiva de nuestra suerte... una violenta sacudida que conmovió los mástiles é hizo temblar los costados del buque, indicó claramente que la lucha no sería larga.»

No obstante, se salvaron. La pólvora había obrado en las entradas del hielo, y el choque del buque acabó de hacerlo tres pedazos. El buque atravesó con fiereza las ruinas que había hecho, y no sintió otras averías que las de algunas láminas de cobre arrancadas y enrolladas como si fueran de papel.



Despues de tan ruda prueba, el capitan forma la resolucion de pasar el invierno en el punto en que se hallaba. Era Setiembre y el termómetro habia bajado á 16 grados. La tripulacion emprende de nuevo sus cacerías y descubre fósiles que el capitan juzga anti-diluvianos. El dice en la carta dirigida á su hermana:

«A unos 500 piés sobre el nivel del mar, hemos
»hallado una cadena de colinas compuesta de mu-
»chas maderas en todo estado, desde la petrifica-
»cion hasta la viruta inflamable, y un gran bival-
»vo, grande como una ostra, pero más bien como
»la forma de una concha, un fósil completo. Esto
»lo considero como una nueva prueba, si es preci-
»so, del diluvio universal, porque seguramente es-
»tas maderas y estas conchas, no pertenecen á estas
»regiones, siendo el mayor árbol aquí el sauce
»enano, cuyo tronco tiene el grosor de una pipa y
»sirve de alimento al gamo.»

Pero el capitan se ve obligado á interrumpir sus investigaciones geológicas. El termómetro sube, y la lluvia cae; el hielo se desprende de la orilla y se lleva consigo el buque hacia el terrible mar Polar, del cual no se vuelve. Para salir de su movible prision, el capitan recurre á la pólvora; cárgas sucesivas de 25 y 65 libras, se hacen apenas sentir. Visto esto, hace bajar á la profundidad de cinco brazas, en medio de la masa de hielo, y á 32 varas

distante del buque, un barril con 255 libras de pólvora. La explosion hace mil pedazos el hielo, sin que se sienta casi la explosion á bordo. Puesto en libertad el buque, continúa su laboriosa navegacion siempre á lo largo de la costa, y á través de numerosas vicisitudes llegan por último á fines de Setiembre á parajes en que el hielo no tiene un aspecto tan formidable. Esto consiste en que ha salido ya del mar Polar, ha entrado en el canal que lleva al estrecho de Barrow, y ha dado casi la vuelta á la isla de Baring. No obstante, aún no logrará verificar el pasaje; aquí tambien le opone el hielo su invencible muro. De lo alto de los mástiles no se descubre más que una vasta soledad inmóvil; es preciso pararse.

Entónces el capitan, que había visto sobre este punto de la costa una pequeña bahía que parecía segura, manda que éntre en ella el buque. «Aque-»lla noche, dice, nos quedamos sólidamente hela-»dos en el fuertecillo que llamamos bahía de la Mi-»sericordia, agradecidos á tanto peligro como ha-»bíamos vencido felizmente atravesando el terri-»ble mar del Polo.»

Aquel dia era el 24 de Setiembre de 1851. Cerca de dos años despues, en Abril de 1853, el buque estaba en el mismo sitio. De la costa en que se hallaba, el capitan Mac-Clure podía distinguir á lo léjos, á unas sesenta millas, la tierra de Melville, que

Parry había descubierto treinta años antes, y este veterano de los mares polares recordaba poco há que por una coincidencia particular, y movido por el mismo sentimiento, había dado al punto extremo en que tocó el nombre de cabo de la Providencia, como Mac-Clure había llamado á su último puerto de refugio la bahía de la Misericordia. Entre los dos habían cumplido á vista de ojo el apetecido pasaje.

Aquí termina la campaña marítima del *Investigator* y de su valiente tripulación. Hélos allí prisioneros por mucho tiempo para años enteros. No se habrá olvidado que Mac-Clure había dicho al comenzar el viaje, que iría tan léjos como pudiera, y que si le embarazaba el hielo, iría á pié hasta la tierra de Melville.

En efecto, despues de pasar el invierno del 51 al 52 en la bahía de la Misericordia, apénas la primavera le permitió aventurarse por el hielo, se puso en camino con siete hombres en dos trineos. El 28 de Abril llegó á la isla de Melville, al punto donde Parry había levantado su tienda. Allí encontró una lápida con la siguiente inscripcion:

«Los buques de S. M. Británica el *Hecla* y el *Griper*, comandantes Parry y Lydon, han invernado en este puerto en el invierno de 1819 á 1820.
»*A. Fisher, Sculpsit.*»

Tambien halló otra inscripcion, dejada el año anterior, en 1851, por el teniente Mac-Clintok, que

había ido por el estrecho de Lancaster, á su vez en aquellos lugares, consagrados por las huellas de sus heróicos camaradas; dejó un cilindro, conteniendo una relacion sucinta de su diario desde el principio de su expedicion. Añadía que su intencion era regresar á Inglaterra por la isla de Melville y el puerto Leopoldo, es decir, continuando el pasaje; que se le dejaran provisiones en Melville, y que si no se volvía á saber de él, sería por haber sido empujado al mar Polar, y que, en tal caso, era inútil enviarle ningun socorro, porque el buque que entrara en tal abismo no podría volver á salir.

Todo esto concluía así:

«Este aviso ha sido depositado en Abril de 1852
»por una expedicion compuesta del capitan Mac-
»Clure, etc. Cualquiera que lo encuentre, tendrá la
»bondad de enviarlo al secretario del Almirantazgo.
»go. Fechado en el buque de S. M. Británica el *Investigator*, helado en la bahía de la Misericordia,
»el 12 de Abril de 1852.»

Este memorial fué descubierto despues por la expedicion que venía por el estrecho de Barrow en busca del *Investigator*, y que lo volvió á encontrar dos años más tarde, cuando no se tenía noticia de él, y se juzgaba perdido. Entretanto, el comandante Mac-Clure vuelve á su querido buque y escribe á su hermana en la interesante carta citada:

«No hemos perdido un solo hombre, ni por accidente, ni por enfermedad; y es una gracia sin ejemplo, única sin duda en una reunion semejante de hombres, en ninguna parte del mundo. ¿Cómo han podido recaer tan grandes mercedes sobre un sér tan humilde é indigno como el que escribe estos renglones? No puedo ménos de repetir con el sabio de los sabios: «Confíate al Señor de todo corazón, y no te apoyes en tu propio entendimiento. En todas tus acciones atestígualo, y Él dirigirá tus pasos.»

XIII.

Continuacion de la invernada del «Investigator.»

Las narraciones de los náufragos y de los prisioneros, tienen siempre un poderoso atractivo, á pesar de su uniformidad y su monotonía. Este es el género de interés que presentan las aventuras de este pequeño grupo de marinos que hemos dejado helados hace dos años en un rincon del mar Artico. Hemos visto cómo han pasado dos inviernos sucesivamente; ellos pasan el tercero de la misma manera. Ya se recordará que el capitán Mac-Clure había andado en la bahía de la Misericordia el 24 de Setiembre de 1851, y que en Abril de 1852 había ido á pié á la tierra de Melville, donde había dejado noticias de su situacion. Ocho dias despues ha-

bía regresado á su buque, cuya tripulacion se hallaba en buen estado. La caza había sido buena, teniendo á bordo unas mil libras de venado.

Se podía presumir que el verano produciría el deshielo y permitiría al buque dejar su asilo y continuar su viaje. Pero no fué así; la primavera y el estío llegaron, y el hielo permaneció inmóvil. A fines de Agosto fué necesario resignarse á un nuevo invierno; se podía andar sin tropiezo por toda la superficie de la bahía; la tierra se cubría ya de nieve, las aves salvajes habían emprendido su vuelo, y las pocas flores que guarneceían tan desoladas playas, habían desaparecido.

«Esta estacion, dice el capitan, puede llamarse
»un largo dia sin sol, porque desde fines de Mayo,
»apénas se ha visto este astro, apénas si se ha sentido su influjo en las masas de hielo, que bloquean
»completamente el estrecho de una á otra orilla;
»yo no creo que en el mar Polar se haya quebrantado este año, porque no hemos visto una gota de
»agua en esta direccion.»

Cuando el capitan Mac-Clure vió que debía pasar otro invierno en el hielo, reunió su gente y la anunció su intencion. Su proyecto era enviar en el próximo Abril la mitad de su tripulacion á Inglaterra por la bahía de Baffin y el rio Mackensie. La otra mitad debía quedarse con él esperando que el buque podría salir de su prision en el vera-

no de 1853; si no se irían en 1854 con trineos al puerto Leopoldo. La escasez de provisiones hacía necesaria esta medida; la racion había sido disminuída una tercera parte un año hacía, y aún tenían en perspectiva diez y ocho meses de aislamiento. En este momento escribía el capitan Mac-Clure á su hermana:

«El estío de 1852, no ha sido más que una continuación un poco modificada del invierno, y el hielo no se había quebrantado. Este año me veré obligado á enviar la mitad de la tripulacion; los unos irán con los balleneros de la bahía de Baffin, los otros por el rio Mackensie; de otra suerte, nos llegarían á faltar las provisiones en esta tierra de desolacion. Confío en que esta medida que tomo bajo mi responsabilidad para salvar el buque, y tambien quizá por un poco de vanidad muy perdonable de quererlo conducir yo mismo á Inglaterra, será aprobada por el Almirantazgo.»

Esta resolucion fué bien acogida por los marinos, y todos se prepararon á invernar en el interior del buque. Las escotillas fueron cerradas, y el puente cubierto con una capa de nieve de diez y ocho pulgadas. Los tubos del vapor ofrecían una ventilacion suficiente, y mantenían abajo una atmósfera saludable.

El 26 de Octubre llegó; este dia era el aniversario del descubrimiento del pasaje por el canal

del Príncipe de Gales; se resolvió celebrarlo; el capitán mandó dar doble ración y otro vaso más de ponche; la noche se pasó en cánticos y bailes. Aún se veía mucha caza, pero ya era muy difícil cogerla. Parece que los venados no abandonan aquella tierra ingrata ni siquiera en el rigor del invierno. Se mantienen principalmente de sauce enano, que desentierran escarbando con la pezuña. Cuando el tiempo está tranquilo, se oye el ruido que hacen á mucha distancia. Así llegaron los prisioneros al 25 de Diciembre, á la Natividad del Señor, la fiesta doméstica y popular de los ingleses, y aquí cedemos la palabra al capitán:

«Como era, dice, el último día de Navidad que
»debíamos pasar juntos, se decidió celebrarlo de
»una manera memorable. Las mesas se iluminaron
»y decoraron con pinturas de nuestros artistas del
»entrepunte, que representaban el buque en sus
»peligrosas posiciones en el mar Polar; pero el
»adorno principal consistía en enormes *plumpud-*
»*dings* de veinticinco libras, con venados y liebres
»asadas y sopas abundantes de caza. No creo que
»se haya nunca brillado tal profusión y tanto lujo
»en un entrepunte; el desconocido que hubiera
»presenciado esta escena, no se hubiera imagina-
»do que veía una tripulación que había pasado
»más de dos años en estas regiones abandonadas,
»entregada á sus propios recursos, y gozando á

»pesar de todo de una excelente salud. Una re-
»union tan alegre, hubiera en cualquier circuns-
»tancia regocijado el corazon de un oficial; pero
»en el abandono nuestro, no pude ménos de afec-
»tarme con este cuadro consolador, y con el pensa-
»miento de los favores que debemos á la Providen-
»cia, á la que debemos todo nuestro reconocimien-
»to por los beneficios que nos ha prodigado en me-
»dio de los trances más estrechos que se pueden
»concebir.»

¡No inspira cierta piedad en esta fiesta religiosa y patriótica, esta fiesta de familia, celebrada en un rincon perdido del mundo, por hombres que si pensaban indudablemente en sus madres, sus mujeres, sus hijos, en todos los encantos del hogar doméstico, que recordaba este dia solemne y amado!

Despues de pasar cuatro meses en este sepulcro, los cautivos llevan tan llena la capa de nieve, que habían extendido sobre sí como un sudario, y vuelven por fin á ver la luz del dia. El diario del comandante salta al mes de Marzo de 1853, y prosigue así:

«1.º de Marzo.

»Ya pasó lo más triste de nuestro tiempo, y
»en verdad que ha sido duro. El frio de estos dos
»meses ha sido excesivo. En Enero hemos estado
»á 44 grados bajo cero (6 grados 7 10. s. c.) 17

»más que el año anterior en la misma época; un
»dia ha bajado el termómetro á 65 (18 grados 6
»(10. s. c.) y ha permanecido á 62 (16 grados 7
»(10. s. c.) durante veinticuatro horas. Yo hubiera
»dudado de la existencia y exactitud del termóme-
»tro si no lo hubiera experimentado... El frio había
»atraído mucha humedad al entrepuente, y no po-
»díamos hacer bastante lumbre para combatirla. La
»lista de los enfermos ha subido una vez á 19, con
»casos de escorbutos y de hipropesía; hoy no son
»más que 10.»

Se ve que urgía pensar en la proyectada separacion. El capitán ocupó la tripulacion todo el mes de Marzo en poner lastre en una especie de sendero que conducía al mar, con la esperanza de anticipar el quebrantamiento del hielo; y puso á racion entera á los que debían partir para que fueran en buen estado.

Por otra parte, por una rara felicidad, no había perdido un solo hombre desde el principio del viaje, lo que atribuye en gran parte al buen alimento de que ha disfrutado constantemente la tripulacion, á los refuerzos de la caza, á las viandas conservadas que llevaban de Inglaterra, y al zumo de limon, que era de calidad superior y había sido un buen antiescorbútico. Como verdadero irlandés, el capitán rinde homenaje especial á las patatas. ¡Se recordará que dos años ántes, cuando se hallaba

en el primer pasaje que había encontrado, había depositado en una isla varias provisiones. Su proyecto era enviar allí á través de la isla, á buscar patatas y chocolate para proveer el buque por si se veía obligado á invernar otra vez en la bahía de la Misericordia.

El momento de la separacion se fija á principios de Abril; el capitán toma sus últimas disposiciones. Hé aquí el itinerario que se puede ver en los mapas. El teniente Haswell, con parte de su tripulacion, debe ir por el estrecho de Barrow á la isla de Beechey, á la entrada del canal Wellington, donde se sabe por un aviso depositado el año precedente en la isla de Melville, que hay un almacén de provisiones. Allí se podrán embarcar en los buques balleneros que visitan aquellos mares, y regresar por la bahía de Baffin y estrecho de Dávis.

Por otro lado, el valiente y aventurero Creswell, aquél que había explorado la costa de la isla de Banks y Baring, irá por tierra al canal en que habían invernado en 1850; pasarán por la isla en que habían dejado provisiones, y desde allí irá por el rio Mackensie á la bahía de Hudson. En cuanto al primero, y al más bravo de todos, el capitán Mac-clure, con los hombres de buena voluntad, permanecerá otro año en su fiel buque, «que está ahora tan fuerte, dice él, como el primer día

»que entró en el hielo;» y si el verano no los pone en libertad, irán en trineo y á pié al puerto Leopoldo en el estrecho de Barrow. No hay una sola novela de Cooper más llena de aventuras que esta historia.

Todo está preparado para la partida; el mes de Abril ha llegado, el dia de la despedida los alumbrará, el dia de los adioses que podrán ser eternos. Pero un acontecimiento extraordinario, inesperado, un golpe teatral cambia todas estas disposiciones. Séanos permitido usar aquí del privilegio de los novelistas, y trasportarnos por un momento á otra escena, de la que daremos nuevos personajes.

Miéntas que el *Investigator* buscaba el pasaje del Norte, y á Franklin por el estrecho de Baring, otros buques iban por el estrecho de Dávis y la bahía de Baffin. Sir Eduardo Belcher, con el vapor la *Asistence*, remontó á uno de los puntos más altos que se conocen, y pasó el invierno de 1852 á 53 en el hielo á los 76 grados de latitud, al extremo del canal de Wellington. El punto más elevado que tocó, lo llamó Archipiélago Victoria. Ahora bien, pasando de la extremidad del polo Artico á la del polo Artántico, se ve que el último punto conocido de este último, descubierto por el capitan Ross, fué llamado tambien tierra Victoria, lo que hace decir á los ingleses que el nombre de

Victoria, reina del uno al otro polo, y que la dominacion británica abraza los dos extremos del mundo.

