

comunican con las de Barrow. Este resultado lo han obtenido seis hombres, un oficial y yo en un trineo.

Hacia mucho frío en esta estación 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 entonces se está muy bien bajo las tiendas.

Nuestra excursión ha sido corta; en diez días hemos andado 180 millas. En el último he estado yo expuesto.

El último día abandoné el trineo para llegar antes que los otros al buque y hacer que les prepararan algunos alimentos. Me quedaban algunas millas que andar.

Poco después de apartarme de mis compañeros, me ví envuelto en una espesa niebla: sin embargo, mientras 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 tropicar 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 buenacama en la nieve al abrigo de un espacioso hielo, y sepulté mis piernas hasta las rodillas para que no se helaran los dedos de los piés.

Pronto me quedé dormido, y me desperté á media noche con un brillante meteoro que atravesó el cielo; me levanté y encontré una noche resplandeciente de estrellas con una brillante aurora, y me dirigí hácia el buque.

Pero gastadas mis municiones, no podía llamar la atención de á bordo; erré, pues, hasta que amaneció y tuve la extrema satisfacción 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 he aquí un rasgo personal y característico. Después de haber contado los peligros que corrió el bravo marino añade:

«Por este y otros beneficios 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 también nuestra arca de encina inglesa, 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.

Y cuando se va con ellos á esas regiones inexploradas, se abre también 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: «He aquí la tierra prometida á Abraham, Isaac



A VISTA DE ESTOCOLMO

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 través del impenetrable hielo, la tierra de Bauks, que han pisado sus compatriotas cuarenta años despues, pero que no le fué dado á él abordar.

CAPITULO SEPTIMO

EMPRESAS DEL «INVESTIGATOR»—PERIPECIAS CASI INCREIBLES—REALIZACIÓN DEL CÉLEBRE PASO—HÉROE DE BUEN HUMOR—CAMBIO DE SITUACIÓN—MUERTE DE BELLOT

A sí 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 miéntras manos amigas interrogan al hielo y á la nieve, y escudriñan la tierra y el agua para encontrarlo vivo ó muerto, se halle sepultado 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 capitán 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 al capitán Mac-Clure con el *Investigador* 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; pasémos á Abril de 1851.

El diario del comandante salta estos seis meses como si no hubiera existido. Es admirable la sangre fria y el valor con que miran estos marinos meses y años de inmutable prisión; se podría creer que duermen con objeto 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 balleñera 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.

AMERICA

AMERICA DEL NORTE

MÉJICO



1 Pieles rojas.

2 Cazador de las Praderas.

3 Hacendado Mejicano.

4 Indios Mejicanos.

En seguida trasportan otra chalupa y una canoa de goma á la orilla de tierra firme para que los destacamentos excursionistas ó de caza tengan medio de volver á bordo, si el deshielo los aparta del buque.

Concluídos estos preparativos, el comandante hace partir á mediados de Abril tres expediciones á las órdenes del teniente Haswell, del teniente Creswell y del segundo Mr. 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 carbón, ni cosa alguna; y es preciso llevar consigo todo lo necesario.

»Hé aquí cuáles son por lo comun nuestras disposiciones: llevamos un trineo, dirigido por ocho hombres, lo cargamos de provisiones, y de tiendas con espíritu de vino y varios utensilios de cocina.

»Por lo general, se llevan provisiones para cuarenta días, poco más ó menos doscientas libras por hombre. Al dejar el buque andamos diez ó doce horas; acampamos por la noche ó mejor de día, porque es preferible andar de noche á causa de la molestia que produce la reverberación del sol en la nieve.

»Viajamos, pues, diez horas de noche, luégo encendemos espíritu de vino, ponemos la marmita para que se derrita la nieve, y luégo de hacer nuestra cena, compuesta generalmente de una ración de caza, de carne, y un vaso de agua,

nos damos por muy contentos con acostarnos despues de haber fumado nuestra pipa.

»Lo primero que se hace despues de haber plantado la tienda, es extender una cubierta de goma 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 acostamos unos al lado de otros, pero en forma inversa; los piés del vecino están junto á mi cabeza, justamente 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.»

*
* *

Esto recuerda el recurso á que apelaron 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 excursión 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 continuación de la tierra de Bauks.

Se vió obligado á retroceder, porque dos de sus hombres estaban casi helados. Habían matado un oso, y haciendo su autopsia, encontraron en su estómago una mezcla, que les dió mucho en qué pensar; era un verdadero almacén de pasas, tabaco, cecina y de hule.

Creyeron primero que procedería de uno de los otros buques de la expedición

que se hallaban tambien en aquellos parajes; buscaron, pues, y pasados algunos días, 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 día de la Reina, día 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. Wihnialt volvió tambien con toda su gente en buen estado, despues de haber vivido cincuenta días acampados. Había investigado la tierra recientemente llamada del Príncipe Alberto, que es la continuación 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 expedición enviada 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 á 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 días pasó en esta ex-

cursión, y á su regreso contó que había hallado una tribu de esquimales, pero que no habia podido hacerse entender por ellos. El capitan partió entónces con el intérprete Mr. 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 conocen, sólo se sirven de cobre indígena. Es una raza de costumbres dulces y sencillas; cuando se les enseñaron algunos regalos, no manifestaron ninguna avidez, ni preguntaron qué debían dar ellos á cambio.

Su lenguaje es el que se habla en la costa del Labrador. El capitan 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 de 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 excursión 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 opinión 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 estación avanzaba, empezando el hielo 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 donde 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 menos de mirar con cierta atención.”

*
**

Y, en verdad, que por resueltos que estuvieran, alguna zozobra debían experimentar. Los peligros corridos hasta entonces no eran nada comparados con los que les aguardaban.

A principios de Julio comienza el hielo á removerse; luégo cierto día se abre silencioso y repentinamente al rededor 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 días; 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 hácia el Nordeste, y el capitán espera por fin marchar al estrecho de Barrow y verificar su pasaje.

Por desgracia, el viento cae. El buque es de nuevo amarrado al hielo, pero contra él avanzan masas de témpanos colocados en batalla.

Estas formidables catapultas se estrellan con violencia en el hielo que lo lleva, y lo hace trozos de catorce á quince piés. El choque suena como el ruido de un lejano trueno, y el buque tiembla como ante la detonación de un volcán.

Pero aun resiste milagrosamente protegido por el soporte de hielo.

Sigue su curso lenta y laboriosamente, ya con las velas, ya á fuerza de brazos, y esto por espacio de más de un mes.

*
**

A mediados de Agosto estaba á 25 millas de la embocadura del canal y casi tocaba al término apetecido, pero la corriente fatal que arrastra los hielos le hace retroceder,

Para salir del témpano 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



PAISAJE SUECO EN VERANO

ve un muro inabordable; el pasaje está interceptado en toda su extensión; por todos lados se tropieza con la muralla.

Se acabó; es menester renunciar á esa esperanza; es preciso decir adios á ese sueño casi realizado. ¡Qué gran sacrificio debió de ser el abandonar esa conquista, á tanta costa prevenida, 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 como lo buscan por otro.

Aquí empieza un nuevo viaje.

*
**

Notemos, de paso, que el capitán MacClure vió interrumpida su marcha, porque los vientos venían del Nordeste, es decir, del punto adonde se dirigían. No duda que yendo por el otro lado del canal logrará fácilmente pasar.

La nueva campaña 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 costeaando la isla para llegar á la punta de Bauks, el capitán MacClu-

re 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 Franklin 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 ginete.

Después de un minuto de ansiedad, el hielo se abre, pero el buque es arrastrado por los fragmentos; anda y anda sumergiendo hielos y recibiendo los choques en la popa y en el gobernalle.

El capitán ve á cierta 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 entrañas del hielo, y el choque del buque acabó de hacerlo tres pedazos.

El buque atravesó altivamente 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.

*
**

Después de tan ruda prueba, el capitán forma la resolución de pasar el invierno en el punto en que se hallaba. Era Setiembre y el termómetro había bajado á 16 grados.

