

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 Cholgogory, 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 Cholgogory (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.

inglés el consejo y llegó hasta la isla de Vaigach, donde permaneció algún tiempo; pero cuando quiso penetrar el 23 de agosto en el Mar Cario le sorprendió una tempestad terrible que le obligó a volver atrás. Quiso invernar junto al Dwina y continuar su viaje al Obi el año siguiente; pero cambió de parecer y regresó a Inglaterra.

La compañía mercantil, llamada la Moscovita, abandonó por lo pronto sus proyectos de descubrimiento de la comunicación marítima y de la embocadura del Obi, y se ciñó al comercio con la cuenca del Dwina, probablemente a consecuencia de la muerte de Cabot ocurrida en 1557, cuyo plan quedó paralizado hasta que Frobisher hizo tentativas en este sentido, bien que sin resultado en los años 1575 hasta 1577. Entonces envió la compañía citada otros dos buques al río Obi y a China, mandando uno Arturo Pet, que había hecho el primer viaje como marinero a las órdenes de Chancellor, y el otro Carlos Jakman. Estos buques se hicieron a la vela desde el puerto de Harwich el 30 de mayo de 1580, y después de pasar el Cabo del Norte, se separaron. El capitán Pet pasó por el Norte de la isla de Vaigach, por el estrecho del Mar Cario, y luego al Sudeste entre la costa y un inmenso campo de hielo y finalmente tuvo que refugiarse en un puerto de la costa oriental de la isla de Vaigach donde se reunió otra vez con su compañero el capitán Jakman. Como los dos buques habían recibido averías graves de los témpanos de hielo, resolvieron ambos capitanes retroceder y abandonar el Mar Cario que habían sido los primeros en visitar. Pet llegó el 26 de octubre a Inglaterra, y Jakman pasó el invierno en la costa de Noruega, desde donde a la primavera siguiente en un buque dinamarqués hizo un viaje a Islandia, y no se volvió a saber más de él.

Nordenskiöld dice en su «Circumnavegación de Europa y Asia» lo siguiente respecto de estos dos capitanes. «Pet y Jakman fueron los primeros navegantes y exploradores del paso del Nordeste que se arriesgaron entre los bancos de hielo flotantes, en cuya empresa se condujeron con circunspección y arrojo, y a ellos pertenece la gloria de haber sido los primeros marinos que penetraron con sus buques desde la Europa occidental en el Mar Cario.» Barrow al contrario y con injusticia manifiesta consideró a ambos como marinos vulgares (1), y sin embargo no ha habido posteriormente ningún otro capitán inglés que en aquella región hiciera lo que ellos, aunque a la verdad, no hubo tampoco otras expediciones inglesas que continuaran las exploraciones del paso del Nordeste, porque los holandeses se encargaron de ellas.

2.—Las expediciones holandesas en busca del paso del Nordeste y la contienda por la posesión de Spitzberg.

Los holandeses no tardaron en seguir las huellas de los ingleses en busca del paso del Nordeste. Cuando el capitán Estéban Burrough regresó a su país después de haber pasado un invierno en Arcángel, encontró más allá de Vardöhuns holandeses que se establecieron en Cola y traficaron con los lapones y en sus costas. Desde Cola en 1566 dos negociantes de Amberes Simon de Satuigen y Cornelio de Meijer siguieron por mar toda la costa hasta el río Onega, y desde él pasaron a Moscú.

Más importante para el comercio de Holanda con el Mar Blanco fué el viaje del comerciante Oliverio Brunel de Bruselas, que después de haber llegado en 1565 a Cola en un buque holandés, navegó hasta Arcángel ó sea hasta el convento de Cholmogory en una pequeña barca de pescar rusa.

(1) BARROW. *A chronological history of the voyages into de arctic regions*. Londres 1818, pág. 99.

