

AO POLO NORTE EM AVIÃO

«NEM POR TERRA, NEM POR MAR»... — AMUNDSEN E O SEU PLANO MALGRADO — THE DETROIT ARTIC EXPEDEDITION — O CAPITÃO WILKINS

Mais um explorador, atraído pelo mistério indecifrado das solidões polares, vai partir em demanda do Polo Norte. Inatingido até hoje, estará desta vez resolvido a deixar que lhe roubem o segredo tão avaramente guardado, e pela conquista do qual tantos esforçados perderam a vida, no sonho milenário de ir até ao limite dos domínios que ao Homem foram dados?

«Nem por terra nem por mar, encontrarás o caminho que conduz aos hiperbóreos», sentenciou Píndaro; e parecem os homens convencidos de que de facto lhes está vedado o acesso ao Polo Boreal do Mundo, por terra ou por mar.

Por isso, tentam agora a única via que lhes não foi vedada pela sentença proibitiva do mal humorado poeta: — a via aérea, o caminho das águias. Ao Polo Norte em avião! A aventura que seduziu Amundsen, o conquistador do Polo Sul, e que jurou arrancar o segredo á esqui-va esfinge dos mares árticos. Mas Amundsen tentou-a em

1925 e malogrando-se a expedição, viu-se o audaz norueguês forçado a regressar sem haver logrado o seu intento.

Enquanto se anunciava que o infatigável explorador, sem desistir do seu sonho, adquirira na Itália um dirigível, um semi-rígido gigantesco, no qual se propõe renovar a tentativa que os fados não deixaram vingar o ano passado, uma nova expedição se prepara, e esta confiada a um outro homem extraordinário, — uma dessas criaturas predestinadas para ir mais além do que os outros foram, atravez todas as dificuldades, renunciando à vida, se preciso fôr que ela se sacrifique na ara de um sonho tornado impossível.

O projecto desta outra expedição surgiu quasi na mesma data em que Amundsen anunciava a sua. Foi há poucos meses que o explorador canadiano Stefansson, o herói da expedição ártica de 1914-1918, sugeriu á Sociedade Americana de Geografia a organização dum «raid» de reconhecimento ao Polo Norte, em aeroplano,

tomando por ponto de partida, não o Spitzberg, como Amundsen, mas sim a ponta de Barrow, ou seja a extremidade setentrional da Alaska.

Simultaneamente, o capitão Wilkins, então em Londres, delineava um plano semelhante, mas tendo por objectivo o Polo Sul, e, para êsse fim, procurava adquirir o aeroplano Dornier-Val que servira a Amundsen no seu audacioso mas infructífero vôo. Não desistira do projectado intento, quando uma carta da América lhe revelou a ideia de Stefansson, e mais: que o seu nome fôra escolhido para capitanear a expedição.

Wilkins não gastou muito tempo a decidir-se; o primeiro paquete que saiu do Tamisa para os Estados Unidos levou-o. Encontrava-se, dias depois, com Stefansson, de quem fôra o imediato na expedição de 1914, — e entraram imediatamente ambos em negociações com o dr. Bowman, presidente da S. A. G.



O capitão Wilkins

A êste tempo, a Sociedade de Aviação de Detroit estudava a maneira de desenvolver as suas fabricas, por forma a tornar Detroit um grande centro mundial de produção dos grandes aviões comerciais. Tudo quanto dissesse respeito a um grande empreendimento aéreo devia interessar essa empresa como optimo reclame.

Não foram demoradas as negociações; a Sociedade de Aviação declarou subvencionar o empreendimento com cinquenta mil dollars. Wilkins inscreveu-se com quinze mil, — e as coisas aprontaram-se com essa rapidez cinematográfica que caracteriza as grandes empresas americanas.

A Sociedade de Geografia dava á expedição o seu caracter scientifico; um outro auxiliar valioso appareceu: — a North American Newspaper Alliance ofereceu a sua cooperação nas despesas, mediante o contracto de serem reservados aos seus membros os direitos de prioridade nas notícias referentes á expedição.

