

tescos témpanos flotantes que amenazan rodearlos ó aplastarlos, ora buscando un paso que accidentalmente se abre para luego volverse á cerrar, ora manteniéndose indefinidamente en observación sin poder hacer mas que aguardar en un punto menos peligroso á que se despeje algo el mar.

Martin Frobisher fué el primero que volvió á arriesgarse á aquellas regiones desiertas haciendo tres viajes desde 1576 hasta 1578, el primero de descubrimiento y los otros dos especulativos. Cuando se hizo á la vela en el Támesis á principios del mes de junio del año 1576 con sus dos embarcaciones pequeñas de 30 á 35 toneladas, le saludó la reina desde la orilla con la mano, mostrando así su interés y entusiasmo por esta y todas las expediciones patrióticas. Si asombra el atrevimiento del marino que con tan pequeñas y frágiles naves se arriesgaba á tan peligrosa empresa, crece todavía nuestra admiración al considerar que no disponía de mas guía que el mapa de Zeno, del cual hemos dado al principio de esta obra una copia reducida, y en el cual están apuntadas la Islandia y Groenlandia poco mas ó menos en el punto donde corresponden, pero donde tambien se hallan trazadas las Feroes en forma de una isla tan grande como la Islandia y de una forma accidentadísima, y mas allá las tierras fabulosas de Icaria y de Estotilandia. Con semejantes datos era inevitable que el marino inglés se formara ideas del todo erróneas acerca de las costas que avistó en el Mar Glacial, tanto que cuando llegó en 11 de julio á la costa oriental de Groenlandia á los 61° de latitud Norte, creyó tener delante la Frislandia de Zeno, suponiendo la Groenlandia, ó sea la llamada Tierra Verde, mucho mas allá, por cuya razón tomó desde la punta mas meridional de Groenlandia la dirección Oeste. El 26 del mismo mes tocó en la costa del Labrador á la entrada del estrecho de Hudson, que encontró como todos los demás pasos marítimos de aquella región todavía completamente cerrada por el hielo. Así pasó por delante de la isla de la Resolución á la entrada del golfo que hoy todavía lleva su nombre, adonde llegó el 8 de agosto. Allí creyó haber encontrado el paso deseado á las Molucas; y con este descubrimiento y un cargamento de pirita de cobre que encontró allí en abundancia y que tomó por mineral de oro, regresó á Europa.

Tan buen principio estimuló á seguir en la vía indicada, y en 26 de mayo de 1577 pudo hacerse otra vez á la vela con un buque de la marina real y dos barcas para seguir descubriendo el paso á la China (1). El 16 de julio se encontró otra vez á la entrada de lo que creyó el paso marítimo á Asia, y llamó á la costa meridional *Queensforeland* (Tierra Anterior de la Reina), y á la isla en el lado Norte Isla de Hall, por el apellido del piloto del buque. Frobisher creyó que esta isla estaba situada al lado mismo del Asia, por cuyas costas tomó las que limitaban el golfo que lleva todavía su nombre por el lado Norte, pensando haber encontrado el paso entre el mundo antiguo y el nuevo. Por este paso entró el 19 de julio; y en la costa septentrional, junto al estrecho de Warwick, llamado así en honor de la condesa Ana de Warwick, volvió á cargar la pirita de cobre que había recibido el nombre de «mineral del Noroeste» y en la cual el alquimista italiano Agnello había tenido la habilidad de encontrar indicios de oro. Frobisher no extendió su exploración mas lejos; lo que no impidió que uno de sus compañeros de viaje, Jorge Best, llamara al supuesto paso enfáticamente «Estrecho septentrional de Magallanes (2).»

En 24 de agosto emprendió la expedición su viaje de re-

(1) Véase HAKLUYT, *Voyages*, III, 32.
(2) HAKLUYT, *Voyages*, III, 58.

greso y llegó el 17 de setiembre al cabo Landsend, en el extremo Sudoeste de Inglaterra.

Como nadie dudaba en Inglaterra de estar descubierto ya el paso entre América y Asia, tomó el gobierno las disposiciones que aconsejaba la prudencia para asegurarse el monopolio de esta ruta abreviada entre Europa y la China. A este fin envió otra vez á Frobisher en el año 1578 á aquella región, pero con una flota respetable de 15 naves para tomar solemnemente posesión de aquellas tierras á nombre de la corona de Inglaterra. La misma reina dió el nombre de *Meta incógnita* á la tierra que limitaba el paso supuesto del lado del Sur. Doce buques debían cargar «mineral de Noroeste» y regresar á Inglaterra, y tres tenían orden de estacionarse en la entrada del golfo y fortificarla. Habiendo tomado Frobisher esta vez una dirección mas meridional llegó primero á la entrada del golfo de Hudson, cuya importancia no supo ver, quizás porque estaba demasiado convencido de haber encontrado ya el paso tan deseado en el golfo de su propio nombre que iba á visitar por tercera vez, por cuya razón debía parecerle mas prudente no perder tiempo en la exploración del nuevo golfo mas meridional. Al dirigirse sin embargo al punto de su destino fué cogido y aplastado uno de sus buques mayores entre bancos flotantes de hielo. Por desgracia era el buque que llevaba á bordo el maderamen para la construcción del fuerte y del edificio para la gente que debía invernar allí. Salvóse la tripulación, pero buque y cargamento se hundieron. Fué pues preciso renunciar á la colonia, y contentarse con regresar á Inglaterra con cargamentos de mineral, conforme se hizo á fines de agosto. No tardó en conocerse que los minerales llevados del Noroeste no tenían ningún valor; mas para evitar la burla del público, se cubrió el asunto con el velo del olvido, aunque se tuvo buen cuidado de no traer á Europa en las expediciones siguientes semejante lastre inútil.

