

El primer vuelo sobre el Polo Sur

=Envío de la autora=

En la hazaña que acaba de realizar Richard Evelyn Byrd—el primer vuelo sobre el Polo Sur—nada desentona, todo es perfecto y en ella están presentes los principales inventos modernos. *La ciudad y las Sierras* de Eça de Queiroz, se viene al punto a la memoria. Las asperezas del arrojo han sido limadas en el curso de la organización facilitada por la munificencia de sociedades científicas, del esnobismo y del comercio yanquis. Para los habitantes de esta parte del planeta en donde las presentes líneas se escriben, el orden científico dentro del cual se desarrolla la aventura, llega a lo maravilloso, pues la ciencia y el orden en general, son casi desconocidos para la mayor parte de nosotros, gobernantes y gobernados.

Con Byrd, el valor no parte a locas, sino con la seguridad de la flecha que arranca de un arco manejado por tirador experto cuyo ojo ha estudiado bien el blanco. Hay en los menores detalles un gran respeto por la vida que se va a arriesgar. Las dolorosas y tremendas experiencias de Amundsen, Scott, Shackleton y Mawson, son las piedras que sirven de base a la admirable máquina que es la expedición de Byrd.

¡Diecinueve años ya, entre estos aeroplanos que rayan atrevidos el helado e imponente silencio de las tierras antárticas, iluminadas a veces por la magia diabólica del sol verde, y aquellos pobres ponies de Scott que tanto contribuyeron a su fracaso! ¡Cuántas diferencias entre el confort que reina en la *Pequeña América* y la tienda solitaria en donde Scott muere de fatiga, hambre, frío y pena! En la primera, las casas bien construidas, con su sistema de calefacción, con luz eléctrica, cañería, baños de luz de sol artificial para los expedicionarios, bañeras plegadizas, cepillos de dientes, cabeza y manos, jabón y navajas de afeitarse, sábanas y fundas de almohada, una biblioteca de 2.000 volúmenes, una estación radiográfica que permite no sólo comunicarse diariamente con el mundo civilizado, sino escuchar los conciertos, con todo y aplausos, que el *New York Times* organiza para solaz de Byrd y compañeros, y con una alimentación cuyas calorías han sido calculadas para cada hombre y cada perro diariamente, y en la que las vitaminas, sobre todo la vitamina C del limón, enemiga del escorbuto, fueron tomados muy en cuenta. En tanto que la segunda, es una tienda de piel que cubre a un hombre moribundo y a Scott que prefiere morir antes que abandonarlo. En 15 horas y 51 minutos recorren en el trimotor *Lloyd Bennett* 160.000 millas cuadradas. Amundsen en 1911, cuando descubrió el Polo Sur, gastó siete meses en ir y volver de la base al Polo.

Los dioses son propicios a Byrd, desde el principio hasta el fin. De los 42 hombres que viven 14 meses en esas regiones en que el silencio, la soledad y la desolación se convierten en hielo y en sensación de misterio y espanto; en donde los únicos signos de vida los dan



El Almirante Byrd, en su vuelo al Polo Sur, honra la memoria de su amado compañero Floyd Bennett, fenecido en 1928; deja caer al volar sobre el Polo una bandera de los E.E. U.U., atada a una piedra cogida de la tumba de Bennett, en Arlington.

las ballenas gigantescas que sacan la cabezota fuera del agua, las focas y las morsas que se arrastran gimiendo, los pingüinos que se pasean como hombrecillos minúsculos y los musgos raquícos que aparecen en primavera; de los 42 hombres, digo, que invernan sobre la Barrera de Ross, a veces a más de 60.º bajo cero, ninguno falta en Washington, cuando meses después, ante unos 6.000 espectadores, la Sociedad Nacional de Geografía condecora con la Medalla Especial de Honor a su jefe por el buen éxito de la expedición. Durante el año y dos meses que habitan en las vecindades del Polo Sur, ninguno se enferma de cuidado, ni sufren una gran contrariedad.

Tres años emplea Byrd en sus preparativos. Busca hasta encontrarlo en Noruega un barco que reúna las condiciones indispensables. No hay otro barco como este *City of New York* con refuerzos de madera tan gruesos como los suyos para resistir el abrazo mortal del hielo.