La tripulación emprende de nuevo sus cacerías y descubre fósiles que el capitán juzga anti-diluvianos. 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 muchas maderas en muy diversos estados, desde la petrificación hasta la viruta inflamable, y un gran bivalvo, grande como una ostra, un fósil completo.

Esto lo considero como una nueva prueba, si es preciso, del diluvio universal, porque seguramente estas 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 capitán 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 hácia el terrible mar Polar, pel cual no se vuelve.

Para salir de su movible prisión, el capitán recurre á la pólvora; cargas 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 explosión hace mil pedazos el hielo, sin que se sienta casi la explosión á bordo.

Puesto en libertad el buque, continúa su laboriosa navegación 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, aun 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.

Entonces el capitán, que había visto sobre este punto de la costa una pequeña bahía que parecía segura, manda que entre en ella el buque.

«Aquella noche, dice, nos quedamos «sólidamente helados en el fuertecillo «que llamamos bahía de la Misericordia, agradecidos á tanto peligro co-

«mo habíamos vencido felizmente, atravesando el terrible mar del Polo.»

*
**

Aquel día era el 24 de Setiembre de 1851. ¡Cerca de dos años después, en Abril de 1853, el buque estaba en el mismo sitio!

De la costa en que se hallaba, el capitán 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 al alcance de la vista el apetecido pasaje.

Aquí termina forzosamente la campaña marítima del *Investigator* y de su animosa tripulación.

Hélos allí prisioneros por mucho tiempo, por años enteros. No se habrá olvidado sin embargo 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, después de pasar el invierno del 51 al 52 en la bahía de la Misericordia, apenas 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 endonde Parry había levantado su tienda. Allí encontró una lápida con la siguiente inscripción:

«Los buques de S. M. Británica el *He-*

«cla y el *Griper*, comandantes Parry y Lydon, han invernado en este puerto de 1819 á 1820. *A. Fisher, Sculpsit.*»

También halló otra inscripción, dejada el año anterior, en 1851, por el teniente Mac-Clintok, que había ido por el estrecho de Lancaster á aquellos lugares, consagrados por las huellas de sus heroicos camaradas. Dejó Mac-Clure un cilindro, conteniendo una relación sucinta de su diario desde el principio de su expedición.

Añadía que su intención 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 ningún 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 expedición compuesta del capitán Mac Clure, etc. Cualquiera que lo encuentre, tendrá la bondad de enviarlo al secretario del Almirantazgo. 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 después por la expedición 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 reunión 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 menos 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.»

*
**

Las narraciones de los naufragos y de los prisioneros tienen siempre un poderoso atractivo, á pesar de la semejanza de unas y otras.

Este es el género de interés que presentan las aventuras del grupo de marinos que hemos dejado helados hace dos años en un rincón del mar Artico. Hemos visto como han pasado dos inviernos sucesivamente; pasan el tercero de la misma manera.

Ya se recordará que el capitán Mac-Clure había anclado 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 situación.

Ocho días después había regresado á su buque, cuya tripulación 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 decoraban tan desoladas playas habían desaparecido.

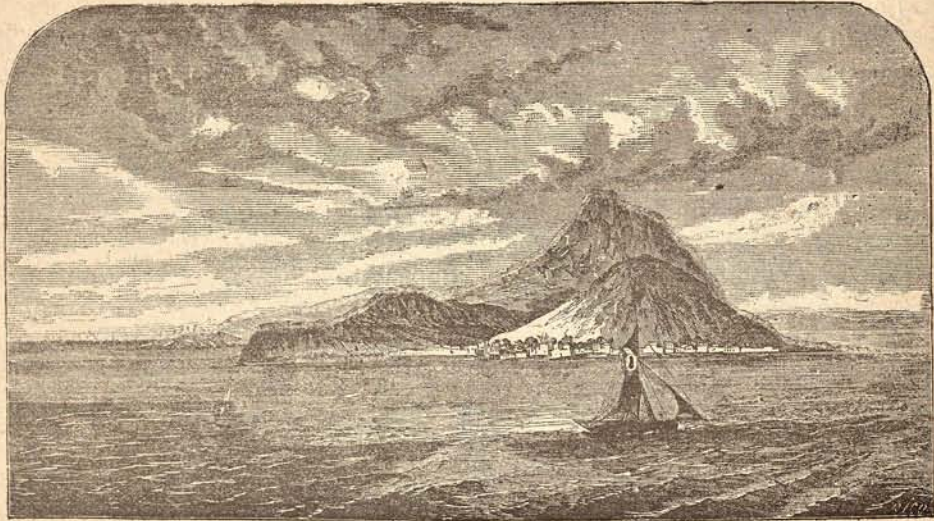
*
**

«Esta estación, dice el capitán, puede llamarse un largo día sin sol, porque desde fines de Mayo, apenas se ha visto este astro, apenas si se ha sentido su influjo en las masas de hielo, que blo-

quean 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 dirección.»

Cuando el capitán Mac-Clure vió que debía pasar otro invierno en el hielo, reunió su gente y la anunció sus intenciones.

Su proyecto era enviar en el próximo mes de Abril la mitad de su tripulación á Inglaterra por la bahía de



LA COSTA GROENLANDESA

Baffin y el río Mackensie. La otra mitad debía quedarse con él esperando que el buque podría salir de su prisión en el verano de 1853; si no se irían en 1854 con trineos al puerto Leopoldo.

La escasez de provisiones hacía necesaria esta medida; la ración se había rebajado en una tercera parte hacía un año, y aun tenían en perspectiva diez y ocho meses de aislamiento. En este momento escribía el capitán 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 ha quebrantado. Este año me veré obligado á enviar la mitad de la tripulación; los unos irán con los balleneros de la bahía de Baffin, los otros por el río Mackensie; de otra suerte, nos llegarían á faltar las provisiones en esta tierra de desolación.»

«Confío en que esta medida que tomo bajo mi responsabilidad para salvar el

»buque, y también quizá por un poco de
»vanidad muy perdonable de quererlo
»conducir yo mismo á Inglaterra, será
»aprobada por el Almirantazgo.»

*
* *

Esta resolución 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 ventilación suficiente, y mantenían abajo una atmósfera saludable.

Llegó el 26 de Octubre. Este día 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.

Aun 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 del 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 *plumpuddings* de veinticinco libras, con venados y liebres asadas y sopas abundantes de caza.

»No creo que haya nunca brillado tal profusión y tanto lujo en un entrepunte; el desconocido que hubiera presenciado esta escena, no se hubiera imaginado que veía una tripulación que había pasado mas de dos años en estas regiones abandonadas, entregada á sus propios recursos, y gozando á pesar de todo de una excelente salud.

»Una reunión tan alegre, hubiera en cualquier circunstancia regocijado el corazón de un oficial; pero en el abandono nuestro, no puede menos de afectarme con este cuadro consolador, y con el pensamiento en la protección de la Providencia, á la que debemos todo nuestro reconocimiento por los beneficios que nos ha prodigado en medio de los trances mas estrechos que se pueden concebir.»

¡Qué impresión produce esta fiesta religiosa y patriótica, esta fiesta de familia, celebrada en un rincón perdido del mundo, y en tan críticas circunstancias!..

*
* *

Despues de pasar cuatro meses en este sepulcro, los cautivos vuelven por fin á ver la luz del día. El diario del comandante salta al mes de Marzo de 1853, y prosigue así:

«I.º de Marzo.

»Ya pasó lo mas triste de nuestro tiempo, y en verdad que ha sido duro. El frío de estos dos meses ha sido excesivo. En Enero hemos estado á 44 grados bajo cero (6 grados 7 10. s. c.) 17 mas que el año anterior en la misma época; un día ha bajado el termómetro á 65 (18 grados 6 10. s. c.) y ha permanecido á

«62 (16 grados 7 10. s. c.) durante veinti-
«cuatro horas.