Los ingleses, movidos de envidia, hicieron creer a los rusos que Brunel era un espía, y consiguieron que fuera preso en Jaroslaff en la cuenca superior del Volga; mas por la intercesión de los hermanos Anikieff, comerciantes rusos, recobró la libertad y agradecido a sus protectores trabajó por ellos durante muchos años viajando por su cuenta en todo el Norte de Rusia hasta el río Pechora y adquiriendo de consiguiente un conocimiento exacto de todas aquellas dilatadas comarcas. Deseando además abrir a las mercancías rusas mercados en el Occidente se dirigió con algunos parientes de los hermanos Anikieff a la colonia holandesa de Cola, donde contrató un buque holandés y con él pasó con sus compañeros a Dortrecht. El resultado de este viaje fué tan provechoso, que dió lugar a relaciones mercantiles seguidas entre la Rusia, la colonia de Cola y la Holanda, sirviendo Brunel en adelante de agente entre las plazas de comercio principales de esta línea (2).

En el año 1577 Brunel regresó a Moscú en compañía de Juan van de Valle, representante de la casa holandesa de Gillis van Eychelberg, llamado Hoofman, y todavía en el mismo año indujo a esta casa a enviar el primer buque holandés al río Dwina. No tardaron en hacer lo mismo otras casas holandesas y luego se estableció allí permanentemente Melchor de Moncheron, como factor y representante de su opulento hermano Baltasar de Moncheron. El primero persuadió en 1584 al capitán Adriano Krijt a que buscara un fondeadero mejor que la boca del río llamada de Pudochemsko, en la cual hasta entonces habían tenido costumbre de anclar los buques holandeses. El capitán encontró el sitio deseado junto al convento dedicado al arcángel San Miguel, y pronto se desarrolló allí una población llamada Nueva Cholmogory ó Arcángel, tan próspera que los ingleses se vieron precisados a trasladar a ella también su factoría en 1591.

En 1581 volvió Brunel a los Países Bajos su patria, con el objeto de contratar marinos holandeses para cuatro buques que los hermanos Anikieff habían hecho construir en Suecia expresamente para abrir relaciones mercantiles con el país del Obi. Pasando por el Báltico, había visitado Brunel al cosmógrafo Juan Balak en Arensburg, población principal de la isla de Oesel. Este sabio le dió una carta de recomendación para Gerardo Mercator, el cartógrafo más célebre de su época, a quien al mismo tiempo comunicó los datos que le había facilitado Brunel sobre la región ártica de Europa y Asia. En esta carta describió Balak con mucha exactitud el Pechora, Vaigach y el Mar Cario, mientras son muy vagos y erróneos los datos que da sobre el país más allá del río Obi; porque presenta el famoso lago de Catai que se suponía que desagüaba en el Obi como limítrofe y aun parte integrante de la China, y llama al pueblo que habita sus orillas *caracal-maco* (3). Los datos de Brunel confirmaron los dados por Pet y Jakman que el año antes habían penetrado en el Mar Cario conforme sabemos.

Brunel dejó la casa que representaba, y quizás para conquistar para su país el honor y el provecho de establecer un tráfico directo entre la Europa occidental y las bocas del Obi, organizó con varios capitalistas holandeses una expedición con la cual se dirigió en 1584 al Mar Cario; pero lo único que se sabe de esta empresa es que perdió su buque en el viaje de regreso junto al Pechora, por cuya razón no

(2) J. K. J. DE JONGE. *De opkomst van het Nederlansch Gerag in Oost-Indië*. S'Gravenhage 1862. pág. 10.—S. MULLER *Geschiedenis DER NOORDSCHE COMPAGNIE*. Utrecht 1874.