Sir Eduardo Belcher descubrió tambien lo que se conoce en las cartas como las bahías de Jones y de Smith, era un doble canal que comunica con el gran mar Polar. Se conjetura, hasta donde esto es lícito, que Frankin entró en uno de estos canales, y que fué arrastrado á los hielos polares, á ese avaro Aqueroute que no restituye sus presas. Lo que se puede imaginar de la suerte posible de Franklin y sus compañeros es pura hipótesis. El hombre más autorizado para tratar de la materia, el almirante Parry, cree que han quedado bloqueados en alta mar. Franklin llevaba un vapor, y podía penetrar más que Parry en 1819 con buques de vela. El había anunciado que entraría por el canal de Wellington, y es posible que lo haya verificado con una estacion favorable.

«Porque, de la recientemente, el almirante Parry, no se puede calcular la diferencia que existe en aquellos mares entre una estacion favorable y otra desfavorable; no son creibles los cambios que sufren los hielos.

»Yo mismo me he visto bloqueado durante dos ó tres dias, de suerte que de lo alto de los mástiles no se descubría un intersticio para echar una botella, y á las veinticuatro horas no quedaba un frag-

»mento de hielo, esto sin saber por qué. Franklin,
»pues, ha podido remontar en una estacion propicia
»este brazo de mar, y con el vapor ir tan adentro al
»Noroeste, que cuando haya querido retroceder
»haya encontrado bloqueado el pasaje.»

Todo lo que se sabe de Franklin hasta hoy es que había arribado á la isla de Bechey, que ha servido de cuartel general á los nuevos exploradores de 1852, porque allá se han encontrado los sepulcros de tres hombres. Pero allí se pierden los vestigios de los buques perdidos.

Miéntras Belcher invernaba cerca del archipiélago Victoria, ejecutó varias excursiones en trineo. Una de ellas llegó á la isla de Melville, á poca distancia del punto en que invernaba el capitan Kellett que mandaba el *Herald* y la *Resoluté*.

Este capitan Kellett era el mismo que había sido visto en 1850 por el capitan Mac-Clure ántes de penetrar en el estrecho de Baring. Él fué tambien quien tuvo la singular dicha de encontrarlo el primero, y él nos va á llevar otra vez al *Investigator*.

No se habrá olvidado que en la primavera de 1852 el capitan Mac-Clure había ido desde la bahía de la Misericordia, á través del hielo, hasta la isla de Melville, y que había dejado en ella el diario de su viaje y noticias, de su situacion en la isla de Bautes. El capitan Kellett, que había pasado el invierno de 1852 á 53 en la isla de Melville, había encon-

trado aquellos papeles, y ellos ocasionaron la salvacion de los prisioneros que hemos dejado dispuestos á partir para su expedicion final. Apénas permitió la primavera hacer excursiones, el capitán Kellett envió en trineo una partida en busca de sus denodados compañeros.

El 6 de Abril de 1853 fué un dia enteramente memorable para el capitán Mac-Clure y sus compañeros. Aquel dia se paseaban en el hielo el capitán y el primer teniente, cuando vieron de léjos una forma humana que se dirigía hacia ellos. Al principio creyeron que era un hombre de su tripulacion, pero al llegar unos cien pasos le echaron el *¿Quién vive?* y el desconocido que les parecía una aparicion, les respondió en la lengua de su patria. «El teniente Pim, del buque de S. M. el *Herald*, capitán Kellett.» Renunciamos á decir la impresion que les causó este encuentro milagroso y providencial, y dejaremos hablar á los actores de esta escena verdaderamente tierna. El capitán Mac-Clure dice á hermana:

«El teniente se nos presentó como una aparicion. »Había dejado atrás su trineo, y había llegado sin »ser visto tan cerca de vuestro buque, que lo juzgamos uno de los nuestros. No puedo explicarte lo »que sentí al descubrir nuestro error. La tripulacion »pasó del desaliento al exceso de la alegría y de la »felicidad. A Dios gracias, nos consideramos ya co-

»mo salvados. Al día siguiente, 7 de Abril, me puse
»en camino por el estrecho para incorporarme con
»nuestros salvadores, y la recepción que tuve, no
»necesito decirle á tu buen corazón, recompensó
»ampliamente las privaciones y peligros que había
»arrostrado.»

La siguiente carta es de Kellett, que, á bordo de la *Resoluté*, esperaba el regreso de su teniente. Este volvía con el capitán Mac-Clure y parte de la tripulación, que pagaba la visita á sus libertadores:

«Este día, dice el capitán, se marcará con tinta
»encarnada en nuestro viaje, y será celebrado co-
»mo una fiesta por todos nuestros herederos y su-
»cesores. Esta mañana (19 de Abril), nuestro vigi-
»lante anunció un destacamento por el Oeste; todo
»el mundo salió á su encuentro. En seguida se se-
»ñaló otra partida. El médico Dombille fué el pri-
»mero á quien yo hallé. No puedo explicar lo que
»sentí cuando me dijo que el capitán Mac-Clure ve-
»nía en la segunda partida.

»Poco tardé en alcanzarlo y darle muchos apre-
»tones de manos. Nunca se han cambiado otros
»más cordiales en este mundo.

»Mac-Clure tiene buen aspecto, pero trae mucha
»hambre. La narración del encuentro con Pim,
»hubiera sido un buen asunto para el difunto ca-
»pitán Marryatt.

»Parece que Mac-Clure y su primer teniente se

»paseaban en el hielo. Viendo á uno que iba apre-
»surado hacia ellos, creyeron que era un hombre
»perseguido por un oso. Le salieron al encuentro,
»y á un centenar de pasos vieron que no era uno
»de los suyos. Pim comenzó á mover los brazos y
»á dar voces (tiene la figura negra como mi som-
»brero,) y el capitán y el teniente se pararon, por-
»que la distancia no les permitía oírlo.

»Por fin, Pim llegó á ellos fuera de sí, y pre-
»guntándole Mac-Clure quién era y de dónde ve-
»nía, respondió agitado: «Teniente Pim, *Herald*,
»capitán Kellet.» Mac-Clure no comprendía nada,
»porque ya había sido el último que le había dado
»un apretón de manos en el estrecho de Baring.
»Descubrió por fin que este singular solitario era
»un inglés, un ángel de luz, como él dice; pronto
»lo vieron desde el buque, y como no había más
»que una pequeña escotilla abierta, la tripulación
»se amontonó y embarazó, queriendo todos pasar á
»la vez. Los enfermos saltaron de sus hamacas, y
»todo cambió de faz en un abrir y cerrar de
»ojos.»

Imposible es leer estas líneas sin emoción, y fá-
cil es comprender el gozo y gratitud que sentían
aquellos intrépidos marinos. Después de tantos
peligros vencidos, y en el momento que los expe-
rimentaban mayores; después de tres años de una
prisión y de una soledad, cuyo término no podían

prever, un milagro los llevaba á los brazos de sus compatriotas y amigos. Nada hay más grande y bello en ningun libro que estas demostraciones afectuosas que se hacen estos dos marinos al encontrarse en un cabo del mundo, no pisado ántes por planta humana, y cuyo pasaje habían ellos verificado por puntos opuestos.

Al dia siguiente, como ya lo hemos visto, Pim se había puesto en camino con Mac-Clure para volver á la *Resoluté*, que se hallaba á 170 millas de distancia. Doce dias les costó la travesía. Los proyectos del capitan se veían naturalmente aterrados, y los hombres que debían partir en dos secciones fueron embarcados en la *Resoluté*. Eran los más débiles y fatigados, y además, como era difícil á tanta distancia abastecer el *Investigator*, Mac-Clure estaba decidido á conservarle sólo con veinte á treinta hombres. El teniente Cresswell fué encargado de llevar el resto á la *Resoluté*; y con mucho trabajo llegaron el 2 de Mayo á su bordo, donde recibieron todos los auxilios que necesitaban.

Como de veinticuatro hombres, veintidos fueron atacados del escorbuto, Cresswell, que tenía tanta salud como resolucion, volvió á partir por el hielo para ir por el estrecho de Barrow á la isla de Beechey, donde los buques estaban estacionados para enviar desde allí á Inglaterra noticias de la expedicion. Él mismo fué el portador.

Desde este momento cesan las noticias de McClure y de los veinticinco ó treinta hombres que se quedaron con él. Al salir de la *Resoluté*, ha debido volver á la bahía de la Misericordia. Su proyecto estaba resuelto, y ha dado comunicacion de él al Almirantazgo para que tome las disposiciones oportunas.

Así, en el caso en que el hielo se quebrante este verano y pueda salir de la bahía para entrar en el estrecho de Barrow, deberá, si se halla abierto el paso, dirigirse al canal de Lancaster, que conduce á la bahía de Baffin. Pero si al salir de la bahía encuentra hielo en el canal de Lancaster, tocará en el puerto Leopoldo, donde tomará provisiones para invernar otro año más en el hielo.

Por otra parte, en el caso en que no deshelara en la bahía de la Misericordia, y que fuera detenido allí hasta la primavera de 1854, hé aquí su proyecto, que puede conocerse sobre el mapa. En Abril de 1854, abandonará definitivamente su buque y se dirigirá por el hielo al puerto Leopoldo, donde hay un buen buque, una casa y víveres. Cuando llegue la época de la navegacion, seguirá con el buque la costa Sud del estrecho de Barrow, hasta la bahía de Pond, que está á la punta de la bahía de Baffin y del canal de Lancaster, y donde hay por lo comun balleneros. Si no los hay, seguirá la costa Oeste de la bahía hasta ponerse enfrente de

Disio, donde podrá embarcarse en un barco dinamarqués, ó esperar la próxima estación.

De todos modos, si se envía algun buque en su busca, en el puerto Leopoldo dejará noticias de su itinerario. Si no las hay allí, es señal de que se ha perdido, y es inútil buscarlo, porque sería sacrificar sin fruto vidas preciosas. Hé aquí cómo lo explica él con una admirable sencillez:

«Si no se hallasen allí, dice, noticias nuestras, »se podrá deducir con certeza que nos haya ocurrido alguna fatal catástrofe, ya sea porque nos »ha arrastrado la corriente al mar Polar, ya que »nos hayamos hecho pedazos en el estrecho de »Barrow, sin escapar uno sólo. En este caso, que »por otra parte no quiero prever, será completamente inútil ir más al Oeste para socorrernos, »porque ántes de que pudiera arribar ningun buque, todos habríamos perecido por falta de provisiones; y para este caso, yo aconsejaría que se »diera la órden al jefe de esa expedicion de retroceder y no arriesgar la pérdida de otras vidas »por ir á buscar á gentes ya muertas...»

Cerca de un año hace que el capitán Mac-Clure escribía esto, y á estas horas es lo más probable que se halle en la bahía de la Misericordia, encerrado en el hielo. Pero él conserva el valor que lo ha llevado allí, y que le hará volver, con el sentimiento que le hacía decir: «Si Dios hubiera queri-

»do hacernos perecer, no hubiera sido tan misericordioso con nosotros.»

Aún acompañaremos al teniente Cresswel en su último viaje. El 15 de Abril partió el *Investigator* con 24 hombres, y al despedirse de sus camaradas, fueron saludados con tres hurras ingleses en señal de despedida. Tenían un trineo con un enfermo y el equipaje. Un día se apercibieron que uno de ellos se había quedado atrás: era un pobre marinero á quien el frío había vuelto casi loco. Retrocedieron, y lo hallaron medio ahogado en un monton de nieve. Fué preciso sostenerlo para que pudiera andar; se echaba en la nieve, y fué menester ponerlo en el trineo. El 30 de Abril vieron venir al teniente Pim y á un marinero de la *Resolute* con un trineo y perros, y llegaron á bordo, como queda dicho, el 2 de Mayo.

Algunos dias despues, Cresswel partió con doce hombres, llevando consigo los pliegos del capitan Mac-Clure. La partida llegó el 2 de Junio á bordo del *Noath-Star*, en la isla de Beechey.

Había andado trescientas millas por el hielo, y desde la bahía de la Misericordia más de quinientas. Un mes más tarde, el *Phoenix*, procedente de Inglaterra, recibió á bordo al teniente Cresswell. Sus peligros no habían acabado. Al dia siguiente, el *Phoenix* fué azotado por un huracan que lanzaba los hielos con horrorosa fuerza, y el *Breadalbane*,

que remolcaba, fué hecho pedazos en pocos minutos, saltando los hombres al hielo á toda prisa. Tales son los peligros que corren diariamente los navegantes árticos.

En aquella tormenta del 19 de Agosto, pereció el malogrado teniente Bellot, de la marina francesa, cuya pérdida fué tan sentida en Inglaterra y Francia. Bellot había formado parte de la primera expedición enviada en busca de Franklin, y cuando partió el *Phoenix* para la bahía de Baffin, solicitó la honra y privilegio de compartir sus peligros; el *Phoenix* quería comunicar con sir Eduardo Belcher, que estaba en el canal de Wellington, y Bellot pretendió llevar los pliegos á través del hielo. Había salido con cuatro hombres en una chalupa de goma elástica. Un golpe de viento separó el hielo de la costa; Bellot envió dos de sus hombres en la canoa, y al mismo tiempo el hielo se puso en movimiento y se lo llevó con sus dos compañeros. La nieve caía en abundancia; Bellot hizo construir dos chozas de nieve, donde se metieron los dos marineros mientras él iba de descubierta. Viendo que no aparecía, se pusieron á buscarlo; vieron flotar su baston en una grieta, en un punto en que el hielo se abría por todas partes: el viento lo había impelido, y no se le volvió á ver.

Los dos marinos, despues de haber errado durante treinta horas, lograron encontrar á sus ca-

maradas y llegar milagrosamente al buque. Bellet había sido querido por todos, y ya saben nuestros lectores cómo se ha honrado su memoria.

El 23 de Agosto, el *Phoenix* salió de la isla de Beechey, y el 4 de Octubre de 1853, Cresswell estaba en Thurso, al extremo Norte de la Escocia, de cuyo punto fué en cincuenta y tres horas á Londres por el camino de hierro, siendo el primero que ha tenido la gloria de verificar enteramente el pasaje por el mar Artico, de un lado al otro del continente americano.

XIV.

Expediciones de Collison, Kane, Rae y Mac-Clintok. Restos de Franklin.

¿Qué había sido en tanto de Collison, capitán del *Enterprise*? El abandonado compañero de Mac-Clure no se amilanó por verse solo en las aguas de Behering; y, penetrando en el mar Glacial, comenzó á navegar resueltamente por el N. de la América. Pero como la estación iba ya por entonces muy adelantada, ántes de doblar la *punta de Barrow*, le cerraron el paso los hielos y tuvo que aguantarse por allí hasta la llegada del próximo, no demasiado próximo, verano. Hacia el estrecho del *Investigator* se encaminó como por instinto tan pronto como las olas, cuajadas y adormecidas por

el frio, comenzaron á desperezarse, y á bullir y romperse contra los costados de *Enterprise*; mas aunque lo intentó, tampoco pudo desembocar en el mar de Melville por aquel angosto conducto; y, ántes de que llegara el invierno de 1851 á 1852, le abandonó, y buscó donde guarecerse al S. E. de la isla de Baring, en la costa occidental de otra isla mucho mayor, denominada *Tierra Victoria*. Por el Mediodía de esta isla, que bañan las aguas del golfo de la *Coronacion*, se corrió poco á poco durante el verano de 1852, y doblando el cabo de Turnegain, se adelantó hasta la punta oriental y bahía de *Cambridge*, á cuyo abrigo pasó el tercer invierno, de 1852 á 1853, y desde donde sus compañeros y emisarios se remontaron en trineos hasta la isla insignificante de *Gateshead*, dentro de aquel tenebroso mar que ocultaba los tristes despojos de la expedicion de Franklin. Tan apunto se puso Collison de dar con lo que buscaba, que hasta adquirió de los esquimales por aquellas horribles y desamparadas riberas esparcidos algunos objetos procedentes del naufragio y desastre, cuyo rastro y huellas perseguía; pero los abandonó sin atribuirles la menor importancia por suponerlos de muy distinta procedencia. Y como por allí no era ya factible avanzar otro paso más, y apremiaba el tiempo, y los víveres y provisiones varias de todos generos no abundaban, en el verano de

1853 decidió salir del atolladero, retrogradando hacia el estrecho de Behering. Como de costumbre, llegó un poco tarde; y, ántes de doblar la punta de *Barrow*, le sucedió lo que á la venida, en el otoño de 1850; que embarrancó en los hielos, de los cuales no pudo desasirse hasta que pasó el cuarto durísimo invierno. Cuando ya todo el mundo le daba por perdido, si es que alguien conservaba su recuerdo en la memoria, en el verano de 1854 consiguió por fin este habilísimo capitán, digno de mejor ó más gloriosa suerte, descender por el estrecho de Behering á los mares del Japon y de la China, sin ayuda de nadie y sin tener que abandonar la pobre y combatida nave que le había sido confiada.