«Yo hubiera dudado de la existencia y
«exactitud del termómetro si no lo hu-
«biera experimentado... El frío había
«atraído mucha humedad al entrepunte,
«y no podíamos hacer bastante lumbre
«para combatirla.

«La lista de los enfermos ha subido
«una vez á 19, con casos de escorbuto
«y de hidropesía; hoy no son mas que
«diez.»

Se ve que urgía realizar la proyectada
separación. El capitán ocupó la tripula-
ción todo el mes de Marzo en poner las-
tre en una especie de sendero que con-
ducía al mar, con la esperanza de antici-
par el quebrantamiento del hielo; y
puso á ración entera á los que debían
partir para que fueran en buen estado.

*
* *

Por una rara suerte no había perdido
un solo hombre desde el principio del
viaje, lo que atribuye en gran parte al
buen alimento de que disfrutó constante-
mente la tripulación, á los refuerzos de
la caza, á las viandas conservadas que
llevaban de Inglaterra, y al zumo de lí-
món, que era de calidad superior y había
sido un buen antiescorbútico.

Como verdadero irlandés, el capitán
dedica un recuerdo especial á las patatas.
Se recordará que dos años antes, cuando
se hallaba en el primer pasaje que en-
contrara, 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 obliga-
do á invernar otra vez en la bahía de la
Misericordia.

El momento de la separación 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
tripulación, 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 alma-
cen de provisiones.

Allí se podrán embarcar en los buques
balleneros que visitan aquellos mares, y
regresar por la bahía de Baffin y estre-
cho de Dávis.

*
* *

Por otro lado, el valiente y aventuroso
Creswell, aquél que había explorado la
costa de la isla de Banks y Baring, irá
por tierra al canal en que habían inver-
nado en 1850; pasarán por la isla en que
habían dejado provisiones, y desde allí
irá por el río Mackensie á la bahía de
Hudson.

En cuanto al primero, el capitán Mac-
clure, con los hombres mas decididos,
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.

Todo está preparado para la partida;
el mes de Abril ha llegado, el día de la
despedida los alumbrá, el día de los adio-
ses que podrán ser eternos.

Pero un acontecimiento extraordina-
rio, inesperado, un gran golpe dramáti-
co cambia todas estas disposiciones. Séa-
nos permitido trasportarnos por un mo-
mento á otra escena, en que intervienen
nuevos personajes.

*
* *

Mientras 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 mas 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 mas 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 capitán 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 dominación 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, un doble canal que comunica con el gran mar Polar.



EN GROENLANDIA

Se congetura que Franklin entró en uno de estos canales, y que fué arrastrado á los hielos polares, que no restituyen sus presas.

Sin embargo, el hombre mas autorizado para tratar de la materia, el almirante Parry, cree que quedó bloqueado en alta mar con sus compañeros. Franklin llevaba un vapor, y podía penetrar mas 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 estación favorable.

*
* *

Dice Parry: «No se puede calcular la »diferencia que existe en aquellos mares »entre una estación favorable y otra des-

»favorable; son increíbles los cambios
»que sufren los hielos.

»Yo mismo me he visto bloqueado du-
»rante dos ó tres días, 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 fragmento de hielo, esto sin saber
»por qué.

»Franklin, pues, ha podido remontar
»en una estación propicia este brazo de
»mar, y con el vapor ir tan adentro al
»Noroeste, que cuando haya querido re-
»troceder haya encontrado bloqueado el
»pasaje.»

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

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

*
**

Este capitán Kellett era el mismo que había sido visto en 1850 por el capitán Mac-Clure antes de penetrar en el estrecho de Baring. El 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 capitán 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 situación en la isla de Bautes.

El capitán Kellett, que había pasado el invierno de 1852 á 53 en la isla de Melville, había encontrado aquellos papeles, y ellos ocasionaron la salvación de los prisioneros que hemos dejado dispuestos á partir para su expedición final.

Apenas 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 día enteramente memorable para el capitán Mac-Clure y sus compañeros.

*
**

Aquel día se paseaban por el hielo el capitán y el primer teniente, cuando vieron de lejos una forma humana que se dirigía hacia ellos. Al principio creyeron que era un hombre de su tripulación, pero al llegar á unos cien pasos le echaron el *¿Quién vive?* y el desconocido que les parecía una aparición, les respondió en la lengua de su patria. «El teniente Pim, del buque de S. M. el *Herald*, capitán Kellett.»

Renunciamos á decir la impresión 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 su hermana:

«El teniente se nos presentó como una aparición. Había dejado atrás su trineo, y había llegado sin ser visto tan cerca de nuestro buque, que lo juzgamos uno de los nuestros.

»No puedo explicarte lo que sentí al descubrir nuestro error. La tripulación pasó del desaliento al exceso de la alegría y de la felicidad.

»A Dios gracias, nos consideramos ya como salvados.

»Al día siguiente, 7 de Abril, me puse

»en camino por el estrecho para incor-
 »porarme con nuestros salvadores, y la
 »recepción que tuve, no necesito decír-
 »selo á tu buen corazón, recompensó
 »ámpliamente las privaciones y peligros
 »que había arrostrado.»

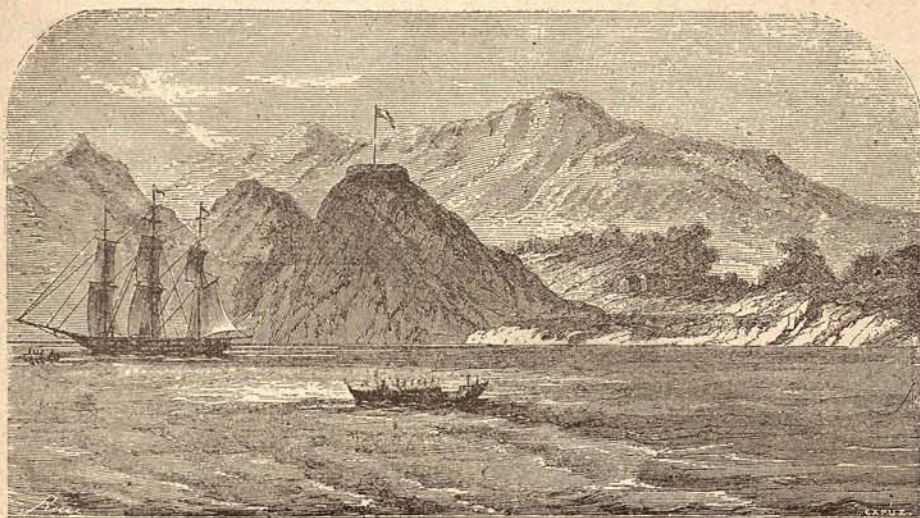
*
 **

La siguiente carta es de Kellet, que, á
 bordo de la *Resoluté*, esperaba el regre-
 so de su teniente. Este volvía con el ca-

pitán Mac-Clure y parte de la tripula-
 ción, que pagaba la visita á sus liberta-
 dores:

«Este día, dice el capitán, se marcará
 »con tinta encarnada en nuestro viaje, y
 »será celebrado como una fiesta por to-
 »dos nuestros herederos y sucesores.
 »Esta mañana (19 de Abril), nuestro vi-
 »gilante anunció un destacamento por el
 »Oeste; todo el mundo salió á su encuen-
 »tro. En seguida se señaló otra partida.

»El médico Dombille fué el primero á



LA SEÑAL DE POSESION

»quien yo hallé. No puedo explicar lo
 »que sentí cuando me dijo que el capitán
 »Mac-Clure venía en la segunda partida.

»Poco tardé en alcanzarlo y darle mu-
 »chos apretones de manos. Nunca se han
 »cambiado otros mas 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 capitán Ma-
 »rryatt.

»Parece que Mac-Clure y su primer
 »teniente se paseaban por el hielo.

»Viendo á uno que iba apresurado
 »hácia á ellos, creyeron que era un hom-
 »bre 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 cara negra como mi
 »sombrero,) y el capitán y el teniente se
 »pararon, porque la distancia no les per-
 »mitía oírlo.