(3) La carta de este Balak se halla impresa en la obra de Hakluyt, I, 509. Londres 1598.

volvió a Holanda, y pasó a Dinamarca y ofreció allí sus servicios para llevar expediciones a Groenlandia. Allí acaban las noticias que se tienen de él; pero se sabe que ya no existía cuando los holandeses verificaron sus grandes exploraciones en dirección Nordeste, cuya iniciativa pertenece a Baltasar de Moncheron, que a fines de 1593 presentó al statouder Mauricio de Orange y Oldenbarneveldt el proyecto de ir por el Mar Cario a China, ofreciendo encargarse de la cuarta parte de los gastos. Los Estados Generales sin embargo, después de estudiar muy detenidamente este proyecto, resolvieron en 16 de mayo de 1594 hacer todo el costo por cuenta del Estado, a cuyo fin aprontó el almirantazgo de Zelanda y de la Holanda septentrional dos buques, y el gobierno de Amsterdam, a excitación del cosmógrafo Pedro Plancius, un tercer buque y además un yatch. Los cuatro buques debían marchar a las órdenes del capitán Cornelio Nay, natural de Enkhuizen, hasta su llegada a la isla Kildin en la costa de Laponia, y desde allí separarse. Los dos buques, armados por los Estados Generales tenían orden de pasar por el estrecho de Vaigach al Mar Cario, y desde allí al Cabo Tabin y hasta el estrecho de Aniano, y el buque y el yatch aprontados por la ciudad de Amberes llevaban instrucciones para dar la vuelta a la Nueva Zembla a fin de evitar el Mar Cario del cual se estaba en duda si comunicaba ó no con el Océano Glacial, al paso que se creía relativamente fácil el rodeo por la Nueva Zembla, porque Plancius seguía la opinión de Mercator que había escrito en su mapa de la región polar: *Euripus ob celerem fluxum nunquam congelatur*; es decir, que «el Mar Glacial nunca se congela a causa del rápido cambio de las mareas».

Cornelio Nay era ya práctico en aquellas aguas, porque había visitado diferentes veces el Mar Blanco por cuenta de Baltasar de Moncheron. El segundo buque estaba mandado por el capitán Brandt Tetgales (también natural de Enkhuizen), y los buques de Amsterdam por Guillermo Barendszon. Juntos salieron el 5 de junio 1594 del Texel, y juntos llegaron el 23 del mismo mes a Kildin, donde se separaron. Nay con Tetgales se dirigió el 2 de julio al estrecho de Vaigach; el 5 vióse rodeado de hielo; el 18 llegó felizmente a la desembocadura del Pechora; el 21 dió fondo en la costa de Vaigach y el 1.º de agosto continuó su rumbo pasando por el estrecho llamado *de Nassau* por los holandeses, hasta el Mar Cario, donde al principio tuvo que luchar todavía con témpanos de hielo. Sin embargo, encontrando el 11 de agosto a los 71º de latitud Norte la mar despejada, no dudó ya de haber hallado el paso marítimo al Asia oriental; y creyendo haber pasado la embocadura del Obi, pues por tal había tomado la bahía de Cara, y haber llegado hasta el promontorio de Tabin, contentóse con este resultado y dispuso su regreso a Holanda.

El 16 de agosto se encontró con los buques de Amsterdam que desde Kildin se habían dirigido al Nordeste. El capitán Barendszon que los mandaba había visto el 4 de julio a los 73º 25' la costa occidental de Nueva Zembla que siguió hasta los 78º donde junto al cabo Glacial encontró una inmensa llanura de hielo que le obligó a volver atrás; pero varias cruces plantadas en la costa de una isla situada a los 77º 55' le convencieron de que los rusos habían ya llegado por lo menos hasta allí antes que él.