Solo en nuestro siglo, es decir, en 1862, se ha sabido que el supuesto paso marítimo, que hasta entonces ha figurado en todos los mapas con el nombre de Estrecho de Frobisher, no existía, sino que este marino había descubierto solamente un golfo. El americano Francisco Hall fué quien puso este punto en claro.

No obstante los resultados insignificantes de las citadas expediciones, formóse pocos años después una asociación de comerciantes en Londres bajo la dirección de Guillermo Sander-son, con el propósito de continuar los descubrimientos por aquel lado. Confióse la expedición, compuesta de dos buques pequeños, el *Sunshine* y el *Moonshine*, aquel de 50 y este de 30 toneladas, á Juan Davis, hombre científico y marino práctico y eminente (3), el cual se hizo á la vela el 7 de junio de 1585 desde el puerto de Dartmouth. En 20 de julio tocó en la costa Sudeste de Groenlandia, probablemente cerca del cabo Discord; pero dejándose guiar por el mapa de Zeno, única autoridad geográfica para aquellas regiones entonces, creyó haber descubierto un nuevo país que llamó *Tierra de la Desolación* por su aspecto solitario y sin vegetación, sus altas montañas cubiertas de nieve y sus costas inaccesibles á causa de una faja de hielo que se extendía delante de ellas hasta dos leguas dentro del mar. Dobló el extremo meridional de aquella tierra y subió al Norte hasta los 64° 15', en cuya latitud pasó á la costa opuesta atravesando el estrecho de mar que lleva su nombre. Desde allí siguió la costa accidentada de la tierra llamada de Cumberland con sus muchas ensenadas, abras y peñascos hasta los 66° 40' de latitud, dando los nombres de sus amigos á gran número de promon-

(3) Véase A. H. MARKHAM, *The voyages and works of John Davis the navigator*. Londres 1880. (Hakluyt Society, tomo 59).

torios, pasos y estrechos; recorrió parte del golfo de Cumberland, y sin averiguar si era golfo ó estrecho, regresó á Inglaterra, á donde llegó el 30 de setiembre.

Según sus observaciones, el mar ártico permitía con mas ó menos dificultad, la navegación en varias direcciones que no había tenido tiempo de explorar; por cuyo motivo al año siguiente los patrocinadores de la idea le confiaron cuatro nuevos buques de 120, 60, 35 y 10 toneladas respectivamente. Para aprovechar mejor la estación favorable del verano polar, salió Davis un mes antes que la primera vez, y se halló ya el 15 de junio en la punta mas meridional de Groenlandia; pero encontrando mas nieblas espesísimas y mas barreras impenetrables de hielo que en el año anterior, llegó solamente, en 1.º de agosto, hasta los 66° 33' de latitud, aunque siempre mas lejos que su predecesor Frobisher. A su regreso quiso penetrar en el golfo de Cumberland en la firme convicción de que allí encontraría el paso marítimo al Asia; pero el 15 de agosto aquel golfo estaba todavía cerrado por el hielo, y Davis no tuvo mas campo de exploración que seguir la costa hacia el Sur. Habiendo llegado á los 57° de latitud en la costa del Labrador en 28 de agosto, se abstuvo de seguir mas adelante, emprendió el viaje de regreso y entró el 6 de octubre en el Támesis. El resultado mercantil de esta segunda expedición fué aun menor que el de la primera, si se exceptua el descubrimiento de riquísimas pesquerías; pero Davis, conforme escribió á su amigo Guillermo Sander-son, no perdió la esperanza de conseguir en otra estación mas favorable el deseado paso al Asia por cuatro puntos diferentes, á saber: por los que hoy se llaman estrechos de Davis y de Hudson, y por los golfos de Cumberland y de Frobisher. En aquella carta expresó además la convicción, que el tiempo ha confirmado, de que el continente americano acaba en el Norte enteramente en un archipiélago de islas.