Assim se removeram as dificuldades materiais; foi adquirido um magnifico avião, um Fokker trimotor, — aguia gigantesca, cuja construção e afinação foi confiada á Hasbrouck Heights, da Atlantic Aircraft Corporation. A êste aparelho, cujo raio de acção é de 2.500 milhas, juntaram os exploradores um outro, mais pequeno, monomotor, mas que pode cobrir 3.000 milhas dum só vôo. Um só destes aparelhos será empregado na tentativa para atingir o Polo, mas só depois de um vôo experimental que se efectuará nas regiões polares, ou seja, na étape Fairbanks-Barrow, isto é, da estação terminal do caminho de ferro de Alaska ao ponto de partida escolhido, a quatrocentas milhas dos exploradores, que depende do funcionamento dos motores nessas regiões.

Vem a propósito dizer quem é êste Wilkins, que chefiará a nova expedição aérea ao Polo Boreal, já denominada The Detroit Artic Expedition.

Wilkins tem trinta e sete anos. Nasceu na Austrália, em 1888, num «rancho»; diplomou-se engenheiro na escola de minas de Adelaide tendo revelado extraordinárias aptidões para a fotografia. Em 1911, deixou a Austrália, — e desde então nunca mais parou, na sua vagabundagem aventureira por todas as regiões do globo.

Em 1911-12, percorre os Balkans, e, em Tchaltadja, consegue, pela primeira vez, impressionar uma película de uma verdadeira batalha. Isso grangeou-lhe um belo contracto para o Gaumont Cy, de Londres, e, no ano seguinte, está na Índia, filmando. Tempos depois, acompanha, como fotógrafo, a expedição ártica de Stefansson.

Regressou, e a trágica aventura europeia envolveu-o; o armistício veio encontrá-lo no Oriente, de onde passou a Anatólia, Síria e Palestina, — sempre sedento de emoções, irrequieto sempre.

Em Londres, confiam-lhe um dos aeroplanos que iam tentar o *raid* aéreo Inglaterra-Austrália. Uma aterragem forçada inibiu-o de ali chegar, fazendo-o descer em Creta. Meses depois, aceita o comando da British Imperial Antarctic Expedition, que atingiu a terra de Graham. Então realiza, em canoa, importantes reconhecimentos, sobre mais de 500 quilómetros de costa.

Um ano depois, ei-lo a bordo do *Quest*, do malogrado Shackleton, a cuja morte trágica, em meio das solidões antárticas, na perseguição do sonho fatal, êle assistiu. De regresso a Inglaterra, é-lhe confiada uma importante missão na Rússia, que imediatamente aceita.

Finda esta missão, sente saudades da terra natal, e volta á Austrália; mas não em romântico devaneio de nostálgico: — chefiará uma expedição organizada pelo British Museum e encarregada de estudar a fauna australiana.

Durou dois anos esta expedição; finda ela, ei-lo às voltas com o grandioso empreendimento de atingir o Polo Norte em avião.

Conseguirá êste homem, verdadeiramente predestinado, o seu objectivo? vai finalmente desvendar-se o mistério dessas brumosas regiões, para lá das quais fica situada a extremidade do imaginário eixo da Terra?

O Mais Alto e o mais Longe... O cume do Everest... O Polo do Mundo... As duas ambições humanas inatingidas.

Será desta vez?...

Se lá chegar, a Ciência o inscreverá no magnifico livro dos seus heróis, se succumbir, irá para a lista imensa de seus mártires; mas, em qualquer das hipóteses, bem haja o espírito audaz que o impele á conquista duma verdade mais, a oferecer á Humanidade, — a essa Humanidade que, em ambos os hemisférios, seguirá atenta e ansiosa o vôo do seu avião até ás regiões misteriosas do Polo ou da Morte.

O homem que tem vivido mais não é o que tiver contado mais anos, mas o que mais tiver sentido a vida.

JEAN JACQUES ROUSSEAU.

Guardai-vos de vos deixar surpreender pela aparência das coisas e de precipitar o vosso julgamento.

LUIZ DE GRANADA.