Ambas expediciones regresaron juntas a Holanda, donde pareció tan favorable el resultado, y especialmente la noticia de haber encontrado Nay el mar despejado hasta Tabin, que el gobierno resolvió seguir adelante, y a fin de reservarse el monopolio de esta comunicación marítima, fortificar el estrecho de Nassau. En su consecuencia habilitó por resolución del 9 de mayo de 1595 una escuadra más numerosa para

abrir «la navegación a los reinos de China y del Japon (1),» no dudando ni remotamente del completo éxito de la empresa. La escuadra se componía esta vez de 7 buques, facilitados 2 por Amsterdam, 2 por Zelanda, 2 por Enkhuizen y 1 por Rotterdam, fletados algunos hasta con mercancías para la China. El mando en jefe fué confiado al mismo Cornelio Nay; Tetgales fué nombrado según jefe, y Barendszon piloto mayor. Además formaban parte de la expedición Lindschoten, el historiador de estos viajes polares, y con carácter de comisarios del gobierno Hermskerk y Rijn (2). Pero se perdió demasiado tiempo en los preparativos; de modo que la flota se hizo a la mar tarde, saliendo el 2 de julio del Texel. Cuando llegó al cabo Norte era el 10 de agosto, y el 17 encontró ya témpanos flotantes, bien que a pesar de esto consiguió el 24 pasar el estrecho de Nassau y penetrar en el Mar Cario. Allí las masas de hielo, cada día más formidables y compactas, rechazaron los buques hasta la isla de Vaigach. Todas las tentativas que hizo entonces Barendszon para atravesar el círculo de hielo en que se veía encerrado fueron infructuosas; la estación se hizo cada día más ruda y el frío más implacable. Con sentimiento profundo se convenció el capitán en 15 de setiembre de que era completamente imposible avanzar; y aunque tenía noticias de que los rusos conservaban todavía su comunicación hasta más allá del Obi con otro río llamado Gilisi, es decir el Yenisei, no fué posible a los holandeses hacer lo mismo. El célebre Nordenskiöld (véase su obra, tomo I, pág. 217) opina que los holandeses tuvieron en su primero y segundo viaje el acceso libre a las bocas del Obi y del Yenisei; y si hubiesen continuado su viaje hasta llegar a puntos habitados en las bocas de cualquiera de estos ríos, habría resultado ya indudablemente a principios del siglo XVII un comercio considerable entre la Europa occidental y el Norte del Asia.

Era ya entrado el mes de noviembre cuando los buques regresaron a Holanda; pero el mal éxito de su misión no enfrió el entusiasmo de los comerciantes. Principalmente fué Linschoten el que animó a todos a hacer nuevos esfuerzos, citando el ejemplo de los portugueses que tan perseverantes habían sido hasta descubrir y llegar al extremo meridional del Africa y doblarlo, y ver recompensados tan brillantemente su constancia, sus sacrificios y valor. La comunicación marítima por el Nordeste con la China y la India estaba, según él, probada por los viajes de los rusos al Obi y al Yenisei; solo faltaba estudiar y conocer mejor las circunstancias atmosféricas, y sobre todo las de la congelación y del deshielo en aquellas regiones, para acertar la época más favorable del año. Para averiguar estas condiciones aconsejó enviar al principio de la primavera dos buques pequeños a la isla de Vaigach donde aguardarían el deshielo y el despreñamiento de los grandes témpanos para seguir después los derroteros de las embarcaciones costaneras rusas hasta el Obi y pasar de allí al Yenisei donde deberían invernar, y al mismo tiempo reunir noticias de los habitantes para continuar su viaje al Grande Océano y al Mar de la China. Los Estados Generales, sin embargo, no quisieron dar más recursos y se limitaron a fijar un premio de 25,000 florines para el buque que primero llegara por aquella ruta felizmente a China. En cambio el municipio de Amsterdam resolvió costear para el objeto dos buques, uno de 50 a 60 toneladas y otro de 30,

(1) S. MULLER *Geschiedenis*, pág. 39.

(2) LINSCHOTEN publicó en 1598 la *Descripcion del viaje a las regiones polares* y en 1599 el *Viaje a las Indias Orientales*, y GERRIT DE VEER publicó en francés en 1598 la descripción de los tres viajes de Barendszon, de la cual se hicieron dos traducciones, una en holandés, y otra en latín.