Bajo estos auspicios fué posible reunir recursos para una tercera expedición á cargo del mismo Davis, el cual se hizo á la vela desde el puerto de Dartmouth en 19 de mayo de 1587 con dos buques mayores y otro pequeño. En 16 de junio llegó al estrecho de Gilbert, que había visitado tambien en sus viajes anteriores, situado en el lado occidental de Groenlandia á los 64° de latitud, y á cuya entrada se halla hoy la colonia dinamarquesa de Godthaab. Desde allí se dirigió el 21 de junio con su buque menor, que era una pinaza, hacia el Norte para explorar aquellas aguas, mientras los dos buques mayores debían ocuparse en la pesca y aguardar 16 días, en cuyo tiempo pensaba estar de regreso. Pero en lugar de aguardarle se marcharon dejando que su jefe se arreglara como pudiese cuando volviera de su exploración. Davis, encontrando la mar despejada, siguió la costa groenlandesa hacia el Norte mas allá del círculo polar y de la isla del Disco hasta los 72° 12' de latitud, donde todavía tenía hacia el Norte y Oeste mar libre. Llamó al punto extremo adonde llegó en el Norte al Sur de Upernivik, Hope Sander-son (Esperanza de Sander-son) que no está á 72° 12' como calculó Davis sino á 72° 42' lat. N. Queriendo dirigirse desde allí á Oeste, penetró el 2 de julio en el canal, abierto, pero que arrastraba témpanos, verdaderos islotes flotantes de hielo que le tuvieron varios días prisionero, hasta que al fin tuvo la suerte de poder salir y pasar á la costa occidental, donde en 31 de julio y en la noche siguiente atravesó un golfo dilatadísimo, que forma la entrada del estrecho de Hudson.

Desde allí dirigió su rumbo á Inglaterra y dió fondo en el puerto de Dartmouth el 15 de setiembre, convencidísimo de la existencia de un paso marítimo en el Noroeste, conforme escribió á los pocos días á Sander-son, y luego defendió en

una obra especial (1). En esta obra explica tambien las causas que impidieron la continuación de sus expediciones por aquel lado, y que consistían en el inminente ataque de la gran armada española y en la muerte del protector influyente cerca de la reina Isabel, su secretario Walsingham.

En el período de 1591 hasta 1593 hizo Davis un viaje al estrecho de Magallanes á las órdenes de Tomás Cavendish, y desde 1598 hasta 1605 varios viajes á la India, hasta que en el último, en la costa oriental de Malaca, cayó en manos de piratas que le mataron alevosamente el 29 ó 30 de diciembre de 1605.

No se habló mas de expediciones á las regiones polares hasta el reinado de Jacobo I, sucesor de la reina Isabel, en el cual se hicieron célebres Hudson y Baffin con sus descubrimientos importantes.

Enrique Hudson (2) hizo cuatro viajes á las regiones árticas, dos de ellos interesantes para la cuestión del paso del Noroeste. En el año 1609 recibió de la Compañía neerlandesa de Indias fundada en 1602, el encargo de hacer una nueva tentativa para buscar un paso marítimo á la China por el Norte de Europa y de Asia, es decir, en dirección esta vez del Nordeste, á cuyo fin se puso á su disposición el yacht *La media luna*; pero como salió demasiado temprano del Texel al mar, á saber, en 27 de marzo (estilo antiguo), encontró á principios de mayo todavía el mar helado apenas hubo doblado el cabo Norte de Escandinavia, con lo cual perdió toda esperanza de avanzar por aquel lado, y resolvió aprovechar el tiempo mejor, pasando á la América del Norte para buscar allí el deseado paso á China. Con este objeto á fines del mes de mayo se dirigió desde las islas Lofotes á las Féroes y de allí á Terranova, donde empezó desde los 35° 41' de lat. N. á registrar todas las bahías y ensenadas de aquel continente, navegando á lo largo de la costa en dirección Nordeste con la lentitud necesaria. Empleó todo un mes para explorar y determinar la corriente profunda que lleva desde entonces su nombre y que trazó hasta cerca de Albany. La grandísima importancia que dió á esta corriente fué causa de que los holandeses estableciesen al poco tiempo en la desembocadura del río Hudson una colonia que llamaron Nueva Amsterdam, y que cayendo después en poder de la Inglaterra cambió su nombre por el de Nueva York y se ha hecho la ciudad mas grande y mas poderosa de América.

En el año siguiente de 1610 aceptó Hudson de la Compañía inglesa La Moscovita, el encargo de continuar sus exploraciones por aquel lado hacia el Norte. Dirigió esta vez su atención al gran golfo notado ya por sus predecesores Frobisher y Davis al Mediodía de la *Meta incógnita*, al otro lado del cual presumía que debía existir el deseado paso al Grande Océano. En este gran golfo había penetrado ya en 1602 Jorge Weymouth, cuyo diario de bordo había facilitado á Hudson el erudito holandés Pedro Plancius.

Entre los nobles patrocinadores de las empresas y comercio marítimo ingleses como Sir Tomás Smith, Sir Francis Jones, Sir Dudley Digges, Sir John Wolstenholm, Sir James Lancaster, distinguióse el primero mas que todos por su desprendimiento generoso y patriótico, su celo desinteresado y sus amplios y atrevidos proyectos, no solo en favor del comercio inglés, sino en general en favor del aumento de los conocimientos geográficos. Sir Tomás Smith era uno de los socios mas activos de la Compañía La Moscovita, cuyo objeto

(1) Véase la obra de A. H. MARKHAM citada anteriormente, y la misma obra de DAVIS, *The Worldes hydrographical description*. Londres 1595.