Busca también Byrd sus hombres, como buscó Jasón los suyos para irse a la conquista del Vellocoino de Oro. Los busca y los encuentra. Byrd debe gratitud de la de buena clase a Noruega: este país le da un barco como el jefe de la expedición lo necesita y una docena de hombres entre los cuales están Ronne, que no tiene igual en la confección de ropas para regiones polares, miembro de la expedición de Amundsen, y Balchen, el incomparable piloto de Byrd cuando hace su vuelo trasatlántico inmediatamente después de Lindbergh. Vienen los otros: Gould es el jefe de la expedición geológica, a quien todos obedecen después de Byrd. Al frente de sus hombres y de sus perros, recorre 1.300 millas, sobre abismos ligeramente cubiertos por un

techo de frágil hielo y a través de terribles tempestades y vuelve muy contento con sus muestras de piedra arenisca recogidas en el Monte Nansen, sus sospechas de haber encontrado ricos yacimientos de petróleo bajo el gorro austral y muy conmovido de haber leído el papel dejado por Amundsen bajo un montículo, escrito por el puño y letra del héroe noruego, con una breve reseña de su descubrimiento del Polo Sur. Ashley McKinley, el tercer jefe de la expedición, es el fotógrafo aéreo. Siempre sonriente, de apariencia débil y voz suave. Sin embargo, a la hora de transportar la carga de los barcos a la base (13 kilómetros de distancia), es el primero; trabaja sin descanso y en un mes maneja 200 toneladas. Víctor Czegka, es el inventor de muchos aparatos útiles para el servicio y fines de la expedición. Byrd dice de él, que «fué un día feliz para la expedición», aquel en que recibió una carta suya anunciándole que los acompañaría. Teddy Bayer y Jim Feury, son aquellos que sin haber trabajado nunca el hierro, saben, cuando así se necesita, instalar las torres del inalámbrico, 70 pies en el aire. Chips Gould es el carpintero con cuyo nombre bautizara Byrd un monte de la Antártica, Chips Gould siempre absorto en su trabajo, mascando tabaco y metido en un plácido silencio. De sus manos hábiles salieron las paredes y techos de las casas de la *Pequeña América* y los muebles cómodos que las llenaron. Louis Richard es el cocinero que adereza ricas pechugas de pingüino para los expedicionarios; su arte supo mantener los estómagos contentos y por lo tanto, los miembros eficientes. Hay también los conductores y amaestradores de perros y el zapatero y el sastre de la expedición. Estos últimos fabrican con pieles de reno las botas y demás prendas, que deben ser calientes, ligeras y fáciles de manejar.

Los nombres de todos estos humildes, abnegados y leales colaboradores de Byrd, se perderán en el tiempo, dentro del nombre de Byrd.

Hombres y perros son éstos, que lo mismo sirven para un fregado que para un barrido: lo mismo arman —los primeros— un aeroplano, montan la antena de una estación radiotelegráfica, hacen un cálculo meteorológico, sirven de piloto en un avión, aderezan la pechuga de un pingüino, toman una vista cinematográfica, que ayudan a los animales a transportar 625 toneladas, de los barcos a los cuarteles de invierno. Dicen que es esta carga para dos trenes de mercaderías, cada uno de 30 carros, último modelo, y que hombres y perros en las idas y venidas que el transporte demanda, cubren una distancia de 20.000 kilómetros (1) Son hombres que saben construir un caserío confortable, — el más austral de la tierra hasta hoy— con laboratorios científicos, un hospital, un gimnasio, almacenes, un comedor, una biblioteca, oficinas, un taller, una estación radiográfica, hangares, garages, perreras,

(1) Dato de Charles Rabot.

para más de 80 perros, subterráneos, etc. Hombres que saben trabajar y estar contentos y no abandonar a sus compañeros en el momento del peligro.

Como en nuestro ambiente inmediato, las manifestaciones de virilidad—salvo una que otra excepción— no se aventuran más allá del campo de lo sexual, la hazaña de Byrd y de sus compañeros que saben arriesgarse y afrontar dentro del mayor orden posible, grandes peligros, tiene que adquirir para nuestra imaginación, proporciones extraordinarias: Sentimos que la mayoría de los hombres con quienes nos encontramos diariamente, no serían capaces de nada parecido.