En el bergantín *Adelante* (*¡Avancé!*) de la pertenencia del armador norte-americano Grinnell, abastecido por el opulento Peabody y tripulado por 17 hombres, selectos entre los más sobresalientes para el caso, zarpó de Nueva-York el Dr. Eliseo Kane, el 30 de Mayo de 1853, con rumbo directo á la bahía de Baffin. Y á principios de Setiembre, siguiendo el derrotero un año ántes trazado por el *Inglenfiel*, ancló en la ensenada de Rensselaer, dentro ya del estrecho ó canal de Smith, en la costa occidental de la Groelandia, por los 78° 40' de latitud, donde resolvió invernar, y donde los hielos cercaron el bergantín en seguida y le amar-

raron contra las peñas, como si ya jamás hubieran de soltarle. Y como el invierno fuese muy riguroso y perdiesen los tripulantes la esperanza de verse libres durante el próximo verano, el teniente Morton, acompañado de un solo guía groelandés emprendió en trineo el 4 de Junio una correría hacia los mares y riberas del Norte. A los 80° de latitud donde comienza el canal del nombre de *Kennedy*, advirtió con asombro que los hielos disminuían, y cambiaba de aspecto el territorio por donde transitaba. Y, adelantándose todavía más por aquellas misteriosas riberas hasta los 81° y varios minutos de latitud, quedóse extasiado á la vista de un mar, *relativamente libre*, cuyas olas rugían alborozadas, y en cuyo seno y alrededores bullían y revoloteaban con plenitud de vida y alegría numerosas bandas de peces y de aves. Más al N. todavía, á los 82 $\frac{1}{2}$ ° de latitud, y del otro lado del canal, columbró los altos montes, que denominó de *Parry*, como perdidos en la bruma del horizonte. Cuando Morton regresó de su expedición á mediados de Julio, el bergantín continuaba atenuado por los hielos en la bahía de Rensselaer, y empotrado en ellos permaneció los meses de Agosto y Setiembre; y ya sin esperanza de salvacion, clavado allí, por lo ménos, hasta el próximo estío de 1855.

La primaveral, mágica escena que Morton había

contemplado á los 81° de latitud, perdió su encanto al descender á los 80°, y se transformó en otra de fastidiosa monotonía, ántes de llegar al paralelo de 79°. En aquel desierto de hielo había un oasis; y el oasis estaba oculto donde nadie podía sospechar que existiera.

A mediados de Julio de 1855, los hielos no habían soltado su presa todavía; y el *Adelante*, ni adelante ni atrás podía moverse, ni salir por ningún lado del atasco donde se hallaba metido. Kane y sus compañeros se acomodaron entónces malamente en tres pequeños botes, que, cuando no bogaban, se deslizaban ó rodaban por cima de los mares congelados; y entregándose en manos de la Providencia, descendieron á lo largo de la áspera y quebrantada costa groelandesa, dando tumbos horribles, y con exposicion constante é inminente de perecer de hambre y de frío, atropellados y aplastados por los témpanos flotantes y colosales de hielo, ó estrellados contra las peñas, desde los 81° á los 73° de latitud y puerto de Uppernavick, donde recibieron de los dinamarqueses los primeros auxilios puramente humanos.

Lo que ninguno de los ilustres capitanes empeñados en la persecucion de los restos de Franklin había logrado descubrir ni rastrear siquiera, consiguiólo á fuerza de sagacidad y de constancia el ya por entónces célebre Dr. John Rae. Desde que

en el verano de 1849 emprendió con Richardson la exploracion de las costas septentrionales del continente americano, y de los golfos y canales que las separan del vasto archipiélago y tierras mal conocidas que se extienden al N. y N.E. de las mismas, ya muy elevadas y bravas riberas, Rae no abandonó la pista de lo que se había propuesto descubrir, sino para tomar aliento y volver á la carga con mayor coraje. Y por resultado de sus pesquisas en las tierras que circunvalan el gran golfo de Boothia, de los indicios que reunió en su trato y conversaciones con los esquimales por allí diseminados, y de los varios objetos que los mismos infelices pobladores de los desiertos de hielo le fueron facilitando y entregando, y de cuya procedencia no podía abrigarse la menor incertidumbre, dirigió al Almirantazgo inglés una larga nota, fechada el 26 de Julio de 1854, en *Repulse Bay* (fondeadero de Parry en su viaje á la costa oriental de la península de Melville en 1820), y acompañada de numerosos comprobantes, en la cual refería el desastroso fin de la expedicion de Franklin, como acaecido por los años 1849 á 50, en el mar que baña las costas occidentales de la misma Boothia, donde se hallaba enclavada la isla del *Rey Guillermo*, y hacia donde en distintas épocas habían afluído respectivamente por al E., el S. y el O., James Ross, cuando determinó la situacion del

Polo magnético boreal; Back, al explorar la desembocadura del río de su nombre; y Collinson, en la primavera de 1853. Ni Rae ni los esquimales con quienes trató y logró á duras penas entenderse, habían materialmente visitado el teatro de la catástrofe, ni contemplado de cerca y palpado sobre el terreno los destrozos y ruinas de la descarriada y perdida expedición; pero las noticias de lo acaecido eran tantas, y de tal naturaleza los comprobantes, que nadie pensó en desmentir su veracidad por lo ménos en cuanto al fondo y suma de todas ellas se refería. Por lo cual adjudicóse á Rae el premio de *diez mil* libras esterlinas, prometido á quien descifrara el enigma de la desaparición de Franklin, que tantas víctimas y tantos otros cuantiosos gastos había ocasionado. Y, con esto, el Gobierno inglés, intérprete siempre fiel del sentimiento público, se figuró, no sin algún fundamento, haber hecho ya cuanto, en el asunto que durante seis años había preocupado la atención general del mundo, podía exigirle que hiciera ó intentase.

Y prestando atención tan sólo á las inspiraciones que surgen del cerebro, no era fácil que á nadie le ocurriese lo que á ciertas personas, y en circunstancias críticas de la vida suele ocurrir, trasladando para ello la facultad de pensar y desde la cabeza al corazón. Al suyo, lacerado por tantos años de angustia y agonía, consultó la noble

viuda de Franklin; y cediendo á sus vehementes impulsos, resolvió desplegar un último y supremo esfuerzo para encontrar algun otro vestigio más significativo que los aportados por Rae del paradero de su marido, invertir los restos de su fortuna, con pródiga mano disipada en años anteriores con igual objeto, por satisfacer la imperiosa necesidad que su alma experimentaba de rendir el postrer tributo de cariño y veneracion al hombre feliz en la desgracia, que tan universalmente admirado y querido fué miéntras vivió, y tan llorado despues de muerto.—Del mismo arretrato de generosa locura participaron tambien el capitan Mac-Clintock, el teniente Hobson, el piloto Young y el doctor Walker, que con alma y vida se asociaron á la triste viuda, y se brindaron á realizar su pensamiento. Y en el *yacht Fox*, de 177 toneladas de porte, convertido en barco explorador de airosa forma, fácil maniobra y grande resistencia, se aventuraron aquellos cuatro hombres de fe y empuje con 22 tripulantes más, decididos todos á ir hasta donde en lo humano fuera posible, y á no volver si no volvían con honra.—Del puerto de Aberdeen se despidieron el 1.º de Julio de 1857, y el 6 de Agosto anclaban en Uppernavick,—establecimiento dinamarqués, situado en el mar de Baffin y costa occidental de la Groelandia, por los $72 \frac{1}{2}^{\circ}$ de latitud, donde se proveyeron de los tri-

neos, y perros, y guías que juzgaron de necesidad absoluta para transitar por las regiones donde muy luégo pretendían engolfarse. No sucedió esto tan pronto como deseaban, porque sorprendidos por los hielos en medio de la bahía de Baffin, allí permanecieron enclavados, devorando con resignacion su inquietud y su impaciencia desde el 18 de Agosto hasta muy adelantada la primavera del año siguiente. Por el estrecho de Lancaster penetraron, por fin, despues de aquella horrible invernada, en el mes de Julio de 1858, y el 6 de Agosto dieron fondo en la isla de *Beechey*, á la cual solían ir á parar todos los exploradores de las aguas, islas y tierras del polo Ártico. Sin detenerse más tiempo del estrictamente necesario para depositar en la isla mencionada una lápida conmemorativa de los tristes sucesos acaecidos, y heróicos hechos llevados á cabo en aquellos meses, desde el año 1845, que la piadosa viuda les había confiado con este objeto, Mac-Clintock y sus compañeros penetraron por el estrecho del *Regente* en el de *Belloc*, de una milla de anchura, por término regular, y unas diez y siete de longitud; y, por el último canal, en los mares congelados del Occidente de la Boothia, en lo que desde entónces se denomina *estrecho y golfo de Franklin*, y pudiera mejor llamarse, *sepultura* de él y de cuantos con él por allí se aventuraron.—En rectificar y completar las

noticias reunidas años ántes por Rae, y en explorar la costa occidental de la Boothia y deslindar la *Tierra del Principe de Gales* de la *Tierra Victoria*, separadas por el estrecho de *Mac Clintock*, se les pasó el invierno de 1858 á 1859. Y, descendiendo hasta los 70° de latitud *Mac Clintock* por Oriente y Mediodía, y *Hobson* por Occidente, comenzaron á principios del mes de Abril á circunvalar la isla del *Rey Guillermo*, cerca de la cual habían ya adquirido la certidumbre de que los barcos *Erebo* y *Terror* habían fracasado.

Hasta el 24 de Mayo no descubrió *Mac Clintock*, al S. de aquella isla, y cerca ya de las costas del continente americano, algunos esqueletos, girones de ropa y objetos deteriorados, procedentes del naufragio. Pero *Hobson* llegó el 6 á un sitio célebre, al N.O. de la misma isla, adonde el 29 del mismo mes y año de 1831 había arribado también *James Ross*, pasando desde la *Boothia* por cima de los hielos, y dejando nota de su estancia en aquellos parajes. En el *cairn* de *punta Victoria*, levantado por *Ross*, escudriñó *Hobson* lo que podía haber escondido, y halló en perfecto estado de conservacion otra nota escrita por *Franklin*, y fechada el 28 de Mayo de 1847, en la cual daba cuenta abreviada el último navegante de todo lo que hasta entónces le había sucedido: de su ascenso por el canal de *Wellington*, hasta los 77° de latitud; del

descenso á la isla de Beechey, para pasar en ella la primera invernada; y del ingreso en las aguas al S. del *estrecho de Barrow*, donde los hielos le tenían bloqueado, iba ya para ocho meses, en el lugar de la fecha, á los 70° de latitud y 98° 23' de longitud, al occidente del meridiano de Greenwich y á quince millas de la costa N.O. de la isla del *Rey Guillermo*. A las noticias consignadas por Franklin en aquel inapreciable documento, los capitanes Crozier del *Terror* y Fitzjames del *Erebo*, habían agregado al márgen otras varias, no ménos interesantes, de las cuales se desprendía: que Franklin falleció el 11 de Junio de 1847; que en el camino de la eternidad, le habían ya precedido para entónces otros ocho oficiales subalternos, y doble número de marineros; que la agonía de los restantes,—faltos de abrigo y de salud de alimentacion apropiada á sus más apremiantes necesidades, de entusiasmo para luchar con los rigores del clima y furores del hambre, y de esperanza de socorro y salvamento, despues de muerto, sobre todo, el que debía inspirarles serenidad y confianza y servirles de norte y de guía,—se prolongó hasta la primavera del año siguiente; y que el dia 22 de Abril de 1848, resolvieron los sobrevivientes desamparar los barcos, trasladarse á la isla del Rey Guillermo, y enderezar hacia el S. los trémulos pasos, con la fascinadora ilusion de arri-

bar á las costas septentrionales de la América. El 25 de Abril, última fecha consignada en la hoja manuscrita que Hobson halló, ya los infelices naufragos habían comenzado á ejecutar su desesperado proyecto.—¿Qué les sucedió despues? Todos debieron quedar al S. del *cairn* de Ross, y en la costa occidental de aquella isla maldita, derren- gados de fatiga, privados de aliento, tendidos á la intemperie y sin socorro humano, ni más consuelo que el dispensado siempre por Dios á sus atribula- das criaturas, irremisiblemente muertos: ni uno sólo logró escapar con vida de tan horrorosa catás- trofe. Diez años despues de ocurrida ésta, no era fácil que Mac Clintock y Hobson pudiesen identi- ficar los restos de ninguna de las victimas, ni pre- cisar el derrotero que, huyendo de la muerte, ha- bían emprendido, y en el cual una tras de otra fueron vacilando, cayendo y sucumbiendo todas: ni reunir los datos necesarios para escribir luégo la historia detallada y fiel de sus últimos momen- tos. Para nada se necesitaba tampoco. Porque lo encontrado y advertido, é inferido sin dificultad, como inevitable acompañamiento y consecuencia de lo que veían y palpaban, les bastaba á los des- consolados exploradores del trágico suceso para comprender lo que por allí había pasado y para huir de tan solitario y pavoroso cementerio con el alma transida de dolor y de espanto para siempre.

Mac Clintock y Hobson, con la tripulacion diezmada tambien por la muerte, y maltratada por las enfermedades, regresaron á bordo del *Fox* á Inglaterra en el otoño de 1859, conduciendo los despojos de la expedicion de Franklin, que habían logrado descubrir y consideraron dignos de conservarse, como otras tantas venerandas reliquias aportadas por el piadoso peregrino de las tierras santificadas por los mártires de su fe.

XV.

Expedicion de Hayes.—Proyectos de varias expediciones.—Expedicion alemana de «La Germania» (1).

Y mártires de la noble y aún más ennoblecedora aspiracion humana, de ver y comprender y dominar cuantos misterios y maravillas la Naturaleza oculta, fueron con plena certidumbre Franklin y sus compañeros. Y fecunda como todos los que mueren por la realizacion de una grande idea, fué la sangre de aquellos mártires. En diez años,—por rescatarlos de su cautiverio, por aportarles algun socorro, por tributar siquiera á sus manes abandonados pobre ofrenda de admiracion y de lágrimas,—adelantó más la geografía de las regio-

(1) Descubrimientos geográficos modernos en África y en el Polo Norte, por D. F. García Ayuso.

nes boreales que en tres largos siglos de ensayos y tentativas, verificados á impulso y en obediencia de otros móviles ménos generosos. Para conquistar la tierra y ponerla rendida por completo bajo el dominio del hombre, necesitábase que Franklin pereciera, y pereció: cuanto en vida había trabajado con el mismo fin y conseguido aquel tan ilustre navegante é infatigable viajero, predestinado á morir de un modo tan lastimoso desde su primera campaña geográfica en 1819, vale muy poco, comparado con lo que consiguió despues de muerto. Y si uno sólo de sus compañeros hubiera escapado con vida de la ruina general de la expedicion, y vuelto á Inglaterra con el relato circunstanciado de lo acaecido, nadie se habría aventurado nunca en aquellos temerosos parajes; y la muerte de los demás hubiera sido estéril. Para que el sacrificio diera fruto, era de necesidad absoluta que pereciesen todos, y que el más profundo misterio envolviese luégo su desaparicion, y ni uno sólo escapó. Los fines providenciales de la catástrofe de un modo bien claro se nos revelan por sus consecuencias: y la ley que pesa sobre la humanidad, segun la cual «nada se logra por nada»— nada verdaderamente grande y glorioso se alcanza y consigue sin dolor y lágrimas y sangre,— quedaba con lo sucedido plenamente justificada y satisfecha.