(2) Véase G. M. ASCHER, *Henry Hudson, the navigator*; Londres 1860. (Hakluyt Society. Vol. 27.)

y accion conoceremos en el capítulo siguiente, y fué tambien uno de los fundadores de la Compañía inglesa de las Indias, establecida en el año 1600, y en 1615 de la «Compañía de Comerciantes de Lóndres para el descubrimiento del paso del Noroeste.»

Antes de establecerse esta última Compañía asocióse Smith con los citados amigos suyos para enviar á Enrique Hudson con un buque que llamaron la *Discovery* (Descubrimiento) al Noroeste. Hudson aceptó y los patrocinadores aprobaron su idea de explorar el golfo al Mediodía de la Meta Incógnita, visitado ya por Weymouth.

El 24 de junio estuvo el buque delante del estrecho de Hudson; pero hubo de retirarse para evitar la arremetida de los bancos de hielo flotantes que salian del golfo. Refugióse por lo pronto en la bahía de Ungava, y desde allí luchó tan penosamente con el hielo que la tripulacion cansada de tan duro é improbo trabajo manifestó el deseo de regresar á Inglaterra. Hudson no hizo caso, y siguió su rumbo, pero con tanta dificultad, que á fines de julio solo habia llegado á la isla de Salisbury á la salida occidental del estrecho, desde donde, viendo que la costa del Labrador se dirigia al Sur, y que el mar que tenia delante era vasto, tomó la direccion del Sudoeste. En la costa septentrional inmortalizó á los protectores de la expedicion llamando un cabo Wolstenholm, unas islas Digges y otro cabo Smith. Allí acaba el diario del eminente marino, no existiendo otro documento sobre la continuacion de la expedicion y trágico fin de Hudson mas que las notas de Abacuc Prickett, dependiente de Sir Dudley Digges, que iba á bordo. Por él se sabe que Hudson continuó siguiendo á gran distancia la costa del continente y la hilera de islas llamadas los Durmientes septentrionales y meridionales hasta la parte Sudoeste del golfo de James á los 52° de lat. N., donde dió fondo con intencion de invernarse. Habia destituido al timonel y al primer contra-maestre por conspiradores, poniendo en sus puestos á Roberto Bylot y Guillermo Wilson. El 10 de noviembre estaba el mar helado al rededor del buque de tal suerte que este ya no pudo moverse hasta el mes de junio del año siguiente. El invierno fué tan inclemente, que el odio de la tripulacion contra su capitán empedernido, duro é inflexible, llegó al último extremo, y el mismo Prickett escribió en su diario: «A mediados del mes de noviembre falleció nuestro condestable John Williams: Dios perdona al capitán el modo cruel con que ha tratado á este hombre.»

En el mes de junio de 1611 se encontró el buque otra vez en disposicion de navegar y en camino para el cabo Wolstenholm; pero no tardó en estallar la rebelion al amenazar Hudson á los discípulos con que los desembarcaria y abandonaria en una de aquellas islas inhospitalarias, no obstante que figuraba entre los jefes de la conspiracion Enrique Green á quien Hudson habia recogido, criado y educado en su casa, y llevaba en su compañía á sus expensas porque «tenia buena letra». Los sublevados, antes de verse expuestos en aquellas playas heladas, prefirieron exponer á su capitán. Apoderáronse pues de Hudson mientras dormia, le ataron y le pusieron con su hijo, niño todavía, y ocho compañeros fieles en una chalupa con algunas provisiones escasas. Estos infelices perecieron, pues jamás se volvió á tener noticia de ellos; pero al ingrato Green le alcanzó el castigo, porque el 29 de julio murió con algunos secuaces á manos de los indígenas junto á las islas de Digges. El buque regresó á Inglaterra.

En busca de Hudson y de sus compañeros de infortunio fueron enviados en 1612 dos buques á las órdenes de Tomás Button é Ingram, formando parte de la expedicion Roberto Bylot, el timonel y Abacuc Prickett; pero no descubrieron la menor huella de los desgraciados, no obstante que recorrie-

ron la costa septentrional y occidental del golfo hasta el rio Nelson, donde invernaron, teniendo por casualidad un invierno extraordinariamente benigno, porque el buque quedó encerrado en el hielo solamente desde el 16 de febrero hasta el 5 de abril.

Habiendo observado en el puerto de Nelson una marea de 15 á 18 piés, infirióse á su regreso en Inglaterra que el golfo de Hudson debía comunicar en su fondo Sudoeste con el Grande Océano, porque en un mar interior no podian alcanzar las mareas tan grande altura, y era evidente que si en el golfo venia la marea desde el Oeste, habia de existir por allí la comunicacion que se buscaba. Button no dudó un momento de la existencia de este paso marítimo.