»Por fin, Pim llegó á ellos fuera de sí, y preguntándole Mac-Clure quien era y de donde venía, respondió agitado: «Teniente Pim, *Herald*, capitán Kellett.» 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 mas 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 fácil es comprender el gozo y gratitud que sentían aquellos intrépidos marinos. Después de tantos peligros vencidos, y en el momento que los experimentaban mayores; después de tres años de una prisión y de una soledad, cuyo término no podían prever, una casualidad milagrosa los llevaba á los brazos de sus compatriotas y amigos.

Nada hay más conmovedor en ningún libro que las demostraciones afectuosas que se hacen estos dos marinos al encontrarse en un cabo del mundo, no pisado antes por planta humana, y cuyo pasaje habían ellos verificado por puntos opuestos.

Al día siguiente, como ya 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 días les costó la travesía. Los proyectos del capitán quedaban naturalmente deshechos y los hombres que debían par-

tir 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 conservarles sólo con veinte ó treinta hombres.

El teniente Creswell 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, Creswell, que tenía tanta salud como resolución, volvió á partir por el hielo para ir por el estrecho de Barrow á la isla de Beechy, donde los buques estaban estacionados para enviar desde allí á Inglaterra noticias de la expedición. Él mismo fué el portador.

*
* *

Desde este momento cesan las noticias de Mac-Clure y de los veinticinco 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 comunicación de él al Almirantazgo para que tome las disposiciones oportunas.

Así, en el caso en que el hielo se quebrante aquél 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 hubiese deshielo en la bahía de la Misericordia, y que fuera detenido allí hasta la

primavera de 1854, he aquí su proyecto: 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 navegación, 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 buque 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 antes 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 jete 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 capitan 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 querido hacernos perecer, no hubiera sido tan misericordioso con nosotros.»

*
* *

Aún acompañaremos al teniente Creswell en su último viaje.

El 15 de Abril partió el *Investigator* con 24 hombres, y al despedirse de sus camaradas, se saludaron con tres hurras.

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 frio 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 *Resoluté* con un trineo y perros, y llegaron á bordo, como queda dicho, el 2 de Mayo.

Algunos días despues, Creswell partió con doce hombres, llevando consigo los pliegos del capitan Mac-Clure. Este destacamento 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 *Fhenix*, procedente de Inglaterra, recibió á bordo al teniente Creswell.

Sus peligros no habían acabado. Al día siguiente, el *Fhenix* 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 tormerta del 19 de Agosto pereció el malogrado teniente Bellot, de la marina francesa, cuya pérdida fué tan sentida en Inglaterra como en Francia.

Bellot había formado parte de la primera expedición enviada en busca de Franklin, y cuando partió el *Fhenix* para la bahía de Baffin, solicitó la honra y privilegio de compartir sus peligros; el *Fhenix* 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 bastón 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 camaradas y llegar milagrosamente al buque.

A Bellot le querían todos, y por consiguiente fué muy honrada su memoria.

El 23 de Agosto, el *Fhenix* salió de la isla de Beechey, y el 4 de Octubre de 1853, Creswell 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.

CAPITULO OCTAVO

EXPEDICIONES DE COLLISON, KANE, RAE Y MAC-CLINTOK—TRISTE FORTUNA DE
LOS DOS ÚLTIMOS—LOS RESTOS DE FRANKLIN—OTRAS EXPEDICIONES



¿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 entónces 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 siguiente verano.

Tan pronto como las olas, cuajadas y adormecidas por el frío, comenzaron á desperezarse, y á bullir y romperse contra los costados de *Enterprise* se encaminó hácia el *Investigator*: más 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 *Coronación*, 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 expedición de Franklin.

Tan á punto 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 atoladero, retrocediendo hacia el estrecho de Behering.

Como de costumbre, llegó un poco tarde; y antes 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.

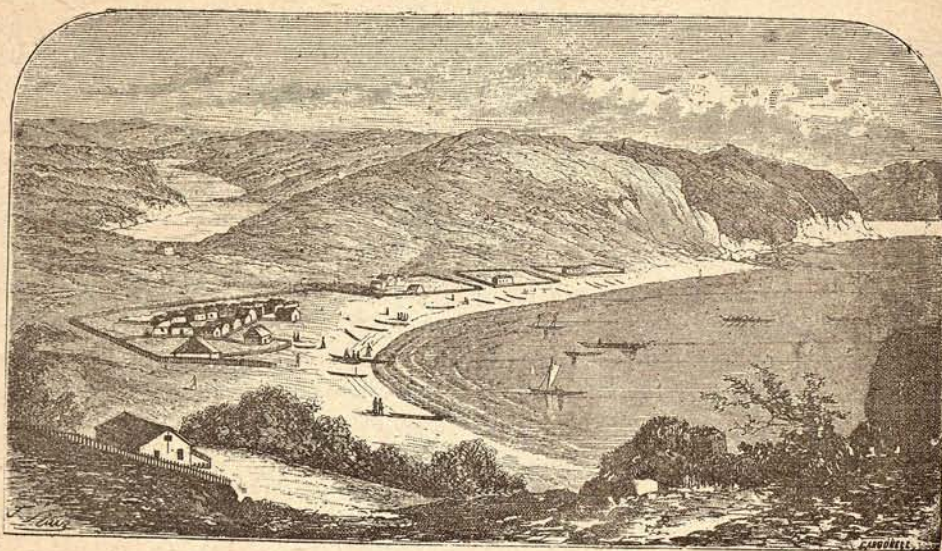
Cuando ya todo el mundo le daba por

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 Behring á los mares del Japón 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*, 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 antes trazado por el Inglenfiel, ancló en la ensenada de Rensselaer, dentro ya del estrecho ó canal de



UNA ESTACION DE LA COMPAÑIA DE HUDSON

Smith, en la costa occidental de la Groelandia, por los $78^{\circ} 40'$ de latitud, donde resolvió invernarse, y donde los hielos cercaron el bergantín enseguida y le amarraron 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 Mortón, 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 ale-

gría numerosas bandas de peces y de aves.

Más al N. todavía, á los $82\frac{1}{2}^{\circ}$ 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 atenazado por los hielos en la bahía de Rensselaer, y empotrado en ellos permaneció los meses de Agosto y Setiembre; y ya sin esperanza de salvación, clavado allí, por lo menos, hasta el próximo estío de 1855.

*
**

La 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, antes de llegar al paralelo 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 entonces 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 groenlandesa, dando tumbos horribles, y con exposición constante é inminente de perecer de hambre y de frío, atropellados y aplastados por los témpanos flotantes y colosales, ó estrellados contra las peñas.

Desde los 81° llegaron á los 73° de latitud y puerto de Uppernavick, donde

recibieron de los dinamarqueses los primeros auxilios. Iban faltos de todo, y gracias que salvaron la vida.

*
**

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

Desde que en el verano de 1849 emprendió con Richardson la exploración 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, Rae no abandonó la pista de lo que se había propuesto descubrir, sino para tomar aliento y volver á la carga con mayor decisión.

Y por resultado de sus pesquisas en las tierras que circundan 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 expedición 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 el E., el S. y el O., James Ross, cuando determinó

la situación del Polo magnético boreal; Back, al explorar la desembocadura del río de su nombre; y Collison, en la primavera de 1853.

Ni Rae ni los esquimales con quienes trató y logró á duras penas entenderse, habían estado en 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 menos en cuanto al fondo y suma de todos ellos.

Por lo cual adjudicóse á Rae el premio de *diez mil* libras esterlinas, prometido á quién descifrarse el enigma de la desaparición de Franklin, que tantas víctimas y tantos otros cuantiosos gastos había ocasionado.

Y con esto, el Gobierno inglés, intérprete fiel del sentimiento público, juzgó haber hecho ya cuanto podía exigírsele en el asunto que durante seis años había preocupado la atención general del mundo.