Richard Evelyn Byrd, Bernt Balchen, Harold June y el Capitán Ashley Mc. Kinley, son los primeros hombres que vuelan sobre el Polo Sur en los últimos días de noviembre de 1929, en el trimotor *Floyd Bennett*.

No faltan los momentos de resolución rápida para evitar la muerte y alcanzar el triunfo: hay que volar sobre montes muy elevados que el aeroplano no puede trasponer con la carga que lleva. Es preciso sacrificar alimento o gasolina. Los expedicionarios no vacilan y arrojan de la nave 500 libras de alimento, sin saber qué suerte les tiene el destino reservada.

Al volar sobre la altiplanicie de 2.000 metros de altura en donde está el punto imaginario, extremidad del eje terrestre, Byrd deja caer la bandera de Inglaterra en memoria de Scott y un fragmento

de piedra del túmulo de la tumba de Floyd Bennett, el compañero del vuelo de Byrd al Polo Norte en 1926, envuelto, el pedazo de piedra, en la bandera de las barras y de las estrellas. También el culto al recuerdo sabe hallar un pequeño lugar en el *City of New York* para aparecer en el momento oportuno. Nada, pues, ha faltado en la gesta de Byrd.

El 19 de febrero de 1930 se embarcan los expedicionarios en el *City of New York* para regresar a los Estados Unidos. *Pequeña América* fué abandonada otra vez al silencio, a la soledad y al hielo.

Ahora les toca al turno a los esnobs y traficantes que se aprovecharán de la gloria del compatriota. Será como con Lindbergh: el arrojó de uno o varios hombres se empleará como instrumento de conquista. Para unos y otros será como haber ganado el campeonato de boxeo o de *base ball*. Lo importante para ellos es que un yanqui haya sido el primero en volar sobre el Polo Sur y lo que más les debe entusiasmar del asunto es que sea el mismo yanqui que llevó a cabo el primer vuelo sobre el Polo Norte. Ya tienen casi el monopolio de los polos porque un saxoamericano fué también el primer explorador del Polo Norte. En cuanto a los traficantes, ya estarán planeando la explotación de los yacimientos de petróleo señalados por Gould y la manera de conseguir el monopolio de la pesca de la ballena.

Carmen Lyra

Costa Rica. Agosto de 1930.

No es peligroso volar

—De *El Sol*. Madrid. 1930—

Si cualquiera de mis pequeños contase hoy veinte años y viniera a decirme: «Papá, ¿me dejas ser aviador?», yo le contestaría: «Sí, hijo mío. Y espero que no tardes en obtener el título de piloto, porque antes de las prácticas oficiales quiero que realices por tu cuenta algunos vuelos.»

Podría ocurrir que se rompiera la cabeza, como pudiera darse el caso de que lo atropellara un automóvil, de que muriera en un incendio o lo matase un chispa eléctrica. A esto se halla expuesto todo el mundo.

Probablemente, la causa de los grandes siniestros ferroviarios en este país ha sido el choque entre dos convoyes. Recuerdo que en mi adolescencia oía yo frecuentemente discutir sobre cuál era la línea de ferrocarril que ofrecía menos riesgo. Ahora, las discusiones versan no acerca del tren más seguro, sino respecto del que ofrece más comodidades. La seguridad se tiene descontada.

Probable es igualmente que el principal motivo de los accidentes de aviación es el aterrizaje forzoso. Hace diez años, conteníamos la respiración hasta que un piloto se elevaba unas decenas de metros, hasta una altura desde la que pudiese planear. Hoy, apenas existe probabilidad de que falle el motor.

Claro está que no siempre obedece a una avería semejante la caída de un aeroplano. No hace muchos meses, volaba sobre Nueva York

un piloto, cuando percibió de pronto un penetrante olor a gasolina quemada, y un instante después salía una llamarada por una rendija del depósito de la gasolina.