El mismo buque, la *Discovery*, mandado por Hudson y Button, que en 1614 habia hecho con el capitán Gibbons el viaje á la costa del Labrador, salió otra vez en 1615 para aquellas regiones á las órdenes de Roberto Bylot y Guillermo Baffin (1). Este último conocia ya el mar polar, porque en 1612 habia ido con James Hall en calidad de piloto á la costa occidental de Groenlandia para descubrir indicios de los establecimientos normandos antiguos. Despues habia ido en los dos años siguientes á Spitzberg al servicio de la Compañía inglesa, llamada vulgarmente moscovita, con dos expediciones respetables. El paso del servicio de esta última compañía á la del Noroeste que enviaba al Norte la *Discovery* habia sido muy fácil, porque ambas estaban dirigidas por una misma persona, el ya citado Tomás Smith. Baffin, además de su práctica y experiencia, era uno de los marineros mas instruidos de su época, que unia la pasion por las observaciones científicas al arrojo, paciencia y decision del explorador ártico.

Aunque muy superior en este concepto al capitán Bylot, conformóse solo por amor á la ciencia á tomar parte en la expedicion en calidad de piloto.

En 27 de mayo penetraron los dos marineros con su buque en el estrecho de Hudson, donde poco despues Baffin trató por primera vez de determinar en alta mar la longitud por las distancias de la luna, método que habia enseñado ya en 1514 el astrónomo Juan Werner de Nuremberg, pero que no se habia puesto en práctica todavía. El 3 de julio, hallándose el buque cerca de la isla de Mills, situada en el extremo Noroeste del citado estrecho, trató el capitán de dirigirse al Norte al través del estrecho de Fox, pero aun allí nada indicaba la posibilidad de un paso marítimo al otro océano, porque las mareas seguian viniendo del Este, es decir del Atlántico. No fué así cuando los expedicionarios llegaron á la gran isla de Southampton al Oeste del estrecho de Fox, donde observaron una marea que venia del Norte, lo cual reanimó su esperanza de encontrar lo que buscaban. Por esto llamaron á un promontorio allí situado á los 75° de lat. Cabo del Consuelo (Comfort) en el primer momento de alegría; pero al dia siguiente vino el desengaño, porque vieron limitado todo el horizonte desde el Noroeste hasta el Nordeste por tierra firme con su correspondiente anchísima faja de hielo, y en el mar libre solo una marea insignificante; de modo que allí de ningún modo podia desembocar un canal que uniera los dos océanos.

Desde allí regresaron al extremo Sudeste de la isla de Southampton, y dieron fondo en alta mar para poder observar mejor las mareas y su direccion. Allí notaron que la de la marea alta era de Sudeste á Noroeste, y la de la marea baja de Noroeste á Sudeste; y aunque poco pronunciada en ambos casos, bastó para desilusionar completamente á todos los que creian en la existencia del paso marítimo deseado y buscado

(1) Véase CLEMENTE R. MARKHAM, *The voyages William Baffin*. Lóndres 1881 (Hakluyt Society)

en el golfo de Hudson. En vista de esto, dispusieron los expedicionarios su regreso y dieron fondo el 6 de setiembre en el puerto de Plymouth sin haber tenido una sola baja en la tripulacion en todo el viaje.

Desengañado por este lado, dijo Baffin que solo podia encontrarse el paso deseado en la prolongacion del estrecho de Davis. Para averiguarlo fué enviado otra vez con Bylot y el mismo buque al año siguiente, 1616, á la misma region; y

esta vez se encaminaron directamente al estrecho de Davis y llegaron el 30 de mayo á Hope Sanderson á los 72° 42' de lat. N.; desde cuyo punto empezaron sus exploraciones propias. Hasta el 10 de junio siguieron la costa de la Groenlandia hácia el Norte; una tentativa de apartarse de la costa y abrirse camino á la parte Oeste del golfo por entre los témpanos flotantes en el centro, no dió resultado y fué preciso volver á la ruta de la costa. Continuaron pues costeano en



Nordenskiöld

direccion Norte hasta el estrecho de las Ballenas á los 77° 30' de latitud, llamado así por el gran número de estos cetáceos que vieron, y mas allá hasta el estrecho de Smith, á cuya entrada estuvieron á merced de los vientos y de la mar agitada á causa de la espesa niebla que impedía ver nada. Al llegar al otro lado del estrecho, se hallaron el 10 de julio en la embocadura del de Jones, y el 12 en la de Lancaster, donde realmente se halló el buque á la entrada del buscado paso marítimo del Noroeste; pero los expedicionarios no lo conocieron, porque aunque dieron á aquella embocadura el nombre de «Sund» que significa estrecho, no queria decir esto que creyesen haber encontrado todo un paso marítimo de Océano á Océano. Baffin mismo escribió: «Desde el estrecho de Lancaster fué disminuyendo nuestra esperanza de en-

contrar un paso marítimo, porque desde allí nos separaba constantemente de la costa un banco no interrumpido de hielo á lo largo del cual seguimos hasta el 14 de julio, en cuya fecha vimos extenderse la tierra firme hasta los 70° 30' de latitud N. Queriendo atravesar los hielos flotantes en direccion Este para llegar á las aguas de Groenlandia, quedamos encerrados entre los témpanos que nos arrastraron hácia el Sur hasta los 65° 40' de lat. N.»

Esto, y los muchos enfermos que habia á bordo, hicieron renunciar á Baffin á continuar sus exploraciones de la costa occidental, y regresó en su consecuencia á Inglaterra echando anclas en el puerto de Dover el 30 de agosto.