*
**

Pero la noble viuda de Franklin, cediendo á los vehementes impulsos de su lacerado corazón, resolvió desplegar un último y supremo esfuerzo para encontrar algún 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 veneración al hombre que tan universalmente admirado y querido fué mientras vivió, y tan llorado después de muerto.

Del mismo arrebató de generosa locu-

ra participaron también el capitán MacClintock, 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 ½º de latitud donde se proveyeron de los trineos, 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 resignación 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, después 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 heroicos 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* suya y de cuantos con él por allí se aventuraron.

En rectificar y completar las noticias reunidas años antes por Rae, y en explorar la costa occidental de la Boothia y deslindar la *Tierra del Príncipe 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 explorar en tornode la isla del *Rey Guillermo*, cerca de la cual habían ya adquirido la certidumbre de que los barcos *Erebo* y *Terror* habían fracasado.

*
**

El 24 de Mayodescubrió 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 había llegado el 6 á un sitio célebre, al N. O. de la misma isla, adonde el 29 del mismo mes y año de 1831 hubiera arribado también James Ross, pasando desde la Boothia por cima de los hielos, y dejando nota de su estancia en aquellos parajes.

En el *cavn* de *punta Victoria*, levantado por Ross, escudriñó Hobson lo que podía haber escondido, y halló en perfecto estado de conservación otra nota es-

crita por Franklin, y fechada el 28 de Mayo de 1847, en la cual daba cuenta abreviada el último navegante de todo lo que hasta entonces 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 internada; y del ingreso á las aguas al S. del *estrecho de Barrow*, donde los hielos le tenían bloqueado, hacia ya ocho meses, en el lugar de la fecha, á los 71° 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 margen otras varias, no menos 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 entonces otros ocho oficiales subalternos, y doble número de marineros; que la agonía de los restantes,—faltos de abrigo y de salud, de alimentación apropiada á sus más apremiantes necesidades, de entusiasmo para luchar con los rigores del clima y del hambre, y de esperanza de socorro y salvamento, muerto 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 día 22 de Abril de 1848 resolvieron los sobrevivientes desamparar los barcos, trasladarse á la isla del Rey Guillermo, y enderezar hácia el S. los trémulos pasos, con la ilusión de arribar 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 co-

menzado 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, rendidos de fatiga, privados de aliento, tendidos á la intemperie y sin socorro humano, ni más consuelo que el dispensado siempre por Dios á sus atribuladas criaturas, irremisiblemente muertos: ni uno solo logró escapar con vida de tan horrorosa catástrofe.

Diez años despues de ocurrida, no era fácil que Mac-Clintock y Hobson pudiesen identificar los restos de ninguna de las víctimas, ni precisar el derrotero que, huyendo de la muerte, habían 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 momentos.

Para nada se necesitaba tampoco. Porque con lo encontrado y lo que de ello se infería, inevitable consecuencia de lo que veían y palpaban, les bastaba á los exploradores del trágico suceso para comprender cuanto allí había pasado y para huir de tan solitario y pavoroso cementerio con el alma transida de dolor para siempre.

Mac-Clintock y Hobson, con la tripulación 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 expedición de Franklin, que habían logrado descubrir, como venerandas reliquias aportadas por el piadoso peregrino de las tierras santificadas por los mártires de su fe.

*
**

EXPEDICIÓN DE HAYES.—PROYECTO DE VARIAS EXPEDICIONES. — EXPEDICIÓN ALEMANA DE «LA GERMANIA.»

Fecunda como la de todos los que mueren por la realización 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 una ofrenda de admiración y de lágrimas, adelantó más la geografía de las regiones boreales que en tres largos siglos de ensayos y tentativas, verificados á impulso y en obediencia de otros móviles menos generosos. Para ver á la tierra 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 expedición, 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 no parecía sino que era de necesidad absoluta que pudiesen todos, y que el más profundo misterio envolvese luego su desaparición; y ni uno sólo escapó.

Lo casi providencial de la catástrofe de un modo bien claro se nos revela por sus consecuencias: y la ley que pesa sobre la humanidad, segun la cual nada verdaderamente grande y glorioso se alcanza y

consigue sin grandes dolores quedaba con lo sucedido plenamente justificada.

*
* *

Y, en la actualidad, cuantas reflexiones sugiere la consideración del objeto y móviles de las expediciones científicas, preparadas y emprendidas en los últimos años.

¿Hacia donde 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 seres secobijan ó buscan amparo contra más rigurosa intemperie, ó prosperan apacibles y, se ágitan y bullen regocijados.

¿Es posible encontrar semejante maravilla? Bien podrá serlo, pero absurdo el intentarlo no lo es de ningun modo.

Así, por los menos, 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 verificadas por Morton imprevisamente en uno de los viajes más arriesgados y atrevidos que en indagación del paradero de Franklin se emprendieron.

Pero continuemos relatando 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° 35' latitud Norte.

En el 80° de 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° 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 pasaron, que haciendo sucumbir primeramente á su compañero el sábio Sonntag, obligaron á la mayor parte de sus compañeros á volver al buque.

No cejó Hayes en su empeño de subir á las más altas latitudes; pero poco despues se encontró con 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: nueva ruta que venía á ser aquí como un tercero en discordia.

Se discutió mucho, y aunque estas discusiones dieron tambien sus frutos, porque arrojaron preciosa luz sobre diversos puntos del más alto interés en lo que á la exploración de las regiones árticas se refiere; en cambio apagaron lentamente el entusiasmo que la proposición 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 expedición nacional al Polo Norte: el empera-

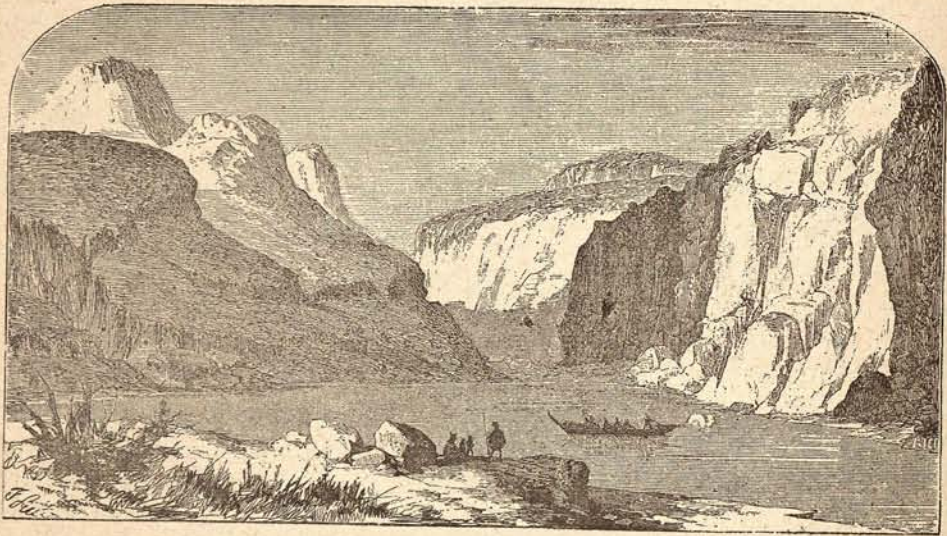
dor daba con tal destino 50.000 francos, y aunque muchos abrieron sus bolsillos para contribuir á la empresa, se pedía la suma de 600,000 francos, difícil de agenciar en estos tiempos, aun en la nación más entusiasta por los adelantos del saber, tratándose de un objeto puramente científico.

En este mismo año, 1867, informan varios pescadores balleneros de haber descubierto tierras extensas al Norte de las costas septentrionales de Asia, al Noroes-

te 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 $166^{\circ} 40'$ respectivamente.

Confirmada su existencia, se ha dado á esta región el nombre del explorador Wrangel. Se supone con escaso fundamento que las costas meridionales de este país están habitadas.