Una prueba más indudable de la fecundidad y aún necesidad de aquel doloroso sacrificio; en áras de lo desconocido é ignorado, y en justa expiacion de añejos crímenes y bárbaros procederes de otros exploradores, nos la sugiere la consideracion del objeto y móviles de las expediciones científicas, preparadas y emprendidas en años posteriores, y que apénas acaban de transcurrir. ¿Hacia dónde se encaminan hoy los más audaces navegantes?—Al *Polo Boreal*, y en busca de lo que parece imposible que hallen: de un *mar libre*, ó deshelado en los alrededores ó cerca de aquel punto extremo geográfico; y en cuyas aguas ó riberas multitud de séres se cobijan ó buscan amparo contra más rigurosa intemperie, ó prosperan apacibles; ó se agitan y bullen regocijados. Es imposible de encontrar semejante maravilla; bien podrá serlo, pero absurdo el intentarlo no lo es de ningún modo. Así, por lo ménos, se desprende de las conjeturas emitidas en lo antiguo por Barenz y Poole, de las observaciones muy posteriores de Wrangell y Parry, y de las inopinadamente verificadas por Morton en uno de los viajes más arriesgados y atrevidos que en indagacion del paradero de Franklin se emprendieron.

Pero continuemos el relato de las expediciones al Polo.

En 1860 emprendía el doctor Hayes, compañero

de Kane en 1853, su viaje al Polo Boreal: en Mayo del año siguiente había llevado su buque el *United States* más allá del mar de Baffin, y se encontraba en el estrecho de Smith, hacia el $81^{\circ} 35'$ latitud Norte. En el 80° latitud había distinguido una gran bahía, tal vez canal, que se abre en la costa occidental del citado estrecho Smith, y la bautizó con el nombre de su patria. La estación de los hielos, con sus horribles consecuencias, paralizó la marcha de los expedicionarios que tuvieron que invernar en Por-Fulke, hacia el $78^{\circ} 30'$ latitud cerca del cabo Cairn. Durante el invierno llevó á cabo Hayes una excursión hacia el Norte; pero tantas y tan horribles fatigas, privaciones y sufrimientos les acometieron, que hicieron primeramente sucumbir á su compañero el sabio Sonntag; y obligaron á la mayor parte de sus compañeros á volver al buque. No cesó Hayes en su empeño de subir á las más altas latitudes; pero poco despues encontró que los hielos vacilaban bajo sus piés, y esta nueva desgracia contrarió definitivamente sus planes. Desde una eminencia creyó descubrir mar libre hasta más allá del 82° latitud Norte.

En Diciembre de 1866 proponía Gustave-Lambert á la Sociedad Geográfica de París un viaje al Polo por la vía del estrecho de Behering: esta nueva ruta venía aquí como un tercero en discordia. Es verdad que estas polémicas dieron también sus fru-

tos, porque arrojaron preciosa luz sobre diversos puntos del más alto interés en lo que á la exploracion de las regiones árticas se refiere; pero en cambio apagaron lentamente el entusiasmo que la proposicion de Osborn había suscitado en el seno de la Sociedad Geográfica de Lóndres, dando lugar á que el Almirantazgo retrocediera de sus primeras intenciones y negara su concurso para la empresa.

En Francia seguía agitándose el pensamiento de Lambert de equipar una expedicion nacional al Polo Norte: el emperador regalaba con tal destino 50.000 francos; muchos abrieron, es verdad, sus bolsillos para contribuir á la empresa, pero se pedía la suma de 600.000 francos, difícil de agenciar en estos tiempos, áun en la nacion más entusiasta por los adelantos del saber, tratándose de un objeto puramente científico.

En este mismo año, 1867, informan varios pescadores balleneros de haber descubierto tierras extensas al Norte de las costas septentrionales de Asia, al Noroeste del estrecho de Behering, cuyo extremo Sudoeste coincidiría con el $70^{\circ} 50'$ latitud Norte, por $178^{\circ} 15'$ longitud Oeste, y el Sudeste con el $71^{\circ} 10'$ y $176^{\circ} 40'$ respectivamente. Confirmada su existencia, se ha dado á esta region el nombre del gran explorador Wrangel. Se supone con escaso fundamento que las costas meridionales de este país están habitadas.

Rusia empieza de nuevo á tomar parte en la exploracion de las regiones árticas. Sus condiciones topográficas son análogas á las de Suecia, y favorables, por lo tanto, al buen éxito de sus empresas en este sentido. Es natural que sus esfuerzos se dirigan á proseguir las investigaciones de las comarcas septentrionales de Siberia. Explorados recientemente los territorios del Lena y del Wilui, se ha designado á los dos grandes rios Tunguska y Olenek, navegables muchas millas ántes de su embocadura, para campo de estudio de las nuevas expediciones.

Alemania se apresta á tomar cartas en la titánica empresa acometida hasta 1868 únicamente por ingleses, americanos, suecos y rusos: la docta Alemania no podía permanecer indiferente á la noble lucha que con tan buenos resultados venían sosteniendo las naciones más cultas de la tierra contra los terribles enemigos que oponen los mares boreales á los expedicionarios que surcan sus heladas olas. La primera expedicion alemana al Polo Norte fué demasiado modesta; no correspondió á la grandeza de la nacion que representaba.

En 24 de Mayo de 1868 salía de Bergen, puerto noruego, el buque aleman de vela *Germania*, con rumbo á los mares árticos. Es de advertir que esta pobre expedicion se había equipado con los productos de una suscripcion abierta y coleccionada

por el infatigable propagador de las investigaciones geográficas Petermann.

Koldewey tomó el mando del buque, Hildebrandt fué su segundo, y Sengstake su piloto; un carpintero y siete marineros completaron la tripulación: tres de los últimos habían navegado ya en los mares del Polo.

Segun el programa establecido, tomaron por base de sus operaciones la costa oriental de la Groelandia. Expediciones anteriores habían sospechado primero, y confirmado despues, la existencia de una vida animal, activa en esta costa; algunos exploradores encontraron aquí señales evidentes de la presencia de séres humanos en número considerable. El ballenero Scoresby había llegado en 1822 hasta el 74° y pico de latitud Norte, y el general Sabine alcanzó en 1823 el 75°, en esta direccion: el capitan Graah hizo iguales observaciones en 1828; confirmó, además, la existencia de mar libre y notó que la poblacion aumentaba en direccion al Norte.

Koldewey se proponía alcanzar en pocos dias el 74 1/2° latitud, y arribar despues á la isla de Sabine. Pero, como es frecuente en tales casos, diversos accidentes vinieron á echar por tierra los cálculos y el programa confeccionado en Gotha por los favorecedores de la empresa. La *Germania* alcanzó efectivamente el 76° latitud boreal, pero el

16 de Junio se encontraba prisionera de los hielos y lanzada tres grados más al Sur: pocos dias despues se vió libre, pero sin poder ganar la costa oriental de Groelandia. Encontrando insuperable en esta direccion la muralla de hielos, torció al Este y subió hasta el 81° 5'. Nuevos obstáculos obligaron á Koldewey á volver grupas al Polo: el 14 de Octubre entraba la *Germania* en Bremerhaven. La intensidad de los frios produjo á los expedicionarios molestias incalculables, impidiéndoles además hacer los estudios que se proponían en aquellas regiones. Pero el sabio geógrafo de Gotha no perdió el ánimo ni la esperanza ante el fracaso de la expedicion que con tanto trabajo había preparado; ántes bien, le vemos organizando una segunda más completa y mejor equipada que la precedente, compuesta de dos buques: *Germania* y *Hansa*.

El capitán Koldewey mandaba la expedicion, y su programa era casi idéntico al que se le había señalado el año anterior.

En Junio de 1869, dejaban las aguas de Brema los dos buques; un mes más tarde se iba á pique el *Hansa*. La *Germania* continuó su ruta, alcanzó la deseada costa de Groelandia, pero tuvo una larga y penosa invernada, desde 22 de Agosto del año citado á 22 de Julio de 1870. Dos meses más tarde estaba de vuelta en Europa. Este viaje fué

más aprovechado que el de 1868. Desde el punto de invernada, en el $75^{\circ} 30'$ de latitud, subieron los exploradores en trineo hasta el 77° . Corrigieron algunos errores en el trazado de las costas orientales groelandesas, hasta la isla de Shaunon en el 75° , y diseñaron el de la parte que habían explorado.

Entre el 73° y el 74° encontraron un fiord, que se introduce sobre cien kilómetros en el interior de las tierras, al que dieron el nombre de Francisco José. Payer, oficial austriaco agregado á la expedición, opina que la Groelandia está formada por la reunion de varias tierras; éste fiord no sería más que el principio de uno de los canales que separan estas islas. Desgraciadamente, no pudieron los expedicionarios explorar el estrecho en toda su longitud, quedando por lo tanto sin probar la hipótesis de Payer.

Los ventisqueros ó montañas de hielo ocupaban grandes trozos de las tierras groelandesas: en el interior las hay que cubren de veinte á treinta kilómetros de terreno: en las costas no alcanzan estas dimensiones; en cambio son en ellas frecuentes las montañas, habiendo visitado una los exploradores de cuatro mil doscientos metros de altura. La meteorología, la areometría y todos los ramos de las ciencias naturales, fueron objeto de los trabajos de la expedición polar alemanade 1869 á 1870.

XVI.

Corrientes de los mares árticos.—El mar de Kara.

Viaje de Payer á bordo de la barca «Eisbæ.»

Antes de pasar adelante en nuestra reseña histórica, llaman nuestra atención varias cuestiones relacionadas con estos viajes: vamos á tratar sucintamente las más principales.

Es la primera la relativa á las corrientes que se han observado en los mares árticos, causa no pocas veces del éxito desgraciado de las expediciones.

Parece bien probado que existe una corriente de Norte á Sur que arrastra las grandes masas de maderos encontrados en estos mares desde las costas septentrionales del Asia y de América. Sabemos que todos los rios que corren desde los montes Urales hasta el estrecho de Behering, á partir de los 40° y 45° latitud Norte, se dirigen hacia el Océano Ártico, y que dos de estos, el Lena y el Jenissei, navegables en un espacio de 2.000 millas, con sus afluentes, abrazan una área de cinco millones de millas cuadradas; pues bien, esta enorme cantidad de líquido que penetra en los mares boreales ha de tener algun desagüe. Este no es el estrecho Behering, segun las investigaciones de balleneros juiciosos. Se han observado corrientes variables en oposiciones tambien á las de los rios citados. En primavera

y verano existe una en sentido Norte, y se atribuye al empuje de las aguas del Anadyr y rios tributarios del mar de Behering, que arrastran las enormes cantidades de nieves fundidas en primavera y estío. La corriente contraria, de Norte á Sur en otoño é invierno, está perfectamente comprobada por numerosos testimonios y argumentos, cuya exposicion no es de este lugar. Y como esta corriente sólo tiene lugar hacia las tierras de Spitzberg y de Groelandia, el viaje por el lado opuesto, el estrecho y mar de Behering, entrando por el Lena ó Tenissei principalmente, ó partiendo del mar Pacífico, sería más cómodo ó ménos expuesto á la deriva que destruye insensiblemente los colosales esfuerzos de las más vigorosas tripulaciones, lanzándolas entre los hielos hacia el Sur. En la imposibilidad de extendernos aquí más sobre esta materia, dejaremos sentado que existen dos clases de corrientes perfectamente probadas; las polares y las de compensacion por temperatura más elevada, que vienen del Sur.

La época más conveniente para la partida de las expediciones, varía segun la direccion que tomen y los mares que visiten dentro del círculo boreal; algo dejamos indicado sobre esto.

Algunos de estos mares han adquirido triste celebridad por las desgracias en ellos ocurridas, ó por la tenacidad con que conservan hielos compac-

tos durante varios años continuados. Sin salir de los mares que bañan las costas septentrionales de Suecia y Rusia, se ofrece á nuestra consideracion uno de estos eternos campos de hielo, en el mar Kara; ensayos recientes han probado, sin embargo, que es transitable casi todos los años en verano. De todos modos, es cierto que hábiles y osados marinos sueco-noruegos han logrado meter en él sus buques. Ellos han probado además que la Nueva-Zembla es accesible todos los años hacia el fin de verano por lo ménos; los hielos ceden en esta época á la presencia de los rayos del sol, que no se oculta durante algunas semanas, y es capaz de prestar un esplendor efímero á la naturaleza.

El mar de Kara tiene poco fondo, en la proximidad de las costas principalmente; con todo, al Este de la isla de Waigalz mide sobre cuatrocientas brazas. Si todos los años estuviese libre esta vía hasta la Polynia de Siberia, tendríamos aquí el camino más breve para llegar al Polo. La temperatura del aire en estos mares se eleva con frecuencia á 6°, 8° y 10° durante los meses de Junio y Julio.

Las aguas que bañan las costas septentrionales de Noruega hasta la entrada del mar Blanco no se hielan nunca. Entre el cabo Norte y la isla de *Kolgyef*, es frecuente encontrar, durante el verano, una temperatura de 12° centígrados, cuando el

termómetro marca 4° á 6° á la entrada del mar Blanco. En Julio de 1870, encontró el sabio Middeudorff, de San Petersburgo, 8° y más á cincuenta leguas de la costa en el 72° latitud; y el doctor Bessels hizo observaciones de 4° á 5° en el paralelo 74° , hasta las costas de Nueva-Zembla.

El capitan Johaunesen recorrió el citado mar de Kara de Este á Oeste y de Norte á Sur en el verano de 1869, sin encontrar grandes masas de hielo, y en el siguiente, este osado marino dió la vuelta entera á la Nueva-Zembla. El capitan noruego Mack completó las observaciones de Johaunesen en este mismo año de 1870; observó ademas que la costa meridional de Nueva-Zembla, hacia el 66° latitud por $75^{\circ} 48'$ longitud Este de Greenwich, mide 8 á 10 millas de ancho.

El gran duque Alejo de Rusia, acompañado del sabio académico Middeudorff, se dirigía tambien á los mares polares y á las costas de la Laponia y de Nueva-Zembla en 1870; el almirante Possiette, comandante de la escuadrilla que le escoltaba, consagra una buena parte de su Memoria á exponer las observaciones hechas durante la expedicion acerca de la célebre corriente polar que se ha dado en llamar *Gulf Streaan*, y sobre cuya existencia tanto se ha disputado en nuestros dias, pero de la que hoy tenemos pruebas no despreciables. Este gigantesco regulador del clima de Europa deja sentir sus efec-

tos hasta en las costas de Nueva-Zembla: desde aquí se vierte en los mares circumpolares, dividiéndose con frecuencia en brazos, donde ejerce poderosa influencia sobre los hielos del Polo.

Si en años anteriores habían seguido los exploradores de las regiones boreales con preferencia la vía del estrecho Smith, en nuestros días se observa una poderosa cruzada en favor de la ruta de Spitzberg y del estrecho de Behering. Cumpliendo nuestro deber de cronistas, nos concretamos á historiar la marcha, vicisitudes y resultados científicos de las expediciones llevadas á cabo por estas diversas vías, no sin hacer constar que todas tienen sus ventajas y defectos.

Alemania ha tomado parte activa en la colosal empresa de llevar la bandera de la exploracion al polo boreal del mundo, y debemos esperar los mejores resultados de sus gestiones: siempre fueron los alemanes celebrados por su constancia inquebrantable en la realizacion de empresas científicas, y no dejarán hoy mal puesto su nombre en la que han acometido.