En una carta que escribió luego á Juan Wolstenholm, declaró Baffin su conviccion de que el golfo de su nombre, al

Norte del estrecho de Davis, no era embocadura de ningún estrecho ni paso marítimo, como él mismo había creído antes de convencerse por sus propios ojos de lo contrario; y cerró la carta con las siguientes palabras: «Puedo asegurar sin ninguna clase de fanfarronería, que nunca se han hecho en menos tiempo descubrimientos más útiles, si se tienen en cuenta las dificultades que ofrecen a una navegación tan próxima al polo los hielos y la increíble desviación de la aguja magnética, que a no emplear cuidados exquisitos hacen imposible la construcción de un mapa exacto.»

Posteriormente quiso buscar el mismo marino la embocadura del paso marítimo por el Norte de América al otro lado opuesto que mira al Asia, porque entró al servicio de la Compañía de Indias con cuyo concurso quizás contara para realizar su idea favorita; pero la muerte se interpuso. Después de haber hecho un viaje a la India, recibió de la Compañía el encargo de arrojar a los portugueses de Ormuz, en combinación con el rey Abás de Persia; y en 23 de enero de 1622 le mató una bala de cañón durante el sitio de la ciudadela portuguesa de aquella plaza.

Dos siglos y dos años pasaron sin que se volviera a hacer tentativa alguna para explorar la parte septentrional de la bahía de Baffin, bien que las expediciones balleneras recorrieran aquellas aguas sin cesar y con resultados muy provechosos para los empresarios. Hasta el año 1818 nadie se cuidó ya del paso marítimo por el Noroeste; mas desde el citado año volvió a agitarse en Inglaterra esta cuestión, y después de un gran número de exploraciones heroicas y brillantes, Mac Clure pudo demostrar hasta la evidencia en 1850 la existencia del paso marítimo, cuya embocadura oriental se encuentra en la bahía de Baffin y pasa por el estrecho de Lancaster. Verdad es que no ha sido posible realizar este viaje por el Norte de América a causa de los obstáculos extraordinarios que ofrecen en aquella región polar los hielos. El beneficio material que produjeron tantas expediciones al Norte, siguió siendo grande para el comercio inglés durante el siglo XVII, pues en el año de 1631 salieron otras dos expediciones distintas, una mandada por el capitán Fox para explorar la parte septentrional, y otra a las órdenes de James para visitar la parte meridional de la bahía de Hudson; y después en 1670 formóse a excitación del príncipe Rupert una «Compañía de aventureros ingleses (es decir de investigadores) para comerciar en la bahía de Hudson» principalmente en pieles. Esta compañía llegó a absorber todo el comercio de la América del Norte, y a ella debió y debe la Inglaterra su influencia y poderío pasado y presente en toda la mitad septentrional de aquel continente.

CAPITULO V

EL PASO MARITIMO DEL NORDESTE

1.—Tentativas de los ingleses para buscar el paso del Nordeste, y la Compañía llamada Moscovita.

Sebastian Cabot, que con su padre, como hemos visto, fué el primero que propuso en Inglaterra buscar el paso del Noroeste para la India, fué también el iniciador del pensamiento de buscar una comunicación marítima entre Europa y los países más ricos del Asia, pasando por el Norte y Nordeste de los dos continentes. Verdad es que el hijo Sebastian Cabot no capitaneó ninguna expedición al Nordeste, porque era ya octogenario cuando propuso este proyecto, pero prestó a la empresa su gran experiencia y su eficaz impulso.

Sorprende a primera vista que se haya aguardado hasta el año 1553 para hacer por primera vez una tentativa en busca de una comunicación marítima con la China y la India por

el Norte de Europa y de Asia; pero esta tardanza se explica consultando los mapas de aquella época que demuestran que las regiones polares eran desconocidas mientras las costas africanas y las de la América del Sur están trazadas ya con mediana exactitud. Los italianos, que eran los maestros de la cartografía, traficaban y navegaban en todas las partes conocidas y que se iban descubriendo, menos en el extremo Norte de Europa, y todavía menos que en ninguna parte, en el Norte de la Escandinavia. El comercio con estas comarcas hasta Bergen y Drontheim estaba principalmente en manos de las ciudades anseáticas, y estas no gastaban cartas de marear, sino instrucciones escritas, ó manuales. Por los mejores mapas de aquel tiempo se ve que se seguía creyendo en una comunicación continental entre el Norte de Europa y la América hacia la Groenlandia, como lo prueban los mapas de Nicolás Donis en el Tolomeo impreso en Ulm en 1482; el mapa-mundi del 1513 y el de Jacobo Ziegler publicado en el año 1532 en Strasburgo. Con esta creencia era naturalmente excusado pensar en una comunicación marítima, aunque existiera, entre las costas occidentales de la Escandinavia y el Mar Blanco.