*
**



AL ENCUENTRO DE LOS ESQUIMALES

Rusia empieza de nuevo á tomar parte en la exploración 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 dirijan 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 ríos Tunguska y

Olenek, navegables muchas millas antes 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 aquellas naciones contra los terribles enemigos que oponen los

mares boreales á los expedicionarios que surcan sus heladas ondas.

La primera expedición alemana al Polo Norte fué demasiado modesta; no correspondió á la grandeza de la nación que representaba.

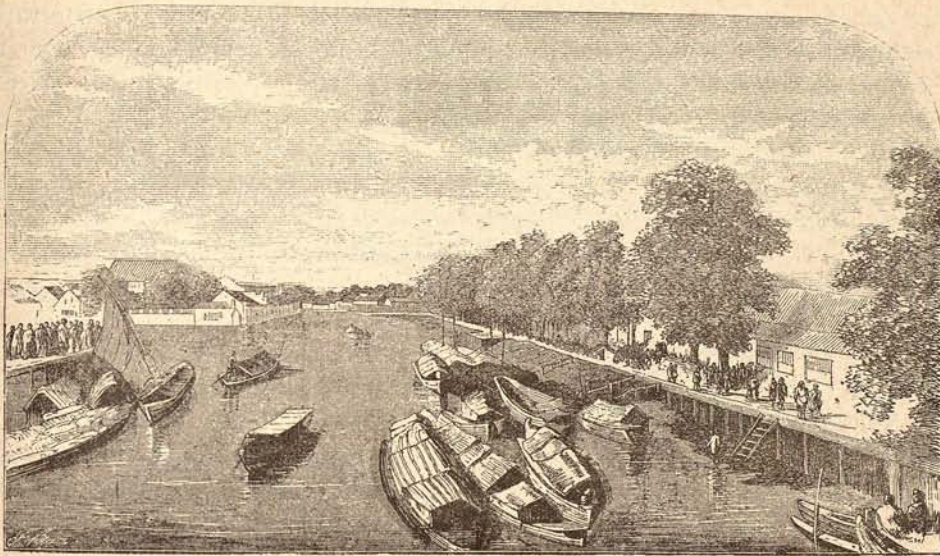
En 24 de Mayo de 1868 salía de Bergen, puerto noruego, el buque alemán de vela *Germania*, con rumbo á los mares árticos.

Es de advertir que esta pobre expedición se había equipado con los productos

de una suscripción abierta y reunida 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 en los mares del Polo.

*
**



CERCA DE KANTCHAKA

Según el programa trazado, tomaron por base de sus operaciones la costa oriental de la Groelandia.

Por expediciones anteriores se había sospechado primero, y confirmado después, la existencia de una vida animal, activa en esta costa; algunos exploradores encontraron allí señales evidentes de la presencia de seres 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 dirección.

El capitán Graah hizo iguales observaciones en 1828; confirmó, además, la existencia de mar libre y notó que la población aumentaba en dirección al Norte.

Koldewey se proponía alcanzar en pocos días el $74 \frac{1}{2}^{\circ}$ y pico de latitud, y arribar después 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° de latitud boreal, pero el 16 de Junio se encontraba prisionera de los hielos y lanzada tres grados más al Sur: pocos días después se vió libre, pero sin poder ganar la costa oriental de Groelandia. Encontrando insuperable en esta dirección la muralla de hielos, torció al Este y subió hasta el 81° 5'.

Nuevos obstáculos obligaron á Koldey á volver la espalda 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 expedición que con tanto trabajo había preparado; antes bien, le vemos organizando una segunda más completa y mejor equipada que la precedente, compuesta de dos buques: *Germania* y *Hansa*.

*
* *

El mismo capitán Koldewey mandaba la expedición, 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 y 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° 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 reunión de varias tierras; este 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 frecuente 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 alemana de 1869 á 1870.

CAPITULO NOVENO

CORRIENTES DE LOS MARES ÁRTICOS—EL MAR DE KARA—VIAJE DE PAYER Á BORDO DE LA BARCA «ELISÆ»—EL TEGETTHOF

ANTES de pasar adelante en nuestra reseña tan histórica como interesante, 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 Artico, y que dos de éstos, 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 algún desagüe, y este desagüe no es el estrecho de Behering, según las investigaciones de expertos balleneros. Se han observado corrientes variables en oposición también á las de los rios citados.

En primavera y verano existe una en sentido Norte, y se atribuye al empuje del Anady 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 exposición 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 y menos 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 más sobre esta materia, dejaremos sentado que existen dos clases de corrientes perfectamente probadas; las polares y las de compensación por temperatura más elevada, que vienen del Sur.

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

Algunos de estos mares han adquirido triste celebridad por las desgracias en ellos ocurridas, ó la tenacidad con que conservan hielos compactos durante varios años consecutivos.

Sin salir de los mares que bañan las costas septentrionales de Suecia y Rusia, se ofrece á nuestra consideración 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, como veremos después. Ellos han probado además que la Nueva-Zembla es accesible todos los años hacia el fin de verano por lo menos; 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; pero al Este de la isla de Waigal 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 capitán 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 á la Nueva-Zembla.

El capitán noruego Mack completó las observaciones de Johaunesen en este mismo año de 1870; observó además que la costa meridional de Nueva-Zembla, hacia el 66° de latitud por 75° 48' longitud Este de Greenwich, mide de 8 á 10 millas de ancho.

*
**

El gran duque Alejo de Rusia, acompañado del sabio académico Middeudorf, se dirigía también 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 expedición acerca de la célebre corriente polar que se ha dado en llamar *Gulf Stream*, y sobre cuya existencia tanto se ha disputado en nuestros días, pero de la que hoy tenemos pruebas no despreciables.

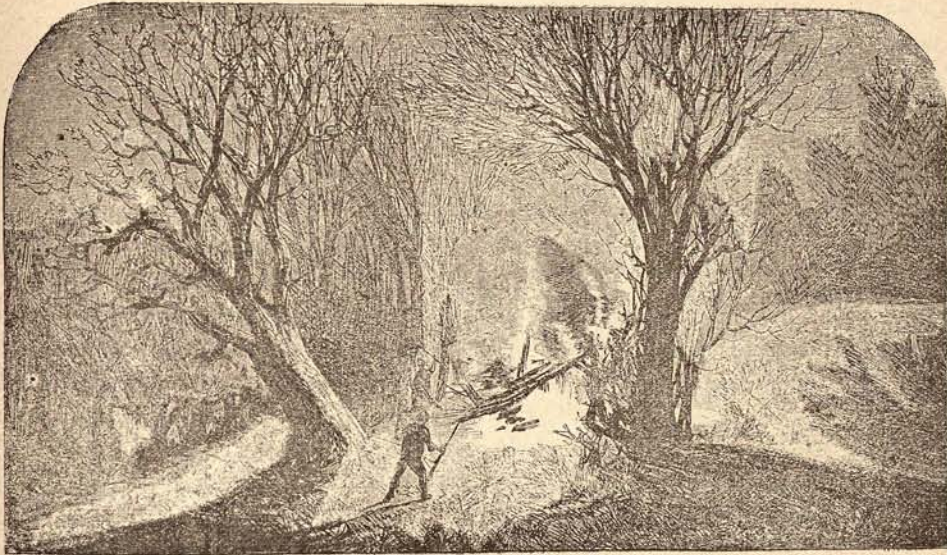
Este gigantesco regulador del clima de Europa deja sentir sus efectos hasta en las costas de Nueva-Zembla: desde aquí se vierte en los mares circumpolares, dividiéndose con frecuencia en brazos, donde ejerce poderosa influencia sobre los hielos del Polo.

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 exploración 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 realización de empresas científicas, y no dejarán mal puesto su nombre en la que han acometido.

*
**



EN BUSCA DE COMBUSTIBLE

El 21 de Junio de 1871 abandonaba una tercera expedición alemana las aguas de Tromsøe, con rumbo al Polo: nos referimos 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 cercados por los hielos; en Julio quedaron libres.

Más allá del paralelo 75° sólo encontraron trozos flotantes de hielo, de for-

mación reciente, que no oponían obstáculos á la navegación.