Pues bien: en aquel caso, el aviador hubo de salir mejor librado que algunos de los pasajeros de los automóviles y convoyes a que he aludido. El piloto de referencia hizo deslizarse el aparato sobre un ala y desvió así las llamas del depósito principal de gasolina hasta que logró aterrizar.

Dos clases de accidentes.—Dos clases de accidentes hay que en la mente irreflexiva del público neutralizan en gran parte el buen efecto de las proezas de aviación. Me refiero, en primer lugar, a las desgracias que acarrear los vuelos de ensayo y los recorridos de exploración de nuevas rutas; y en segundo término, a las que sufren los aviadores que no pertenecen a organización alguna, que vuelan por cuenta propia y con frecuencia dejan de efectuar las necesarias reparaciones en los aparatos o descuidan su inspección.

Por aviadores desorganizados entiendo los propietarios particulares de aeroplanos, y el número de los cuales aumenta de día en día entre nosotros. Tales aficionados son de extraordinaria utilidad para la aviación, a la que con frecuencia, aportan entusiasmo y capital, a más de la pública simpatía. Pero a menudo perturban tanto como auxilian.

Los vuelos experimentales.—Es notable, a mi juicio, cuán de cerca sigue el desarrollo de la aviación al del automovilismo.

Recuerdo las carreras de automóviles en los primeros tiempos del uso de tales vehículos, cuando se lanzaban por una carretera en la que había trozos en buenas condiciones y trechos de muy difícil tránsito, donde solían quedar atascados aquellos coches, entre la algaraza de la muchedumbre allí estacionada para presenciar el previsto accidente.

Aquello llamaba la atención del público hacia el automovilismo; pero no, por cierto, en sentido favorable.

Una fase parecida hemos atravesado en la aviación, y hasta creo que en esa fase estamos todavía.

No sería yo sincero si me pronunciara contra las carreras de aeroplanos, gracias a las cuales se han exteriorizado muchos defectos en el motor y en el fuselaje, y que han facilitado la rápida creación del modelo adecuado del aparato de combate. Pero lo que más me satisface es la popularidad que alcanzan las pruebas de seguridad y resistencia de los aviones, porque así éstos llegarán a alcanzar pronto la misma ventaja que los automóviles, en el sentido de que será reconocido lo fácil de su manejo por parte del hombre y de la mujer corrientes.

Pongamos un ejemplo de mala suerte. Fué en 1926, durante el concurso para obtener el trofeo Schneider, concurso que resultó uno de los más importantes celebrados hasta esa fecha. Y es de advertir que, no obstante los excelentes resultados, el buen efecto lo anula el número de tragedias que se registran en tales concursos. El trofeo Schneider sólo se concede a hidroplanos, y el gran interés de aquella competencia en el año anterior estribaba principalmente en que Italia era uno de los aspirantes a la preciada copa, que habían obtenido en dos ocasiones consecutivas los norteamericanos.

Aquella vez, el equipo de la armada de los Estados Unidos experimentó su primera pérdida al perecer ahogado mi buen amigo el teniente de navío Frank Conant. Antes de que diera comienzo el concurso, durante un ejercicio de persecución, al efectuar un vuelo muy bajo por encima de Hampton Roads, en cuyas aguas hay tendidas muchas redes, los extremos de las cuales van sujetos a unas estacas clavadas en el fondo y que llegan casi hasta la superficie, tuvo aquel oficial la desgracia de que uno de los flotadores de su aparato chocase contra una de esas estacas, lo que motivó la catástrofe.

Todo por la velocidad.—Una semana después de aquel infausto suceso comenzaron las pruebas preliminares del concurso, en las que se produjo una serie de accidentes que culminó en la pérdida del máspreciado hidroavión de la armada norteamericana, un aparato provisto de un motor Packard, piloteado por el teniente Tomlinson. Al amarar en aguas un poco turbulentas, zozobró el aparato y estuvo el aviador a punto de ahogarse. Probablemente, eran de tamaño insuficiente los flotadores del hidro.

Lo que me propongo hacer resaltar aquí es que se trataba de una competencia de velocidad. Por consiguiente, lo relativo al peso y a la resistencia que los aparatos opusieran al aire era lo interesante para los pilotos, quienes sólo se preocupaban de efectuar las convenientes observaciones, desentendidos por