Por lo demás era tan insignificante el tráfico que se hacía entre las dos comarcas, que el resto de Europa y mucho más el Mediodía lo ignoraba completamente. Lo mismo puede decirse del que hacían las pequeñas y frágiles embarcaciones rusas, algunas de las cuales llegaron hasta la Nueva Zembla y hasta la entrada del Mar Cario. En el siglo XVI buques ingleses encontraron señalada con cruces la entrada de un puerto seguro en la costa occidental, ó sea en la «Tierra Nueva.» En el año 1496 un enviado ruso, llamado David, hizo la travesía desde el Dwina hasta Drontheim por mar, según refiere Segismundo de Herberstein que fué enviado dos veces en 1517 y 1526 por el emperador de Alemania en calidad de embajador a Moscou (1). Un miembro de esta embajada, Gregorio Istoma, menciona el castillo noruego Vardöhuns, más allá del cabo del Norte, castillo que en aquella época existía ya para guardar la frontera por aquel lado, y designa la costa de la península de Cola que desde el citado fuerte se dirige hacia el Sur con el nombre de costa murmánica, que todavía conserva y que significa *normanda*; lo cual prueba que en época anterior fué visitada ya por marinos escandinavos, y que estos conocían desde mucho tiempo las costas septentrionales de Europa; pero como hemos dicho, este conocimiento no pasó más allá de aquellos pueblos a no ser como un rumor vago. Gomara en su Historia general, impresa en Amberes en 1554 dice (fol. 16 vuelto): *Agora ay mucha noticia y esperiencia como se navega de Noruega hasta passar por debaxo del mesmo Norte, y (en el fol. 10): Y continuar la costa hacia el Sur la buelta de China. Olao Godo* (obispo sueco llamado también Magno a quien Gomara conoció en Roma) *me contava muchas cosas de aquella tierra y navegacion.* Este mismo obispo Olao Magno, en el mapa de su Historia de los pueblos septentrionales, publicada en 1567 en Basilea (2), lleva equivocadamente el extremo Norte de la Escandinavia hasta los 84° de latitud Norte, mientras mucho antes, en 1525, el cartógrafo florentino Verrazzano lo coloca exactamente a los 71° conforme se ve en su carta a Francisco I de Francia, que ya hemos mencionado en otra parte, en la cual dice: «El extremo de Europa, que es el de la Noruega, está a 71 grados» (3).

(1) Véase *Rerum Moscoviticarum comentarii; Navigatio per mare glaciale*. Parte II, fol. XXVIII. Viena 1549.

(2) *Historia de gentium septentrionalium variis conditionibus*, Basilea 1567.

(3) Véase ASHER, *Hudson the navigator*, pág. 226.

Puede decirse que las primeras noticias exactas sobre las costas septentrionales, ó mejor dicho árticas de Europa se debieron a las relaciones citadas de Herberstein, y no sería extraño que su obra, en la cual se mencionan los ríos Obi é Irtych de la Siberia, hubiese resuscitado algún proyecto antiguo de Cabot, y que este proyecto hubiese parecido más factible después de adquiridos los conocimientos nuevos ó como en otras empresas atrevidas había sucedido, a consecuencia de un grande error ó ilusión que aumentó el entusiasmo. El caso fué, que según había sabido Herberstein, el río Obi salía del lago Kitiaisk, y de esta noticia se dedujo como cosa indudable que un lago de este nombre solo podía estar situado cerca del Catai ó Quitai, ó sea de la China; por manera que pudiendo llegar por mar al río Obi, también se llegaría remontándolo ó siguiendo la costa hasta China, a pesar del obstáculo no invencible del promontorio de Tabin, que los cartógrafos colocaban en aquella región siguiendo una noticia mal interpretada de Plinio (lib. VI, 20), y que se prolongaba nada menos que hasta los 75° de latitud Norte.

Este promontorio fabuloso existe realmente bajo el nombre de Chellusquin y se extiende hasta los 77° 36' según han probado los exploradores que llegaron hasta allí en el siglo pasado, siendo verdaderamente un enigma cómo pudo llegar la noticia de su existencia a las naciones antiguas. Verdad es que la historia de la ciencia geográfica nos ofrece otros ejemplos de intuición, pues que cuatro años antes de descubrir Magallanes el estrecho de su nombre, lo trazó ya en su mapa el alemán Schöner como trazó igualmente el promontorio de Tabin de que acabamos de hablar. El estrecho de Behring, figura ya bajo el nombre de Aniano en los mapas del siglo XVI, como divisorio del Mundo antiguo y el nuevo.

No se disimuló a Cabot que una exploración de las costas septentrionales de Europa y Asia hecha con el objeto de encontrar por aquel lado una comunicación marítima, requería recursos muy considerables que solo podían esperarse del patriotismo del comercio inglés. En efecto, en 1553, cuatro años después de la publicación del libro de Herberstein, con siguió Cabot la formación de una sociedad mercantil destinada a hacer la competencia a la liga anseática que se jactaba de poseer privilegios importantes concedidos por el mismo gobierno inglés. Esta sociedad nombró a Cabot su presidente vitalicio y se constituyó bajo la denominación siguiente: *Mistry, Company and fellowship of merchant adventurers for discovery of unknown lands*; que indicaba el propósito de abrir al comercio inglés países nuevos y desconocidos donde no encontrara competidores, como la liga anseática y otros.