Visitaron la isla de Hope, cuyo extremo Sur-oeste toca en el 76° 29' latitud Norte, hallando sus costas libres de hielos en Julio y Agosto.

El 1.º de Setiembre alcanzaron el 78° 48' de latitud al Sur de la posición que se atribuye á la isla de Gillis; el grueso medio de los hielos 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 *Eisbær*.

Vieron grandes cantidades de maderas flotantes, algas, hielos de agua dulce, perfectamente distinguibles por su transparencia, y pájaros que en pequeñas bandadas volaban hacia el Sur.

Desde el 78° de 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 equipada en un vapor, contra la consistencia de los témpanos.

*
**

El Océano Boreal es un mar casi circumpolar con tres entradas: 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 antes hemos dado cuenta, y del calor producido por la insolación directa del largo estío del Polo, se agrietan los montes de hielos, 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 81°.

De resultas de esta corta, pero fructuosa expedición, que sólo duró desde el 19 de Junio al 27 de Setiembre, encontró Smith mar libre y una temperatura media de 1° centígrado en la superficie del mar por 50 á 300 brazas de profundidad.

En puntos donde la masa de agua disminuye, la temperatura desciende á igual altura que en otras donde es mayor aquella. 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 hallaron descubiertas pescadores noruegos: elevación tan considerable del terreno, se ha efectuado en menos 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 lejos 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 tierras, se ofrece á nuestra admiración uno de los viajes más atrevidos y de más resultados que se han hecho hasta el presente por aquellas regiones.

*
**

EXPEDICIÓN 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 disposición 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 transcurieron sin recibirse noticias de los expedicionarios, que se encontraban incomunicados con el mundo entero: esto inspiraba serias inquietudes en Austria, donde lo mas selecto del imperio tenía fijadas sus miradas en aquellos valientes.

Apenas han conseguido uno solo de los fines que se proponían, y sin embarbargo, los resultados de la expedición aventajan en mucho á lo que sus jefes aspiraban.

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

El buque arribó hasta 79° 51' latitud, por 56° 40' Este de París, donde pasó dos inviernos horribles incrustado entre los hielos 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 expedición, alcanzando el 82° 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 mas septentrional la llamaron *Cabo Fligely*: desde su cima vieron que la tierra se extendía á mas de 30 leguas marinas en dirección al Norte.

Los sufrimientos de los expedicionarios fueron horribles; la imaginación apenas alcanza á comprender tanta constancia y abnegación en el hombre, mucho mas cuando no le impulsa otro interés que el amor á la ciencia.

La historia repetirá siempre con respeto los nombres de los expedicionarios del *Tegetthof*.

Seremos breves en los detalles del viaje y en dar á conocer sus resultados.

*
**



En Tromsøe se unió á la expedición el capitán noruego Carisen en calidad de arponero y de guía á través de los hielos: la adquisición de tan entendido marino, que había pasado muchos años en aquellos mares, no podía ser mas preciosa.

Las condiciones de la navegación se mostraron desde luego desfavorables á la empresa: en Agosto se encontró el buque ceñido de un fuerte círculo de hielo, hácia el 72° latitud.

Libres de esta prisión pocos días después, siguieron subiendo y encontraron mar libre á la altura de las islas Guillermo, en Nueva-Zembla.

Pronto, no obstante, vieron desvanecidas sus esperanzas.

Los fríos excesivos del otoño de 1872 empezaban á producir sus horribles efectos: en pocos días se juntaron los témpanos que vagaban por la superficie de las aguas, estrechando al vapor en espantoso abrazo, para no soltarle mas en dos eternos años.

Felizmente, el buque, en vez de hundirse, subía sobre su línea de flotación, impulsado por los hielos; pero no desaparecía el peligro de ser aplastado.

La situación era horrible, los trabajos para contrarrestar la enorme prisión 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 mas en ciento nueve días.

*
**

Llegó el primero de 1873, y los vientos empezaron á lanzar el buque en dirección Noroeste.

El 16 de Febrero volvió á manifestarse el sol, y el 23 del mismo observaron

que la prisión de los hielos cedía considerablemente.

Las auroras boreales, que les habían alumbrado con resplandor incomparable, eran cada vez menos frecuentes y mas opacas.

La operación de volver el buque á su posición normal había de ser penosísima y arriesgada: los hielos medían 40 piés de espesor; cada día 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 situación 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 ¡ay! cuando creyeron tocarlas, encontraron inmensas grietas en los hielos que les cerraban el paso.

En los últimos días de Octubre se hallaban á tres millas de una islas; los momentos eran preciosos: se lanzaron sobre los hielos, trasponen sus grietas, y pocos momentos después pisan tierra firme en el 79° 54' latitud Norte.

Bautizaron la isla con el nombre de *Walczek*, el iniciador de la expedición.

*
**

El 22 de Octubre desapareció el sol; pero la nueva noche polar, que esta vez duró ciento veinticinco días 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 es-

taba en el 79° 51' latitud Norte por 59 longitud Este de Greenwich.

En el máximo de la noche polar, la oscuridad se hizo igual y absoluta durante los días y las noches.

El mercurio permaneció helado algunas semanas: ¡40 grados bajo cero, y lóbrega noche de varias semanas!

Las visitas de los osos blancos fueron también 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).

*
* *

El país es una desolación espantosa: á cortos intervalos descuellan ventisqueros gigantescos, cuya blancura, realizada por la nieve que cubren las cimas y mesetas de las montañas, deslumbra.

La roca más dominante es la dolerita; pero la condensación 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 expedición austro-húngara, escasearon las tempestades; con frecuencia se presentaba el cielo claro y sereno.

En esta excursión tuvieron que sufrir horriblemente del frío, cuya intensidad se hacía inaguantable durante la noche.

El ron 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 días después de comenzada la excursión estaban de vuelta á bordo.

Tres días más tarde, perdían á uno de sus compañeros; el maquinista Kirch. Pronto se verían precisados á abandonar el buque y la máquina.

*
* *

El 24 de Marzo emprendieron la segunda expedición 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 sobrevinieron otras penalidades y sufrimientos, que pusieron á prueba su heroica 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 extensión 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.

Esté se compone de muchas aglomera-

ciones 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.

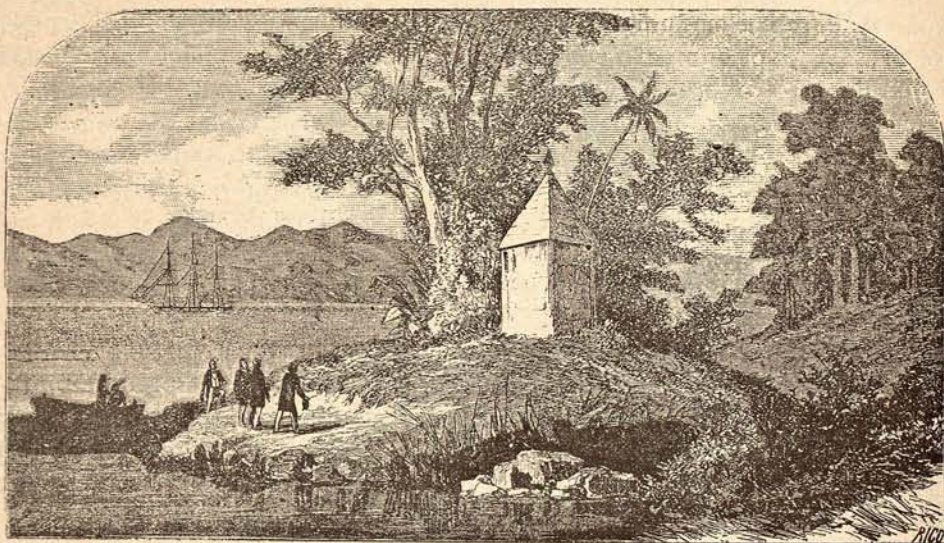
Al llegar al 82° latitud, se bifurca antes de tocar en la tierra del Príncipe Rodolfo, el brazo Nordeste, que es muy largo y termina en el cabo de Pesth.