El 21 de Junio de 1871 abandonaba una tercera expedicion alemana las aguas de Tromsøe, con rumbo al Polo: me refiero al viaje de Payer y Weyprecht, á bordo de la barca *Eisbær*, con siete marinos, en su mayor parte noruegos. Pocos días despues se encontraban en el 73° 40' latitud Norte, pero

completamente imposibilitados por los hielos; en Julio quedaron libres. Más allá del paralelo 75° sólo encontraron trozos flotantes de hielo, de formación reciente, que no oponían obstáculos á la navegación. Visitaron la isla de Hope, cuyo extremo Sur-oeste toca en el $76^{\circ} 29'$ latitud Norte, hallando sus costas libres de hielos en Julio y Agosto. El 1.º de Setiembre alcanzaron el $78^{\circ} 48'$ latitud al Sur de la posición que se atribuye á la isla de Gillis, el grueso medio de los hilos era de dos piés, lo que no es obstáculo para que un vapor vigoroso pueda romperlos y marchar en línea recta. Mas para una barca de 20 toneladas, y de vela, era empresa más que arriesgada luchar contra este enemigo, que venía acompañado de vientos contrarios, de nieblas espesas y del desaliento de la exigua tripulación del *Hisbær*. Vieron grandes cantidades de maderos flotantes, algas, hielos de agua dulce, perfectamente distinguibles por su transparencia, y *eiders*, que en pequeñas bandadas volaban hacia el Sur. Desde el 78° latitud apenas encontraron un solo témpano hasta las costas de Nueva-Zembla: si este fenómeno fuese constante, los exploradores del polo Norte tendrían en los mares situados entre Spitzberg y Nueva-Zembla una excelente ruta. En las costas orientales de Groelandia, como en las occidentales de Spitzberg, hemos visto fracasar los esfuerzos de la expedición alemana,

bien equipadas en un vapor, contra la consistencia de los témpanos.

El Océano Boreal es un mar casi circumpolar con tres puertas: el estrecho de Bafin, el de Behering y el gran espacio comprendido entre la Groelandia y la península escandinava. Al influjo de las corrientes de que ántes hemos dado cuenta, y del calor producido por la insolacion directa del largo estío del Polo, se agrietan los montes de hielo, y se liquidan allí mismo ó bajan á resolverse en mares más meridionales.

No pasaremos adelante sin hacer notar una coincidencia curiosa. En 1.º de Setiembre de 1871 se encontraba el viajero Smith, con el capitán noruego Ulve, á bordo del *Sanson*, tan sólo á 200 millas de los exploradores austriacos Payer y Weyprecht, pero dos grados más al Norte, es decir, en el 81º. De esta corta, pero fructuosa expedicion, que sólo duró desde el 19 de Junio al 27 de Setiembre, hemos hablado anteriormente entre la isla de *Ross*, hasta el 81º 24' latitud Norte y el 16º 15' longitud Oeste, encontró Smith mar libre y una temperatura media de 1º centígrado en la superficie del mar por 5º á 300 brazas de profundidad. En puntos donde la masa de agua disminuye, la temperatura descende á igual altura que en otras donde es mayor aquélla. Así al ménos parece desprenderse de varios experimentos hechos en estos mares.

Un hecho curioso debemos consignar aquí: desde principios del siglo xvii han aparecido sobre las aguas al Norte de Nueva-Zembla unas islas á que se ha dado el nombre de *Hellwald*. En 1594 consignaron marineros holandeses la existencia de unos bancos de arena á diez y nueve brazas de la superficie de las aguas, en el lugar que hoy ocupan las citadas islas: en 1871 las descubrieron pescadores noruegos: elevacion tan considerable del terreno, se ha efectuado en ménos de tres siglos; fenómenos análogos se han probado en las islas de Spitzberg.

En este mismo año vió el capitán Mack, entre los paralelos 76 y 77°, gran número de ballenas blancas que se dirigían hacia el Este.

En 25 de Diciembre cruzaba este marino el mar de Kara por el estrecho de Yagor, como tantos otros lo han hecho despues por varios puntos.

Coincidía con este viaje el del capitán Carlsen, que dió la vuelta entera á Nueva-Zembla. Cerca del 76° latitud por 61° longitud Este de París, no léjos del cabo Alexis, sobre la costa oriental de Nueva-Zembla, descubrió una casa de madera: no era otra que la choza en que Barentz y sus compañeros holandeses habían pasado el invierno de 1596 á 1597. Allí encontraron restos de instrumentos y utensilios de varias clases, armas, libros, etc. Siguiendo el curso de los exploradores de estas tier-

ras, se ofrece á nuestra admiracion uno de los viajes más atrevidos y de más resultados que se han hecho hasta el presente.

Nunca nos cansaremos de elogiar la abnegacion, arrojo y desinterés con que algunos distinguidos campeones del saber, sacrifican su reposo y sus bienes en provecho de la ciencia.

XVII.

Expedicion austriaca del «Tegetthof.»

En Junio de 1872 emprendían los capitanes Payer y Weyprecht su segundo viaje á los mares de Kara y de Nueva-Zembla, para el que el Gobierno austriaco puso á su disposicion el vapor de hélice *Tegetthof*, y la generosidad de sus compatriotas todo lo necesario para la estancia de dos años en aquellas regiones. El 3 de Agosto, despues de haber franqueado con horribles trabajos dos murallas de hielo, entraban en aguas libres al Norte del estrecho de Matotchkin, que divide la Nueva-Zembla.

En las costas de este país descubrieron grandes montañas de hielo, y alturas de 600 á 700 metros. El conde de Wiltczek les alcanzó en Agosto á bordo del buque *Isbyron*, que él mismo había equipado y cargado de provisiones para los exploradores.

El *Isbyron* volvió á Alemania, dejando al *Tegetthof* aprovisionado para tres años.

Cerca de dos transcurrieron sin recibirse noticias de los expedicionarios, que se encontraban incomunicados con el mundo entero: esto inspiraba serias inquietudes en Austria, donde lo más selecto del imperio tenía fijas sus miradas en aquellos valientes. Apénas han obtenido uno sólo de los fines que se proponían, y los resultados de la expedicion aventajan en mucho á lo que sus jefes aspiraban.

En primer término, han llegado á una latitud que sólo el americano Hall había alcanzado: descubrieron ademas los grupos de islas más considerables que se conocen en los mares árticos.

El buque arribó hasta $79^{\circ} 51'$ latitud, por $56^{\circ} 40'$ Este de París, donde pasó dos inviernos horribles incrustado entre los hilos de 40 piés de grueso y á 40° centígrados bajo cero.

Desde allí organizaron excursiones en trineos, á que acompañaron siempre los sábios naturalistas agregados á la expedicion, alcanzando el $82^{\circ} 5'$ latitud. Las tierras descubiertas están situadas á 100 leguas marinas al Norte de Nueva-Zembla y á 80 al Nordeste de Spitzberg. A la punta más setentrional la llamaron *Cabo Fligely*: desde su cima vieron que la tierra se extendía á más de 30 leguas marinas en direccion al Norte.

Los sufrimientos de los expedicionarios fueron horribles; la imaginacion apenas alcanza á comprender tanta constancia, abnegacion y sangre

fria en el corazon humano, mucho más cuando no le impulsa otro interés que el amor á la ciencia. La historia repetirá siempre con respeto los nombre de los magnánimos y *heróicos* expedicionarios del *Tegetthof*. Seremos breves en los detalles del viaje y en dar á conocer sus resultados.

En Tromsøe se unió á la expedicion el capitán noruego Carisen en calidad de arponero y de guía á traves de los hilos: la adquisicion de tan entendido marino, que había pasado muchos años en aquellos mares, no podía ser más preciosa.

Las condiciones de la navegacion se mostraron desde luego desfavorables á la empresa: en Agosto se encontró el buque ceñido de un fuerte círculo de hielo, hacia el 72° latitud. Libres de esta prision pocos dias despues, siguieron subiendo y encontraron mar libre á la altura de las islas Guillermo, en Nueva-Zembla. Pronto vieron desvanecidas sus esperanzas.

Los frios excesivos del otoño de 1872 empezaban á producir sus horribles efectos: en pocos dias se juntaron los témpanos que vagaban por la superficie de las aguas, estrechando al vapor en espantoso abrazo, para no soltarle más en dos eternos años; felizmente, el buque, en vez de hundirse, subía sobre su línea de flotacion, impulsado por los hielos; pero no desaparecía el peligro de ser aplastado. La situacion era horrible, los trabajos

para contrarestar la enorme prision de los hielos fueron incesantes y abrumadores; la salud de los marinos se resentía; el escorbuto apareció á bordo, pero no hizo estragos.

El 28 de Octubre desapareció el sol, para no mostrarse más en ciento nueve dias.

Llegó el primero de 1873, y los vientos empezaron á lanzar el buque en direccion Noroeste. El 16 de Febrero volvió á manifestarse el sol, y el 23 del mismo observaron que la prision de los hielos cedía considerablemente. Las auroras boreales, que les habían alumbrado con resplandor incomparable, eran cada vez ménos frecuentes y más opacas.

La operacion de volver el buque á su posicion normal había de ser penosísima y arriesgada: los hielos medían 40 piés de espesor; cada dia era precursor de nuevas zozobras para los infelices expedicionarios. Pero cuando ménos lo esperaban, cuando se aprestaban de nuevo á sufrir los horrores de una segunda invernada, cambió de repente la situacion del buque, aunque sin quedar libre de sus duras prisiones. El 31 de Agosto apercibieron á unas catorce millas Norte extensas tierras que se destacaban de la niebla, y cuyo límite Sur parecía coincidir con el 80° latitud; como el sediento á una fuente, se lanzaron en busca de aquellas tierras de rescate; pero cuando creyeron tocarlas, encontra-

ron inmensas grietas en los hielos que les cerraban el paso: ¡horrible prueba!

En los últimos días de Octubre se hallaban á tres millas de una isla; los momentos eran preciosos: se lanzan sobre los hielos, trasponen sus grietas, y pocos momentos despues pisan tierra firme en el 79° 54' latitud Norte. Bautizaron la isla con el nombre de *Wilczek*, el promotor de la expedicion.

El 22 de Octubre desapareció el sol; pero la nueva noche polar, que esta vez duró ciento veinticinco dias consecutivos, fué ménos funesta que la precedente. El buque no sufrió la espantosa presión, y permaneció inmóvil á la vista del país desconocido.

El punto de su segunda invernada estaba en el 79° 51' latitud Norte por 59 longitud Este de Greenwich.

En el máximum de la noche polar, la oscuridad se hizo igual y absoluta durante los dias y las noches. El mercurio permaneció helado algunas semanas: 40 grados bajo cero, y lóbrega noche de varias semanas: ¡espanta el pensarlo!

Las visitas de los osos blancos fueron tambien más frecuentes que en las otras estaciones: estaban hambrientos, y buscaban presa. Desde la cubierta del buque dieron muerte á 67, que les proporcionaron 1.200 libras de carne fresca; magnífico regalo y el mejor preservativo contra el escorbuto.

El 24 de Febrero cayeron de nuevo sobre aquel vastísimo desierto los benéficos rayos del sol. En la terrible alternativa de una tercera invernada, se decidieron por abandonar el buque. Antes de verificarlo hicieron el último sacrificio, el más horrible en aras de la ciencia. Emprendieron excursiones con trineos para explorar el país que habían descubierto: si entretanto el buque era lanzado al Sur, y nada más posible, quedaban cortados y podían esperar una muerte horrorosa. En sus correrías fueron dando nombre á las partes de la tierra.

Examinaron primeramente la costa occidental que tenían á la vista, y subieron á los cabos de *Tegetthof* y *Mac-Clintock* (2.500 piés), cruzando en seguida el pintoresco *Nordenskioldfiord*, limitado por el ventisquero *Sonklar*.

El país es una desolacion espantosa: á cortos intervalos descuellan ventisqueros gigantescos, cuya blancura, realzada por la nieve que cubren las cimas y mesetas de las montañas, deslumbra. La roca más dominante es la *Dolerita*; pero la condensacion de la humedad persistente del aire sobre sus paredes, hace que no se conozca el color natural de las piedras, fenómeno que se repite en todos los países árticos. Durante las dos invernadas de la expedicion austro-húngara, escasearon las tempestades: con frecuencia se presentaba el cielo claro y sereno.

En esta excursion tuvieron que sufrir horriblemente del frio, cuya intensidad se hacía inaguantable durante la noche. El rom más enérgico perdía su fuerza, y hasta su aspecto de líquido. Los vestidos se ponían tiesos y duros bajo la influencia de una temperatura de 50 grados centígrados bajo cero. Seis dias despues de comenzada la excursion estaban de vuelta á bordo.

Tres dias más tarde, perdían á uno de sus compañeros: el maquinista Kirch había cumplido su mision. Pronto se verían precisados á abandonar el buque y la máquina.

El 24 de Marzo emprendieron la segunda expedicion con rumbo al Norte. Para arrastrar un trineo que pesaba 16 quintales, sólo disponían de tres perros: el resto había sucumbido. La temperatura no bajó de 31° centígrados, pero le sobrevinieron otras penalidades y sufrimientos, que pusieron á prueba su heróica constancia. Payer dirigía estas excursiones, cubriéndose en todas de gloria y de laureles, que no le negará seguramente la historia, como á ninguno de sus valientes y sufridos compañeros.

La extension de las tierras que fueron explorando y diseñando, es próximamente igual á la que alcanzan todas las islas de Spitzberg, sin contar las numerosas islas menores que circundan el país principal.

Este se compone de muchas aglomeraciones de tierras considerables cortadas por profundas ensenadas ó bahías. La comarca del Este recibió el nombre de Wilczeck, y el de tierra de Zichy la del Oeste. El inmenso estrecho de Austria-Sund, corta el país en toda su longitud, desde el cabo Hausa. Al llegar al 82° latitud, se bifurca ántes de tocar en la tierra del Príncipe Rodolfo, el brazo Nordeste, que es muy largo, termina en el cabo de Pésth.

Las montañas le levantan bruscamente en formas de conos truncados, y dan al país un carácter muy especial. Bajo el punto de vista geológico presenta grandes analogías con el Nordeste de Groelandia, y muy pocas con Spitzberg.

La altura media de estos montes es de 2.000 á 3.000 piés. Los extensos y profundos valles que forman las cordilleras, están llenos de enormes masas de hielo, ventisqueros de dimensiones colosales, verdaderas montañas cristalinas de que no son más que sombra las que se forman en las comarcas centrales del continente Europeo. El ventisquero Dove, de la tierra de Wilczeck, no tiene nada que envidiar al de Humboldt, en el canal de Kennedy, Groelandia occidental.

La vegetacion es casi nula; el reino animal está únicamente representado por osos blancos, aunque en cantidad respetable; de las aves árticas no queda rastro durante los meses de invierno.

En medio de aquella soledad y desolacion espantosa, encontraron sitios verdaderamente bellos y pintorescos; claro es que el primer elemento de esta belleza era el hielo; por curiosidad citaremos, entre estos, el cabo de Clagenfurt, los montes Wüllerstorff y la bahía de Lamotit.

En los puntos llanos y bajos de las tierras encontraron de ordinario la atmósfera enturbiada por los vapores y las nieblas; así fué que las principales observaciones tuvieron que hacerlas desde las alturas; los cabos Koldewey, $80^{\circ} 15'$; Francfort, $80^{\circ} 25'$; Ritter, $80^{\circ} 45'$; Kane, $81^{\circ} 10'$, y Fligely, $82^{\circ} 5'$; principalmente. Los hielos que cubrían la superficie, fuera de los ventisqueros y cimas de las montañas, eran de formacion reciente; lo que prueba que los rayos solares del estío tienen fuerza suficiente para despejar el suelo. Pero los hielos que se acumulan en algunos puntos por circunstancias especiales, concurren á hacer más penosa y difícil la marcha á traves de estas comarcas inhospitatorias. Mas de una vez les fué preciso franquear un ventisquero, operacion que les costaba siempre esfuerzos incalculables y exponía su vida á inminentes peligros. Al trasponer el llamado Midendorff, desaparecieron de repente los perros con el trineo y el marino que los conducía en una inmensa grieta: con gran trabajo lograron sacarles de aquella inmensa prision, admirándose todos de que hu-

biese tenido tan buen fin la desgraciada aventura.

Cuando se encontraban en el extremo Norte de su excursion, empezaron á observar fenómenos desacostumbrados que anunciaban la vuelta de la primavera polar. En direccion al Norte se ponía vaporoso y cargado el cielo, y tomaba un color negro azulado. La accion del sol aglomeraba gran cantidad de vapores de aspecto amarillento. La temperatura subía por momentos, reblandeciendo la nieve que pisaban. Ejércitos de aves árticas poblaban los aires y cubrían materialmente las rocas de la tierra del Príncipe Rodolfo: es natural que en otros puntos del país sucediera lo propio. A cada paso encontraban huellas de osos blancos, de zorras y de liebres, y veían numerosas focas echadas muellemente sobre el hielo: todo iba tomando aspecto relativamente risueño en aquella region poco ántes presa de la desolacion y de la muerte.