La primera expedición que habilitó esta sociedad, consistió en tres buques de 160, 120 y 90 toneladas de cabida mandados por Sir Hugo Willoughby por ser «muy perito en el arte de la guerra» Bajo sus órdenes iban los capitanes Ricardo Chancellor y Estéban Burrough. Hicieron a la vela en el Támesis el 10 de mayo (estilo antiguo) de 1553, vitoreados por el pueblo inglés que había acudido para verlos partir (1). El 27 de julio dieron fondo junto a las islas Lofotes y desde allí tomaron rumbo al Norte. A mediados de agosto una tempestad dispersó los tres buques. Willoughby con su buque y el más pequeño de los tres fueron llevados mucho más allá del Cabo Norte, que en esta ocasión adquirió por primera vez importancia para la marina europea, hasta una costa llana é inaccesible por el hielo, que quizás era la isla Colguyeff (2). Desde allí volvieron los dos buques

(1) La relación de este viaje se encuentra en la colección HAKLUYT *Principal Navigations*. London 1598, pág. 234 y siguientes.

(2) Véase NORDENSKJOLD, *La Circunnavegación del Asia y de Europa*, I, 58.

atrás y llegaron el 18 de setiembre a la costa de Laponia, donde determinó Willoughby invernar en el pequeño río Varsina (antiguamente Arzina) a los 68° 20' de latitud Norte; mas como ninguna práctica tenía de los inviernos polares, murieron él y toda la tripulación de los dos buques. En 1555 algunos marineros rusos encontraron el lúgubre campamento, y llevaron el cadáver del jefe de la desgraciada expedición a Inglaterra.

El tercer buque de la expedición mandado por Ricardo Chancellor, viéndose solo después de la tempestad del mes de agosto, recaló en Vardöhuns, donde aguardó una semana al jefe y a los otros dos buques; y como no llegaron, continuó solo la exploración hasta un pequeño convento llamado de Cholmogory, que halló junto a la embocadura del río Dwina en el Mar Blanco, donde ahora se halla la ciudad de Arcángel. Allí encontró Chancellor acogida hospitalaria para él y su gente. El czar, que entonces residía en Moscou, avisado por correos montados de la llegada de un buque inglés a aquel punto extremo de su imperio, deseó ver al capitán y le invitó a pasar con su gente a Moscou donde se quedaron efectivamente la mayor parte del invierno, regresando después con su buque a Inglaterra en 1554.

El programa de la Sociedad fundada por Cabot, de buscar tierras desconocidas y entrar con sus habitantes en relaciones comerciales, se había cumplido; y Rusia no dejó escapar este descubrimiento de la comunicación marítima entre sus costas septentrionales y la Europa occidental, fomentando esta vía mercantil. Del mismo modo el gobierno inglés concedió fueros gremiales a la compañía descubridora llamada vulgarmente por esto la *Compañía moscovita*. Esta compañía todavía existe bajo la denominación de «Asociación de comerciantes ingleses para el descubrimiento de nuevos mercados.» (*Fellowship of English merchants for discovery of new trades*); pero su archivo, que ciertamente contenía documentos importantes para la historia del comercio de Inglaterra, quedó destruido en 1666 en un incendio.

El buen resultado obtenido por la primera expedición exploradora no hizo perder de vista en Inglaterra el gran objeto de buscar el camino de la India; y en 1556 fueron enviados Chancellor otra vez al convento de Cholmogory (Arcángel), y Estéban Burrough (3) con orden de llegar hasta la embocadura del río Obi, y hacer otro esfuerzo mas para descubrir el paso del Nordeste (*intending the discovery of the north-east passage*). Cabot a pesar de su avanzada edad cuidó personalmente de los preparativos y se despidió del capitán Burrough a bordo del buque cuando se hizo a la vela en Gravesend el 27 de abril.

Chancellor hizo su viaje; pero naufragó y pereció a la vuelta en la costa de Escocia cerca de Aberdeen. Burrough encontró el 11 de junio al otro lado del cabo Norte en la costa lapona barcas de vela y remo rusas, que enseñaron al capitán inglés el derrotero para llegar a la embocadura del Pechora. El fácil manejo y gran velocidad de estas embarcaciones permitían a sus tripulantes llegar a puntos donde los buques mayores no habían penetrado ni tenido interés en penetrar hasta entonces, y esto explica que aquellos pueblos del Norte tuviesen conocimiento exacto de las costas del Mar Glacial.

El 15 de julio entró Burrough en el mencionado río, y cinco días después siguió su marcha por la costa meridional de la Nueva Zembla. Bajo este nombre conocían ya los rusos aquella lengua de tierra que forma dos islas y limita el Mar Cario por el Oeste. Burrough navegó en dirección Oeste hasta que el patron de una barca rusa le convenció de que para encontrar el río Obi tenía que retroceder y dirigirse al Este, para lo cual le dió las explicaciones necesarias. Siguió el capitán

(3) HAKLUYT; *Principal Navigations*. Londres 1598.