Las montañas le levantan bruscamente

en forma de conos truncados, y dan al país un caracter muy especial. Bajo el punto de vista geológico presenta grandes analogías con el Nordeste de Groenlandia, 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,



MONUMENTO Á LA MEMORIA DE LAPEROUSE

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, Groenlandia occidental.

La vegetación es casi nula; el reino animal está únicamente representado por osos blancos, en cantidad harto respetable;

de las aves árticas no queda rastro durante los meses de invierno.

En medio de aquella soledad y desolación espantosa, encontraron sitios verdaderamente bellos y pintorescos; claro es que el primer elemento de esta belleza era el hielo; citaremos entre ellos 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 formación reciente; lo que prueba que los rayos solares del estío tienen fuerza suficiente para despejar el suelo. Pero los hielos se acumulan en algunos puntos por circunstancias especiales, concurren á hacer más penosa y difícil la marcha á través de estas comarcas inhospitalarias.

Más de una vez les fué preciso franquear un ventisquero, operación 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 prisión; admirándose todos de que hubiese tenido tan buen fin la desgraciada aventura.

*
**

Cuando se encontraban en el extremo Norte de su excursión, empezaron á observar fenómenos desacostumbrados que anunciaban la vuelta de la primavera polar.

En dirección al Norte se ponía vaporoso y cargado el cielo, y tomaba un color negro azulado.

La acción del sol aglomeraba gran cantidad de vapores de aspecto amarillento. La temperatura subía por momentos, reblandeciendo la nieve que pisaban.

Muchedumbres 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 región poco antes presa de la desolación 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 inmensas bandadas de pájaros se agitaban y cantaban, llegaron á donde empezaba el *mar libre*: una superficie tersa de agua de color azulado oscuro y sembrado de grandes témpanos, 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 mas 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 mas 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 movibles mas al Sur, en el mar de Nueva-Zembla, son hechos muy notables que autorizan mas y mas la creencia en un mar libre que circunda el Polo. Queda solo por resolver el problema de meter allí los buques.

Despues de lanzar al viento el pabellón de su patria en el punto mas 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 crugido de los témpanos que se desplomaban atormentaba con insistencia sus oídos y oprimía su corazón; 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 día siguiente vieron que cerca de las islas Hayes les cerraba el paso un inmenso charco; la parte Sur del canal de Austria se había convertido en mar abierto.

Sin perder el valor que les había hecho arrostrar mayores peligros, retro-

cedieron y cruzaron el canal por un punto en que aun permanecía helado.

La suerte de su buque asaltaba sin cesar la imaginación 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 durante varias semanas habían llevado una vida agitadísima, 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 mas horas.

Payer, con dos de sus marinos, hizo aun una tercera excursión exploradora: á 40 millas del buque subió á la pendiente del cabo Brünn, desde cuya cima observó que el país se extendía considerablemente en dirección al Occidente.

Hácia el Sur vió que el mar estaba cubierto de una masa compuesta de hielos hasta donde alcanzaban sus miradas: esta triste perspectiva oprimió el corazón del bravo capitán; el *Tegetthof* no les conduciría mas 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 tri-

neos y lanchas sobre un hielo desigual y lleno de inmensas grietas.

Mas de una vez se vieron obligados á dejar atrás la mitad del cargamento para aunar sus fuerzas en el arrastre de una parte, haciendo enseguida igual operación con la otra; de esta manera setriplicaba 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 su triste situación ofreció mejor aspecto.

Cambiaron los vientos, y rompiendo el hielo, abrieron canales entre los témpanos; copiosa lluvia dió cima á esta obra consoladora, de suerte que en veinte días anduvieron setenta millas, sirviéndose del remo, del hacha ó del arpón y de las velas.

A principios de Agosto sufrieron todavía una angustiosa prisión de cinco días; 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° 40'. El tiempo se mostraba inusitadamente favorable.

El 18 del mismo mes pisaban tierra firme en la misma península del almirantazgo en Nueva-Zembla, y el 24 encontraban en la bahía de Dunen el buque ruso *Nicolai*, cuyo capitan y tripulación les acogieron con singular cariño á los noventa y seis días de comenzado su último y penosísimo viaje.

El 3 de Setiembre de 1874 desembarcaban en el puerto noruego de Vardœ. Austria les recibió despues como se merecían aquellos héroes.

CAPITULO DECIMO

EXPEDICIÓN AMERICANA DE «POLARIS» — MUERTE DE HALL—EL ALERT Y EL DISCOVERY—EL CAPITAN NARES—RELACIÓN DE UN OFICIAL—LOS RESULTADOS

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

La expedición promovida por este valiente y entendido marino obtuvo desde luego 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 carbón.

Cinco magníficas barcas, construidas con solidez extraordinaria, aseguraban la exploración de las bahías, canales y estrechos de poco fondo.

Hall mandaba el buque; el capitán Buddington hacía de primer piloto; el Dr. Bessels dirigía la sección científica; el sabio Bryan iba en calidad de capellán y de astrónomo; Meyer de metereologista; también el osado Morton, el primero que apercibió el mar libre de Kane en 1853, y Tyson como segundo de Hall.

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

*
**

La primera intención de Hall fué 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 prolongación de este, que llamó de Robeson en honor del secretario del Almirantazgo de los Estados- Unidos, activo promovedor de la expedición. El 1.º de Setiembre estaba el *Polaris* en el paralelo 82° 16' de latitud de 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 pasos de gigante, como acontece en estas latitudes, y Hall juzgó prudente volver so

bre sus huellas en busca de un fondeadero á propósito para invernar: le encontró en el $81^{\circ} 38'$ latitud por $61^{\circ} 44'$ 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.

Apenas repuestos de las horribles fatigas que lleva consigo la navegación 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 falleció 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 $82^{\circ} 9'$, 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 entonces sería una isla.

*
* *

La punta Norte de la bahía *Polaris* recibió el nombre de cabo *Supton*; á partir de éste se prolonga la tierra hácia 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 mas, muy profunda, que Hall llamó de *Newman*: á su punta Norte dió el nombre de *Brevoort* y exploraron la continuación de la tierra en dirección Nordeste hasta el puerto *Repulse*, 82° 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 días por geógrafos de nota, de que la Groelandia se extiende hasta el estrecho de *Behering*.

En el país dicho de Hall, paralelo 82° , vieron maderos, cuya procedencia no puede ser otra que el Asia, y la dirección de su viaje á tan apartada región, algún 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 mas 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 un horrible hundimiento separó á los tripulantes en dos fracciones que no pudieron volver á juntarse.

Diez personas permanecieron en el buque é hicieron su segunda internada 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 extensión, desde el 15 de Octubre de 1872, hasta el 30 de Abril del siguiente, nada menos 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 nos detendremos á consignar los pormenores de la expedición ni todos sus resultados científicos: dirémos únicamente que el canal dicho Robeson es, según 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 prisión y menos derretirse.

Más allá del canal se descubría mar libre hasta donde los instrumentos de aproximación de que disponían los expedicionarios aplicaron y alcanzaban: ya sabemos, con todo, que esta libertad es muy efímera y problemática en una latitud de 84° á 86° Norte.

Los expedicionarios hicieron también correcciones geográficas muy notables en el trazado de las costas groelandesas.

Debemos igualmente llamar la atención hácia 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 alimento á gran número 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 Groelandia es una isla, hecho cuya importancia han reconocido todos los que siguen con interés la marcha de los estudios sobre nuestro planeta. Hay que advertir, sin embargo, 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 desaparecieron 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., porque ofrecen escasos resultados para las investigaciones científicas, y no pueden tener lugar en una reseña histórica.

Antes de llegar á Nordenskiöld solamente nos falta referir la magnífica expedición equipada por el gobierno de la Gran Bretaña de 1874 á 1875.

*
**