Esto aumentaba las dificultades de la marcha, en términos que tuvieron que atarse todos á una cuerda, llevando cada uno sus provisiones; la capa de hielo se resquebrajaba, y podía producir á cada paso una caída terrible contra sus puntas aceradas.

Doblando el cabo de Alken, donde varios ejércitos de séres alados se agitaban y cantaban, llegaron á la punta de las dos columnas, y, cosa extraña, allí empezaba el *mar libre*: una superficie tersa de agua de color azulado oscuro y sembrado de grandes tém-

panos, como perlas, se extendía sin límite visible en dirección al Norte. El 12 de Abril marcaba el termómetro en esta costa $13^{\circ} 75'$ centígrados. Subieron de aquí al cabo Germania $81^{\circ} 57'$, torcieron al Nordeste, y cruzando un campo de hielo, se encontraron en el cabo *Fligeli*, en el paralelo $82^{\circ} 5'$.

Desde esta eminencia creyeron descubrir unas 20 millas de mar libre, sobre el que flotaban témpanos de regulares dimensiones: en algunos puntos cubría la superficie una capa de hielo delgada, cuya formación era debida tal vez al enfriamiento de la atmósfera en ciertas horas del día. Los exploradores austriacos opinan que no se extendía mucho más allá de lo que la vista alcanzaba.

Hacia el paralelo 83° descubrieron un inmenso promontorio, el cabo de Viena, que se destacaba de la comarca más septentrional, que llamaron tierra de Petermann. Si la tierra de Gillis se extiende hasta cerca del país nuevamente descubierto, al Sudoeste formarían juntos un gran archipiélago, enclavado en el corazón de las regiones árticas.

La presencia de innumerables témpanos flotantes en estos mares y en los estrechos que cortan las tierras, su tendencia visible á correrse en dirección al Norte, y la falta de estas montañas móviles más al Sur, en el mar de Nueva-Zembla, son hechos muy notables que autorizan más y más la creencia en un mar libre que circunda el Polo: en

todo caso, queda por resolver el problema de meter allí los buques.

Despues de lanzar al viento el pabellon de su patria en el punto más septentrional que habían pisado, y puesto en la hendidura de una roca un documento que atestiguase allí su presencia, pensaron en volver á andar las 160 millas que les separaban del vapor. Momentos de horrible angustia les aguardaban en esta jornada. Dejaron atrás la isla de Ladenburg, doblaron el cabo Ritter, y pronto se encontraron cerca de la entrada del estrecho de Markham: el crujido de los témpanos que se desplomaban atormentaba con insistencia sus oídos y oprimía su corazon; por todas partes veían que las aguas del mar invadían los puntos de la costa, ocupados ántes por hielos y nieves; aquella noche fué angustiosa. Al dia siguiente vieron que cerca de las islas Hayes les cerraba el paso un inmenso charco; la parte Sur del canal de Austra se había convertido en mar abierto. Sin perder el valor que les había hecho arrostrar mayores peligros, volvieron piés atrás y cruzaron el canal por un punto en que aún permanecía helado. La suerte de su buque asaltaba sin cesar la imaginacion de aquellos valientes; doblaron el cabo Francfort y vieron intacta la ruta helada que conducía al *Tegetthof*; pocos momentos despues se entregaban al reposo en sus camarotes aquellos hombres que du-

rante varias semanas habían llevado una vida agitadaísima, sufrido los horrores de un clima inaguantable, dormido cinco horas diarias solamente y sobre el duro hielo, despues de marchas penosísimas en que habían tenido que arrastrar el trineo durante ocho ó más horas.

Payer, con dos de sus marinos, hizo aún una tercera excursion exploradora: á 40 millas del buque subió á la pendiente del cabo Brünn, desde cuya cima observó que el país se extendía considerablemente en direccion al Occidente: hacia el Sur vió que el mar estaba cubierto de una masa compuesta de hielos hasta donde alcanzaba sus miradas: esta triste perspectiva oprimió el corazon del bravo capitan; el Tegetthof no les conduciría más á su patria: terrible prueba para un pundonoroso marino.

El 20 de Mayo habían terminado los preparativos para la marcha. Sus medios de transporte consistían en cuatro botes montados sobre patines, y tres grandes trineos con carga de diez y siete y medio quintales cada uno: total, provisiones para cuatro meses á lo sumo.

Renunciamos á la tarea de describir las penalidades y sufrimientos á que se vieron expuestos en este viaje de vuelta. Durante un trecho considerable tuvieron que arrastrar ellos mismos sus trineos y lanchas sobre un hielo desigual y lleno

de inmensas grietas. Más de una vez se vieron obligados á dejar atrás la mitad del cargamento para aunar sus fuerzas en el arrastre de una parte, haciendo en seguida igual operacion con la otra; de esta manera se triplicaba el camino y sus horribles molestias. Para colmo de males, fuertes vientos del Sur aniquilaban sus esfuerzos, de suerte que á los dos meses de tanta fatiga y sufrimientos, se encontraban á dos millas alemanas de su buque.

En la segunda mitad tomó su triste situacion aspecto más risueño. Cambiaron los vientos, que, que rompiendo el hielo, abrieron canales entre los témpanos; copiosa lluvia dió cima á esta obra consoladora, de suerte que en veinte dias anduvieron sesenta millas, sirviéndose del remo, del hacha ó del arpon y de las velas.

A principios de Agosto sufrieron todavía una angustiosa prision de cinco dias; pero esta vez alimentaban su esperanza las señales que veían de la presencia de mar libre. Efectivamente, el 13 del mes citado traspasaban la frontera del reino de los hielos, en el paralelo $77^{\circ} 40'$. El tiempo se mostraba inusitadamente favorable. El 18 del mismo mes pisaban tierra firme en la península del almirantazgo en Nueva-Zembla, y el 24 encontraban en la bahía de Dunen el buque ruso *Nicolai*, cuyo capitan y tripulacion les acogieron con singular

cariño á los noventa y seis dias de comenzado su penosísimo viaje.

El 3 de Setiembre de 1874 desembarcaba en el puerto noruego de Vardœ. Austria les recibió despues como se merecian hijos tan nobles y valientes.

XVIII.

Expedicion americana del «Polaris.»

Cuando emprendían su atrevido viaje los exploradores austriacos, se encontraba en los mares boreales la expedicion americana de Hall; no es la primera que vemos salir de los Estados-Unidos.

La expedicion promovida por este valiente y entendido marino obtuvo desde luégo el carácter de una obra nacional. El Congreso contribuyó á ella con 30.000 duros. Al hacer los preparativos se había previsto cuanto podía asegurar el éxito de la empresa. El *Polaris* era un buque mixto, de hélice: uno de los hornos de su máquina estaba dispuesto de manera que pudiese calentarse con aceite, aunque llevaba grandes provisiones de carbon. Cinco magníficas barcas, construídas con solidez extraordinaria, aseguraban la exploracion de las bahías, canales y estrechos de poco fondo. Hall mandaba el buque; el capitan Buddington hacía

de primer piloto; el Dr. Bessels dirigía la seccion científica; el sabio Bryan iba en calidad de capellan y de astrónomo; Meyer de metereologista; aún citaremos al osado Morton, el primero que apercibió el mar libre de Kane en 1853, y á Tyson, segundo de Hall.

El 29 de Junio de 1871, surcaba el *Polaris* las aguas de Nueva-York; el 24 de Agosto escribía su capitán el último adios al mundo civilizado desde Tessiusak, en el paralelo $73^{\circ} 21'$ latitud Norte, por 58° longitud Oeste de París.

La primera intencion de Hall fué de penetrar por el estrecho de Jones, que desemboca en el de Smith, por el Oeste, al Norte de Lancaster, y explorar las regiones situadas al Norte del archipiélago de Parry; pero el estado de los hielos le hicieron cambiar de rumbo; siguió, pues, la ruta de sus predecesores; cruzó sin tropiezo la bahía de Baffin, el estrecho de Smith, el canal de Kenedy y la prolongacion de este, que llamó de Robeson en honor del secretario del Almirantazgo de los Estados-Unidos, activo promotor de la expedicion; el 1.º de Setiembre estaba el *Polaris* en el paralelo $82^{\circ} 16'$ de latitud en una ensenada, que llamó puerto de *Repulse*; es el punto más alto á que han llegado las expediciones al Polo.

Pero el invierno se acercaba á paso de gigante, como acontece en estas latitudes, y Hall juzgó pru-

dente volver sobre sus huellas en busca de un fondeadero á propósito para invernar: le encontró en el 81° 38' latitud por 61° 44' longitud Oeste de Greenwich, y le dió el nombre de bahía *Polaris*: en la ribera opuesta, casi en el mismo paralelo, tenían el cabo Lieber.

Apénas repuestos de las horribles fatigas que lleva consigo la navegacion en mares árticos, dieron comienzo á las excursiones en trineo. En una de ellas, el 17 de Octubre, llegaron cerca del punto en que había fondeado el buque el 1.º de Setiembre. Pero aquí vino tambien sobre los exploradores la primera desgracia. Hall cayó enfermo y tuvo que volver sobre sus pasos; el mal se fué agravando, y le quitó la vida el 8 de Noviembre. La historia recordará con gratitud el nombre de este marino, á quien cabe la gloria de haber llevado su buque á una latitud que pocos han alcanzado navegando.

En el extremo Nordeste á que alcanzaba la vista de los expedicionarios, desde el 82° 9', observaron una gran bahía que se introducía en la tierra sin límite visible: tal vez no es otra que el mar libre de Kane, y á juicio de Meyer comunica con el estrecho de Francisco José, encontrado por los austriacos en la costa oriental de Groelandia, formando juntos el límite septentrional de esta inmensa comarca que entónces sería una isla.

La punta Norte de la bahía *Polaris* recibió el

nombre de cabo *Supton*; á partir de éste se prolonga la tierra hacia el Nordeste, formando la costa oriental de un nuevo canal de 30 millas de ancho que parte del estrecho de *Robeson*. Al Nordeste del citado cabo *Supton*, $81^{\circ} 37'$ latitud, se abre otra bahía más, muy profunda, que Hall llamó de *Newman*: á su punta Norte dió el nombre de *Brevoort*; exploraron la continuación de la tierra en dirección Nordeste hasta el puerto *Repulse*, $82^{\circ} 9'$ latitud.

Desde una montaña, en el $82^{\circ} 9'$, creyeron los expedicionarios descubrir tierra firme hasta el 84° latitud: confirmaría esto la hipótesis sostenida hasta nuestros dias por geógrafos de nota, de que la Groelandia se extiende hasta el estrecho de *Behring*. En el país dicho de Hall, paralelo 82° , vieron maderos, cuya patria no puede ser otra que el Asia, y la dirección de su viaje á tan apartada region, algun estrecho que forma la Groelandia en su extremo Norte, por donde pueda penetrar en el canal de *Robeson*: tambien encontraron búfalos en abundancia, y los animales propios de las regiones interpolares: este canal estaba libre hasta unas 80 millas más allá del paralelo $82^{\circ} 9'$.

En el segundo verano, cuando la expedición volvía, fueron cogidos por los hielos en el $80^{\circ} 2'$ latitud, que derivando les hicieron bajar hasta el $78^{\circ} 25'$, donde una horrible desgracia separó á los tripulantes en dos fracciones que no pudieron volver

á juntarse. Diez personas permanecieron en el buque é hicieron su segunda invernada cerca de la isla de Northumberland, en el paralelo $77^{\circ} 20'$. Los diez y nueve individuos restantes, fueron arrastrados, derivando sobre un inmenso témpano de hielo de varias millas inglesas de extension, desde el 15 de Octubre de 1872, hasta el 30 de Abril del siguiente, nada ménos que 23 y pico de grados, ó sea cerca de 1.560 millas geográficas, hasta que fueron recogidos por el vapor *Tigress*, no léjos de Terranova. Las privaciones, penalidades y horrores á que se vieron expuestos y sometidos estos infelices, no son para describas.

No podemos detenernos á consignar en el limitado espacio de que disponemos los pormenores de la expedicion, ni todos sus resultados científicos: diremos únicamente que el canal dicho Robeson es, segun todas las apariencias, impracticable para los buques; á juzgar por las enormes masas de hielos que le cubrían, los que encerrados en límites muy estrechos, nunca podrán desprenderse de su prision y ménos derretirse. Más allá del canal se descubría mar libre hasta donde los instrumentos de aproximacion que los expedicionarios aplicaron alcanzaban: ya sabemos, con todo, que esta libertad es muy efímera y problemática en una latitud de 84° á 86° Norte.

Los expedicionarios hicieron tambien correccio-

nes geográficas muy notables en el trazado de las costas groelandesas.

Debemos igualmente llamar la atención hacia la considerable deriva del *Polaris*, que fué arrastrado por los hielos y envuelto en un círculo más fuerte que de hierro, un espacio de tres grados.

Entre las 19 personas que se vieron en la terrible necesidad de hacer el viaje de 1.560 millas sobre los hielos, se encontraban varias mujeres jóvenes de los esquimales que acompañaban á la expedición, y un niño que había nacido en el mismo buque.

El clima del cuartel de invierno del *Polaris*, el más septentrional que hasta hoy registra la historia de los viajes al polo Norte, no era tan crudo como algunos grados más al Sur.

En Junio se vió la llanura que circundaba el puerto libre de hielos y nieves, y cubierta de la vegetación y flora propias de aquellas regiones, que sirve de alimentación á gran cantidad de búfalos: estos animales pasan allí mismo el invierno, con otros varios, como liebres, marmotas y osos: aves en abundancia vienen también del Sur durante los meses de verano. En invierno la temperatura es cruda, y se congela con demasiada frecuencia el mercurio.

De las investigaciones practicadas en esta expedición, parece resultar bien probado que la Groe-

landia es una isla, hecho cuya importancia han reconocido todos los que siguen con interés la marcha de los estudios sobre nuestro planeta: es deber nuestro advertir que las pruebas son harto problemáticas para que admitamos el hecho sin reserva. Las observaciones astronómicas, magnéticas, físicas, hidrográficas y meteorológicas y los estudios zoológicos, botánicos y geológicos, ocuparon con éxito notable á los sabios agregados á la expedición. Desgraciadamente, muchos de estos datos perecieron en la terrible catástrofe de que hemos dado cuenta.

Pasamos por alto otras excursiones de balleneros á los mares árticos, como la del buque *Diana* á Nueva-Zembla en 1874, etc., ofrecen escasos resultados para las investigaciones científicas, y no pueden tener lugar en una reseña histórica.

Pero no cerraremos estos artículos sin dar cuenta de la magnífica expedición equipada por el Gobierno de la Gran Bretaña en los primeros meses del año 1874.

XIX.

Expedicion inglesa del «Alert y Discovery» (1).

A fines del año 1874 se suscitó de nuevo el pensamiento de organizar una expedicion nacional, digna del pueblo que no consiente rival en el dominio de los mares, que reuniese mejores condiciones que todas las equipadas hasta el dia para llegar al Polo. Como una chispa eléctrica se comunicó el entusiasmo en favor de la empresa en todas las clases de la sociedad inglesa. Inglaterra no quiere consentir, en cuanto alcancen sus cuantiosos recursos, que otra nacion más osada ó con más fortuna haga ondear ántes que ella su bandera en un punto del globo adonde haya enviado exploradores.

A mediados de Noviembre de 1874, escribía el primer ministro, M. Disraeli, á Rawlinson, presidente de la Sociedad Geográfica de Lóndres, anunciándole que el Gobierno había aprobado los informes emitidos por varias corporaciones sabias, á quienes se había consultado sobre la conveniencia de equipar una expedicion al polo Norte. Uno de los fines que el Gobierno se proponía al ordenar esta

(1) Conferencias sobre las expediciones al polo Norte, dadas en la Sociedad Geográfica de Madrid por el Excmo Sr. D. Eduardo Saavedra.

expedicion era el de mantener vivo el espíritu y ardimiento de la nacion por las empresas marítimas.

Los entendidos oficiales M. Clintok, Osborne, Richards y el hidrógrafo Evans, fueron comisionados para llevar á cabo los preparativos de la expedicion, con poderes para disponer lo más conveniente.

Algunas semanas despues se contaban por cientos los oficiales que se habían ofrecido á tomar parte en la empresa.

El valiente capitan Nares fué llamado de Asia y nombrado primer jefe de la expedicion; Albert Markham, comandante de uno de los buques; el capitan H. E. Feilden, fué agregado como naturalista; Melrose como ingeniero.

Dos magníficos vapores de 700 toneladas cada uno, el *Discovery* y el *Alert*, arreglados para este viaje, perfectamente equipados y municionados, con 60 hombres de tripulacion cada uno, componen la escuadrilla exploradora.

El presupuesto de gastos de la expedicion, publicado por el Ministerio de Marina, arroja las cifras siguientes: 96.620 libras esterlinas corresponden á 1874-75; 15.943 libras, á 1875-76, y 13.000 libras á la temporada siguiente. No se incluyen aquí los honorarios que se darán á los naturalistas exploradores, ni la mayoría de los gastos hechos en la compra de utensilios é instrumentos destinados á la seccion científica.

El 29 de Mayo de 1875 dejaron los dos vapores las aguas de Plymouth. La fragata *Valorous*, tambien de vapor, había salido del mismo puerto unos dias ántes con carga de carbon y provisiones, que debía entregar á bordo de los buques expedicionarios en el establecimiento danés de la isla de Disco.

El *Alert* y *Discovery* arribaron á Godhavn, al Sudoeste de la citada isla, el 6 de Julio, ó sea dos dias despues que el *Valorous*. Pero no se crea que llegaron á este punto tan distante del de su partida sin correr gravísimos peligros, sufrir tempestades, averías y penalidades.

El viaje fué venturoso durante la primera quincena: despues se les trocó la suerte por completo. Uno de los oficiales del *Discovery*, nos pinta de mano maestra las peripecias y ocurrencias de la jornada en los dias siguientes, en una carta, fechada el 14 de Julio en Disco. Oigamos á este juicioso y osado marino:

«El 10 de Junio perdimos de vista el *Alert*, y
»al dia siguiente el *Valorous*, que parecía navegar
»con más facilidad y se elevaba mucho más sobre
»las aguas: ántes habíamos visto varias veces al
»*Alert* casi totalmente cubierto por las olas.

»El dia 13, á la hora de la comida, se presentó el
»oficial de guardia á anunciar al capitan que el ba-
»llenero de estribor había perdido el fondo. El capi-

»tan y el primer teniente subieron á cubierta, y
»encontraron tan averiado el bote, que juzgaron
»prudente desamarrarle y echarle al agua. Con
»gran pesar le vimos arrastrar por las olas, sobre
»las que flotaba como ligero corcho, y le seguimos
»por mucho tiempo con la vista como si fuese un
»amigo de quien nos separábamos. Otras dos lan-
»chas sufrieron daños, pero de ménos conside-
»racion.

»Fuera de estas averías, todo iba bien á bordo;
»pero como despues hemos sabido, no sucedió así
»con el *Alert*. Entretanto, nuēstra cubierta sufría
»continuamente fuertes regatas, y rara vez podía-
»mos sentarnos tranquilamente á la mesa. La cla-
»raboja de la sala de oficiales estaba casi siempre
»por tierra; y como esto sucedía tambien con un
»escotillon de proa que daba al primer puente, re-
»cibíamos todo el olor de la cocina, que no era
»siempre agradable, sobre todo cuando alguna ca-
»cerola ú otro objeto análogo se volcaba sobre el
»fuego. Esto no alteraba el buen humor de nuestra
»gente, y hasta el capitan, que se inquietaba por los
»menores contratiempos y dormía poco y vestido,
»no perdió un momento su serenidad y sangre fria.

»El 27 doblamos el cabo Farewell, y el 30 co-
»menzamos á ver la tierra, á la que nos fuimos
»acercando poco á poco, siguiendo la corriente,
»que en estos parajes marcha en direccion al Norte.

»El aspecto de la tierra es muy singular: monta-
»ñas negras y sombrías, cubiertas, donde lo per-
»mite el corte del terreno, de nieves eternas, se le-
»vanta del seno del mar, perpendiculares en mu-
»chos puntos, en una longitud de más de 2.000 piés:
»son tan escarpadas, que ningun sér humano po-
»dría aventurarse á pasarlas. Esta cordillera se ex-
»tiende sin interrupcion hasta Disco ó más allá; ig-
»noro hasta qué punto.

»Bien merece este país el nombre de «Tierra de
»la desolacion,» que le ha dado el capitan Hayes
»por su tristísimo aspecto; en algunas partes ser-
»pentean los fiords, á manera de rios, entre las
»montañas en una extension de muchas millas.

»Teníamos á la vista enormes ventisqueros de
»hielo formados por las nieves, que, comprimidas
»por su propio peso, forman un hielo compacto y
»duro, que indudablemente se mueve con lentitud
»bajo el impulso irresistible de las masas que se
»van acumulando en la parte más elevada. Cuan-
»do llegan estas moles á la línea de las aguas, la
»marea recoge y levanta masas enormes seme-
»jantes á los bancos de hielo que se encuentran
»más al Mediodía, no léjos de Terranova. Una vez
»arrastradas mar adentro, la accion de las aguas
»les va minando por debajo, y las partes superio-
»res, más pesadas que la base, se desploman.

»Pasamos cerca de uno de estos bancos, que no

»contaba ménos de 250 piés de altura, segun cál-
»culo aproximado: le vimos rajarse y caer al agua
»uno de sus lados, con un ruido semejante al del
»trueno, lanzando al aire una inmensa cantidad de
»espuma y de pedacitos de hielo, que formaron
»una densa nube de polvo de agua, desprendién-
»dose ademas un humo de color azulado. La parte
»de banco que quedó en pié siguió balanceándose
»majestuosa y lentamente á impulso de un movi-
»miento de vaiven de las aguas, apénas sensible.
»Este resquebrajamiento se continúa hasta que el
»banco acaba por destacarse en pequeños fragmen-
»tos, que se disuelven ó desaparecen en la inmen-
»sidad de las aguas.

»El 30 pasamos entre unos bancos de arena sem-
»brados de grandes promontorios ó trozos de hielo
»superpuestos, que afectaban formas fantásticas y
»caprichosas. Yo me había figurado que los viaje-
»ros que han dado á luz dibujos de estas inmensas
»aglomeraciones, las habían adornado con creacio-
»nes de su imaginacion; pero debemos hacer justi-
»cia á su veracidad. Sobre la base de estos hielos
»se levantan puentes, bóvedas, torres, grutas, ca-
»vernas, representando todos los estilos, todas las
»figuras de animales y objetos imaginables; en una
»palabra, un espectáculo tan prodigioso, que la
»vista no se cansa de contemplarle; cada trozo de
»hielo en una magnífica escultura.

»El 1.º de Julio descubrimos un buque del lado
»de sotavento; creimos en un principio que sería
»algun ballenero, pero luégo reconocimos el *Alert*.
»Nos fuimos acercando poco á poco, hasta que se
»pudo pasar de un vapor á otro. Los oficiales se
»dieron á conocer mutuamente sus notas, y se con-
»taron las ocurrencias de la travesía. Parece ser
»que el *Alert* se había corrido mucho más al Oeste
»que nosotros, puesto que había quemado cerca de
»diez toneladas de carbon, que representaban en
»circunstancias normales un trayecto de 300 millas.

»Nos encontrábamos en este momento sobre el
»banco de Torsk, con treinta brazas de fondo sola-
»mente. Por algun tiempo permanecimos quietos,
»y el silbato dió la señal de pesca. El *Alert* no co-
»gió nada, pero nosotros atrapamos ocho cachalo-
»tes, que fué preciso amarrar con el arpon para
»trasladarlos á bordo. En seguida nos hicimos á la
»vela y los dos vapores marcharon juntos hasta
»Disco, donde encontramos anclado el *Valorous*.
»Entónces supimos que el *Alert* le había visto la
»vispera de nuestro encuentro, y le había hecho
»señal de que se adelantase y nos esperase.

»En la mañana del 6 arribamos á Disco. El *Alert*
»se arrimó al *Valorous* y comenzó á embarcar car-
»bon y provisiones. Entretanto, nosotros echamos
»anclas esperando nuestro turno. Dia y medio em-
»pleó el *Alert* en meter sus provisiones; nosotros

»hicimos el trasbordo en un día entero. El *Alert*
»no puede estivar tanto carbon como nosotros y
»lleva unas veinte toneladas en sacos sobre el se-
»gundo puente, sin contar otra cantidad conside-
»rable que se almacenó en el primero. Además, en
»todos los puntos que lo consienten se han amar-
»rado barriles y cajas en gran número. Nuestro
»vapor tiene apartamentos más espaciosos, de
»suerte que llevamos el carbon dispuesto en paños
»en el lugar conveniente, y las cajas y barriles se
»han colocado en el primer entrepuente. El *Alert*
»tenía á bordo 197 toneladas de carbon, y nosotros
»193 solamente, con provisiones para tres años.

»La ciudad de Disco, si tal nombre podemos dar
»á un monton de chozas, es la residencia del Go-
»bernador de la Groelandia del Norte. Los únicos
»individuos de raza blanca que se encuentran en
»ella son el Gobernador, casado con una mestiza;
»un tonelero, un herrero, un comerciante con dos
»ó tres personas más: el resto de los habitantes se
»compone de esquimales y mestizos, que llevan
»igual vida que los primeros. La poblacion apenas
»pasará de 250 personas, incluidas las mujeres y
»niños. En la estacion presente celebran sus vaca-
»ciones, porque es la época del año en que menos
»abunda la pesca, que es su ocupacion única. A
»medida que los hielos desaparecen se retiran las
»focas y ballenas á parajes más septentrionales, y

»como la tierra no es susceptible de cultivo, les
»falta el trabajo. No cogen más de dos ó tres balle-
»nas por año; pero cada presa es motivo de prolon-
»gados regocijos, y con razon, pues un pez de
»diez piés,—el largo ordinario de un ballenato,—
»vale 1.000 libras, ó sean 25.000 francos.

»Las mujeres se ocupan en hacer vestidos y pre-
»parar las pieles. Son muy aficionadas al baile, y
»desde nuestra llegada vienen todas las tardes á
»dar una vuelta con nosotros, excepto los domin-
»gos. Saben walsar, bailar el galop, la polka, la
»cuadrille, los lanceros y varias danzas propias de
»su nacion, que no sé describir. Es un cuadro cu-
»rioso el que presentan estas jóvenes de color mo-
»reno, bailando con nuestros marineros, que, por
»su traje y grandes botas, más parecen bandidos:
»los oficiales y marineros forman con sus *damas*
»un círculo de unos 80 piés de diámetro en el in-
»terior de un departamento, en el que el aire se re-
»nueva por una pequeña ventana. Todos los rinco-
»nes de la pieza están materialmente atestados de
»indígenas, cuyos cuerpos y vestidos exhalan un
»olor fétido, capaz de sofocar al más vigoroso. Por
»fin, hubimos de persuadir á nuestras señoritas
»que nos iría mejor al aire libre, donde se prolon-
»gó la fiesta hasta las once de la noche, hora en
»que el Gobernador mandó callar los acordes de la
»música y nos mandó á todos á dormir.

»El traje de las mujeres es muy pintoresco. Lle-
»van una especie de medias de piel de perro, con
»el pelo hacia dentro, que les suben hasta por en-
»cima de la rodilla. Sobre estas se ponen *botas* de
»piel de foca bien preparadas, teñidas generalmen-
»te de colores abigarrados, y de forma esbelta y
»elegante. Gastan calzones de la misma piel, con
»el pelo por fuera, forrados en parte de indiana
»blanca, que les caen sobre la rodilla, y una espe-
»cie de chaqueta de la misma tela de color, guar-
»necida de piel, en los cuellos y los puños. Reco-
»gen el pelo sobre la parte superior de la cabeza,
»en un copete, que sujetan con un turbante de co-
»lor vivo: este peinado contribuye no poco á darles
»un aire gracioso y único en su género.

»Los regocijos de esta pequeña poblacion no du-
»ran mucho, porque los hielos empiezan de nuevo
»á fines de Agosto.

»Para terminar, diré á Vds. el plan que se propo-
»ne seguir la expedicion: En la tarde de mañana
»partimos para el lugar llamado Rittenberg, donde
»tomaremos perros, sobre los veinte que ya lleva-
»mos á bordo. Despues de esto, iremos á Procen y
»á Upernawick, donde completaremos el contin-
»gente de perros, cuyo número no ha de bajar de
»treinta por cada buque. Tomaremos tambien á
»bordo al célebre piloto esquimal Hans, queacom-
»pañó al capitan Hall en el *Polaris*; el mismo que

»con su familia y parte de la tripulacion fué aban-
»donado sobre un témpano que derivando les ar-
»rastró á 1.100 millas de la bahía de Baffin, donde
»fueron recogidos por un buque de San Juan de
»Terranova. Desde Upernavick, trataremos de ga-
»nar la bahía de Melville, y esta será la travesía
»más peligrosa, tal vez de nuestro viaje, porque al
»menor descuido podríamos ser envueltos por los
»témpanos y echados á pique; esto acontece con
»frecuencia á las embarcaciones balleneras, cuyos
»tripulantes se ven en la precision de llevar siem-
»pre algunas provisiones sobre el pasamanos y los
»botes preparados para saltar á ellos, con lo que
»puedan salvar en los instantes que tarde en su-
»mergirse el buque.

»Una vez que nos veamos en el mar libre que
»comienza á la entrada del estrecho de Smith, nos
»enderezaremos á las islas de Carey, donde erigi-
»remos una boya de señal y dejaremos un depósi-
»to de provisiones con un bote y las indicaciones
»oportunas, por escrito, que puedan servir de guía
»á cualquier embarcacion que se envíe en nuestro
»socorro en el trascurso del año 1877.

»En seguida cruzaremos el estrecho de Smith,
»examinando de paso las dos riberas y levantando
»boyas con las respectivas indicaciones en los ca-
»bos de Jackson y Bryan, sobre la ribera oriental,
»y en los cabos Fraser, Back y Beechey sobre la

»occidental. Visitaremos la tumba del capitán Hall
»en la bahía del *Polaris*, y estableceremos nues-
»tro cuartel de invierno.

»Entretanto, el *Alert* subirá cuanto le sea posi-
»ble en dirección al Polo; y sin arriesgarse á verse
»envuelto por los hielos, volverá á nuestro cuartel
»de invierno y se cuidará que los dos vapores, con
»sus tripulaciones, pasen esta época á ménos de 200
»millas uno de otro. Desde su respectivo punto de
»invernada, enviarán los dos buques trineos explo-
»radores antes de que la estación se cierre por
»completo en hielos y nieves. Porque durante los
»meses de invierno tendremos bastante que hacer
»con procurarnos alguna distracción y garantir-
»nos del frío.

»Llegada la primavera, dos de nuestros lugarte-
»nientes, con una parte de la tripulación, irán á
»juntarse con otra comisión del *Alert* en trineos
»y partirán juntos con rumbo al Polo, llevando
»seis trineos, que se volverán uno tras otro al fin
»de cada semana, traspasando á los que continúen
»el viaje el exceso de sus provisiones, hasta que
»solo quede uno que tratara de alcanzar el Polo.
»Ignoro á quién estará reservado este honor, aun-
»que supongo será al capitán Markham, coman-
»dante del *Alert*. Si todo marcha bien y terminan
»las exploraciones obteniendo los resultados que
»deseamos, podremos tomar de nuevo el camino

»de Inglaterra en el otoño del año próximo: en el
»caso contrario, circunstancias imprevistas nos
»podrían obligar á pasar una segunda invernada
»sobre los hielos.

»Pudiera suceder que éstos nos aprisionasen
»tambien durante el verano, y entónces por fuerza
»nos detendríamos un año más; pero si pasado és-
»te no pudiésemos poner á flote nuestros vapores,
»les abandonaremos para dirigirnos en los trineos
»á las islas Lyttelon, donde encontraremos un bu-
»que enviado para nuestro socorro.

»Hemos tomado todas las precauciones imagina-
»bles para prevenir cualquiera eventualidad; pe-
»ro... un simple movimiento de los campos de hie-
»lo puede deshacer en cinco minutos todo lo que
»hemos preparado con tantos cuidados, y conde-
»narnos á perecer de frio. Lo que puedo decir es
»que todos, oficiales y marineros, estamos anima-
»dos del mejor espíritu, y, suceda lo que quiera, to-
»do el mundo se mantendrá á la altura de los acon-
»tecimientos.

»P. D. Rittemberg, 16 de Julio. La escuadrilla
»partió de Lievelly, en Disco ayer tarde; el *Disco-*
»*very* á remolque del *Alert*, seguidos del *Valorous*.
»Hemos anclado hacia las nueve y media en un
»puerto hermoso, limitado por altas colinas casi
»desnudas de nieve. De todas partes nos acosan
»las montañas de hielo: la más próxima á nosotros

»nos deslumbra con su extraordinaria blancura.
»Esta villa tiene exactamente el mismo aspecto
»que Disco. Hemos embarcado más perros, y ma-
»ñana emprendemos de nuevo la marcha: el *Va-*
»*lorous* para Queenstown (Inglaterra), los buques
»expedicionarios para Procen y Upernavick.»

Hasta aquí la carta del oficial del *Discovery*.

El 17 prosiguieron los buques expedicionarios su marcha, impulsados por el vapor y por el viento que hinchaba sus velas. En este día les hizo aún el *Valorous* señal deseándoles «pronta vuelta», y contestó el *Discovery* con otra de «gracias».

El *Valorous* entró en aguas inglesas con averías graves: el 27 de Julio tuvo la mala suerte de chocar contra una roca y quedar varado: cuando desesperaban todos de salvarlo, la marea le puso á flote, y pudo ganar el puerto de Holstemborg, Groelandia, donde remediaron lo más esencial de los daños recibidos.

En el mes de Octubre de 1876, circuló la noticia del regreso de la expedición á Inglaterra. En un periódico se leía lo siguiente: «La expedición al Norte en descubrimiento del Polo, que tanto conmovió al público inglés en 29 de Mayo de 1875, al salir entre hurras del inmenso gentío del puerto de Portsmouth, ha vuelto á Europa sin haber conseguido su propósito.

»Los buques el *Alert* y *Discovery*, que la compo-

nian, han llegado á Valentia, punto más al Norte de Irlanda; y el capitán Nares, jefe de la expedición, apénas desembarcado, ha dicho por telégrafo al Almirantazgo:

«El Polo es inaccesible: no hay tierra hacia el Norte.»

»¿Qué había sucedido? Hélo aquí.

»Después de una navegación trabajosa por el Atlántico, y de los azares consiguientes al paso de los canales llenos de bancos y témpanos flotantes de hielo, el *Discovery* se quedó á pasar el invierno en la boca de la bahía de Lady Franklin, en la latitud de $81^{\circ} 44'$, y prosiguiendo adelante cuanto pudo, el *Alert* hubo de escoger su estación pasado el cabo Union, entre la costa y una enorme masa fija de hielo, á los $82^{\circ} 27'$ de latitud, donde la noche dura 142 días, muchos de ellos sin crepúsculo alguno, y la temperatura descendió á 58° centígrados bajo cero. Desde sus estaciones respectivas, los dos buques enviaron, llegado que fué el verano, las partidas á pié con trineos y botes para explorar en todas direcciones el territorio que alcanzarse pudiera, parte infinitamente más penosa que otra alguna de estas expediciones boreales, pues se ha de marchar por desiertos de hielos, que desigualmente amontonaron el temporal ó los choques de las masas flotantes, y por las cuales no hay camino si no lo abre el zapapico. La sección

que llegó más léjos fué la del teniente Aldrich, que corrió un desarrollo de costas de 300 millas (556 kilómetros), y demostró que la tierra de Grant, en vez de prolongarse al N., como Hall supuso, volvía al O. y al S. O., hasta 25° de longitud al O. del cabo Union, y áun más allá en todo lo que alcanzaba la vista. El teniente Beaumont reconoció la costa profundamente cortada del N. de la Groelandia, y divisó dos cabos que parecían prolongar la tierra en direccion del Meridiano, lo menos hasta los 83° de latitud. El teniente Archer exploró el canal de Petermann, que encontró en muy malas condiciones de navegacion, y el teniente Fulford halló que lo que se suponía estrecho de Lady Franklin no era más que una bahía cerrada. Pero la expedicion más notable, por el enorme riesgo corrido, y por lo que con su resultado había de alargar el amor propio de Inglaterra fué la del comandante Markham, quien desde el cabo Joseph Henry, situado hacia los 82° 50' en la costa de la Tierra de Grant, se dirigió con sus trineos derechamente al Norte, internándose unas treintas millas por cima de un mar helado sin límites conocidos. Acompañado del teniente Parry y de quince hombres llegó el 12 de Mayo de 1876 á los 83° 20' 26" de latitud, en sitio donde bajo cinco piés de hielo (1'5 metros) había 72 brazas de sonda (132 metros). El comandante Markham saludó el pabellon nacio-

nal á una latitud hasta entónces no alcanzada en parte alguna; y si no lo llevó más léjos, no fué por falta de voluntad y de arrojo, sino porque era ya materialmente imposible marchar adelante con solos dos oficiales y ocho hombres útiles para el trabajo, y aumentado con los enfermos graves el peso de los trineos.

»Las bajas producidas por la fatiga, el frio y el escorbuto continuaron durante el regreso, así en ésta como en las otras cuatro expediciones, y habiendo perdido en ellas tres hombres, ademas de un esquimal muerto en la campaña del otoño anterior, el capitan Nares consideró imprudente continuar trabajando con una tripulacion que apénas contaba con salud suficiente, más que á los oficiales, y resolvió dar la vuelta el 31 de Julio último, llegando á Inglaterra á fines de Octubre.

»A la lectura del despacho, fechado en Valentia, en que el jefe de la expedicion ártica daba cuenta de su regreso y resumía los resultados de su viaje, los centros oficiales y las corporaciones científicas prorumpieron en unánimes aplausos; pero la opinion pública quedó fria, reservada, y áun descontenta. Y en verdad que para todo había motivo bastante. Los hombres de estudio consideraban que la gran extension de nuevas costas descubiertas, la rectificacion y exacta delineacion de las ya visitadas por Hayes y Hall, el desengaño relativo á la

supuesta tierra del Presidente y del mar polar libre, aparte de las observaciones relativas á la Geología, á la Antropología y á la Historia Natural, eran cosecha suficiente para satisfacer el orgullo nacional y enaltecer los nombres de los jefes y tripulantes del *Alert* y el *Discovery*; los estadistas argumentaban que no se debía exponer la salud y la vida de tantos ciudadanos y de tan relevantes condiciones, por el capricho de llegar á un punto del globo puramente convencional, como es el Polo, ya que no se puede esperar que haya allí sino vasta soledad de agua congelada desde los tiempos anteriores á la historia; pero el público no entendía sino que la expedición se había organizado para ir al Polo, obteniendo de una vez é irrevocablemente la victoria definitiva sobre los americanos, que de cerca la disputaban, y que en vez de volverse con ella en la mano á fines de 1877, ó más tarde acaso, pues provision bastante llevaban los barcos, habían dado punto á su campaña en el primer verano, que era lo ménos que sus instrucciones permitían. La gente pecaba de injusta, á no dudarlo, al no reconocer el relevante mérito de los hombres que, por amor á la ciencia y al lustre de su patria, se habían arrojado voluntariamente á combatir con los hielos flotantes y el duro clima del Norte; pero á ello habían conducido las imprudentes promesas formuladas al aprestar los bu-

ques, la importancia misma de los preparativos y cierta ligereza en soltar conclusiones definitivas, que se pueden achacar con justicia al capitán Nares, por más que veamos legítima excusa en la penosa impresion que debió causarle encontrarse más allá de los 82° de latitud, con una tripulación minada por las enfermedades y detenido por un mar que no se deshelo, en todo ni en parte, en el trascurso del verano de 1876. Pero ese verano fué corto, el invierno anterior muy rudo y el siguiente se anunciaba muy temprano; de modo, que al sentar como conclusion de sus observaciones que el mar que ocupaba su horizonte no se derretía nunca, y darle el pomposo nombre de *palæocrystico*, que vale en griego lo mismo que *cristalizado* ó *congelado de antiguo*, hay que confesar que anduvo demasiado de prisa, y que tal vez otro navegante, en verano más largo ó más cálido, logre penetrar por entre las bancas sueltas ó resquebrajadas.

»Tampoco se puede aceptar, por lo presente, al opinion de que la vida animal cesa al Sur del cabo Columbia, punto septentrional de la tierra de Grant, á los 83° 7' de latitud, porque caminando sobre el hielo y mucho más al N., observó Markham el vuelo de tres especies de pájaros, siguió el rastro de uno ó dos cuadrúpedos, y sacó crustáceos y foraminíferos del fondo del mar. La tierra de Grant conserva huellas de la estacion del *Alert*, no les

faltó caza mayor en toda la temporada. Y si áun fuese completamente cierto que nunca se podrá atravesar el mar de Lincoln, no se puede asegurar nada acerca de la costa de Groelandia, que parece continuar hacia el Norte, y que Petermann supone prolongada hasta el Polo, en el número último de los *Mittheilungen*. Muchas de estas reflexiones hace *The Navy*, autorizado periódico de la marina inglesa; y en el *New-York-Herald* el Dr. Hayes, autoridad de primer orden en la materia, ha publicado serias reflexiones, encaminadas á probar que si el gran mar Polar existiera, no podría estar congelado en su totalidad, pues los mares profundos conservan en todas las latitudes una temperatura de uno ó dos grados sobre cero, y las aguas superficiales no se congelan sin perfecta calma. El mismo espesor de hielo encontrado indica que los témpanos en movimiento se han comprimido unos contra otros; pues de lo contrario, no excedería de 15 ó 20 piés (4 ó 6 metros), y como además, segun las observaciones térmicas el Polo de frio cae más abajo del paraje alcanzado por el *Alert*, hay motivo para creer que el hielo continuo explorado por Martham, no es sino una extensa faja adherida á la costa en una zona poco profunda, que espera sólo un fuerte viento del Sur para ir á fundirse en el golfo libre que más allá habrá de encontrarse. El *Spectator* opina que todo es cues-

tion de tiempo y de dinero, pues si la banca de hielo es gruesa y continua, lo que hay que hacer es acumular los medios de que dispone la industria moderna, y con la luz eléctrica, la dinamina y la maquinaria, atacar la llanura cristalizada, como se atacan las altas montañas de los continentes, porque para los ingleses se ha hecho cuestion de honra llegar al Polo. Y cuando el mismo Naves ha dicho despues que la experiencia adquirida por ellos no sería perdida para los que quisieran seguirles, es indudable que, tarde ó temprano, se llegará por una ú otra vía al Polo, y el misterio de las regiones árticas desaparecerá ante la constancia y el saber de los habitantes de los países templados.

De todas estas observaciones parece resultar que no existe el mar libre del Polo en las regiones árticas, sino porciones alternativamente sólidas ó derretidas, segun la temperatura de las costas y la direccion de las corrientes. No se ha perdido la esperanza, sin embargo, de encontrar ese mar libre más cerca del Polo, á no ser que esté ocupado por tierra firme, como inducen á sospecharlo los repetidos descubrimientos de tierras é islas cada vez más al Norte. Si así fuera, habria la seguridad de poder alcanzar el Polo en trineos, y por eso el empeño de llegar á ese misterioso punto es más decidido hoy que nunca.

Hemos sumariamente recorrido los hechos y resultados de las expediciones al polo Norte: el corto espacio que disponemos nos impide entrar en detalles altamente curiosos é interesantes. Los nombres de Parry, Franklin, Richardson, Hood, Back, Ross, Buchan, Baffin, Behering, Beechey, Kane, Hayes, Nordenskyold, Hall, Heuglin, Payer, Rae, Naves, Markham, y tantos otros ocuparán siempre un lugar distinguido en la historia de los descubrimientos geográficos, y en la memoria de todos los hombres que se interesen en el progreso de las ciencias y de los conocimientos humanos.

Pero se podrá preguntar para qué sirve tanto sacrificio de energía personal y de recursos públicos y privados, si al cabo sólo se logra con ellos llegar á islas inhabitadas y estériles, de acceso peligroso y de difícil salida, ó tal vez se consigue sólo plantar el vano emblema de una bandera en un punto del desierto de hielo, que los rayos del sol borran y deshacen. Para responder á esto es menester ante todo disminuir la idea de los sacrificios personales que de las expediciones árticas resultan; pues sin disminuir en nada de su mérito extraordinario y del valor y sangre fría que exigen, se debe consignar que la mortalidad por enfermedades no llega en ellos al término medio observado en el servicio ordinario de la marina, y respecto de los accidentes desgraciados, tan frecuentes en el si-

glo xvi como hoy son raros, se han debido á la falta de la necesaria disciplina; por carecer el jefe de autoridad, ó por haber fallecido en momentos críticos. Así sucedió que 18 pescadores noruegos, sorprendidos por la congelacion del mar en 1872, perecieron todos en el Spitzberg, en medio de la comodidad y abundancia de un depósito y abrigo que pudieron encontrar preparado por una expedicion sueca. Tampoco los peligros de la navegacion son superiores á los que corren los balleneros, que no van pertrechados de medios de salvamento, ni en correspondencia con los promovedores de la empresa, y tienen ademas que ir á buscar la banca flotante para encontrar la ballena, mientras que los meros investigadores huyen de ella cuanto pueden. Finalmente, el uso del vapor ha disminuido extraordinariamente las dificultades y peligros de la navegacion boreal, que aunque parece raro, tiene sus apasionados, no sólo entre los exploradores, cuyo elevado ánimo cautiva la grandiosidad de los fenómenos árticos, sino entre los simples aficionados, que, como lord Dufferin y monsieur Leigh Smith, llevan sus yacht de recreo á las aguas de Spitzberg.

En cuanto á la utilidad de estas expediciones, basta saber que con ellas se aprende algo nuevo que ántes no se sabía, para que no quepa duda de que sirven de mucho. Los adelantos materiales van

siempre precedidos de descubrimientos puramente especulativos, cuyo alcance en las aplicaciones se ignora, y que se persiguen por el solo y noble afán de saber más. Pero si esto no fuera bastante, basta ver cómo la pesca de la ballena se extiende de día en día por mares ántes desconocidos, como cada viaje científico avanza con desembarazo por donde sus antecesores fueron con ansiedad y recato, y cómo el conocimiento de las regiones árticas ayuda al progreso de la Física, de la Geología, de la Historia Natural y de la Antropología. Es imposible que no esté guardada la solución de algun problema importante para la humanidad en el casquete de seis millones de kilómetros cuadrados que áun es desconocido. En él cierran su círculo las grandes corrientes oceánicas; la aurora boreal y los fenómenos magnéticos tienen su asiento en su área, y el estudio de sus montañas dará explicación de los sucesos correspondientes al período glacial europeo, como las tribus que las habitan ó las han habitado darán razón por sus costumbres de la significación histórica y social de los restos de la edad de piedra. Y si se comprueba la abundancia de criaderos de carbon de piedra, cuando ya con fatídico presagio se señala el tiempo en que de las minas conocidas se arrancará el último pedazo, la industria encontrará en eso sólo motivo bastante para regocijarse de las expediciones árticas, é irá á

buscar la preciosa materia, el diamante negro, con el mismo tesón con que ántes iba, con más riesgo, á buscar oro, perlas y especería.

Lo que es preciso es organizar y adunar los esfuerzos de todas las naciones que obran á la ventura, y movidos por una rivalidad propia de un hipódromo para llegar más léjos una que otra, sin reparar cómo y adónde. Por eso se ha propuesto establecer observatorios metereológicos en diversos puntos avanzados alrededor del Polo, en los cuales hombres competentes podrían dar razón de los fenómenos físicos simultáneos, y conforme á un plan comun, con lo cual las expediciones saldrán con antecedentes sobre el estado del mar, la dirección de las corrientes y cuantos datos pudieran servir de guía para ir ménos á la ventura que ahora.

Uniendo así al valor, á la decision y á la energía el método y el acuerdo de todos, no hay duda que pronto conseguirá el hombre poner su planta sobre el extremo del eje terrestre.

FIN.



