

EL CAMINO DE LA AURORA AUSTRAL

ENSAYO HISTORICO SOBRE EL PILOTO PARDO Y LA ANTARTIDA CHILENA

Por

Lina Schiavetti de Gómez

Son pocas las personas que han contemplado la luz Polar, llamada Aurora Boreal en el hemisferio Norte, y Austral para el nuestro, porque —como todos los portentos— es de difícil acceso.

No puede compararse con el reflejo del arco-iris (cuya posición depende del observador) pues la Aurora se presenta repentinamente en un sitio determinado, convirtiendo el aire en luminosa llamada que no se asemeja al mechero encendido y fijo, sino más bien a descargas eléctricas sostenidas. Aparece en una zona no estacionaria, situada entre los 20° y 25° del eje magnético de la Tierra y su arco se extiende de Este a Oeste, como bandas verticales estables.

Se cree que existe cierta relación entre la Aurora y la actividad en la superficie solar, aunque su origen exacto no es comprensible del todo; suponiendo que proviene del bombardeo entre protones y electrones a una velocidad de miles de millas por segundo. La colisión de estas partículas con un átomo, produciría una luz, cuyo color dependería de la molécula así chocada y es posible que durante una Aurora, cien millones de protones y electrones golpeen una pulgada cuadrada de la atmósfera terrestre por segundo. El aspecto y color de la Aurora,



Piloto Luis A. Pardo Villalón

presentan infinitas variaciones y pueden observarse a grandes distancias y alturas, como cortinajes drapeados y oscilantes con rayos y plisados amarillos, verdes, azules o rojos, según la mayor o menor intensidad que despliegue.

Esta somera explicación se basa en razones físicas que —lejos de revelar el arcano de este fenómeno grandioso— más bien lo intensifican, sin conseguir describir la espléndida magnificencia de esta visión de ensueño, imposible de reproducir por medios mecánicos, ni la impresión inenarrable que ejerce sobre el espectador.

Sin embargo, hay seres privilegiados que logran captar el vívido y feérico colorido de este mítico fulgor, para irradiar sobre la historia esa magia que emana de un espectáculo único en el mundo.

La Antártida —donde se aprecia esta soberbia maravilla— abarca una superficie de trece millones de kilómetros cuadrados, o sea un área poco menor que la América del Sur y mayor que la de Europa, sobrepasándola en altura, pues constituye una elevada meseta en la que se encuentran afloramientos de piedra desnuda, formando parte del macizo montañoso cubierto por un manto de hielo y nieve, que en algunos sectores alcanza hasta tres mil metros, lo que dificulta la supervivencia vegetal y humana.

Los mares de Ross y Weddell horadan profundamente este continente; en sus aguas, flotan enormes campos de hielo, algunos de quinientas millas, con un grosor de doscientos cuarenta a trescientos veinte metros en el borde externo, pero con honduras de seiscientos cuarenta metros o más, en el interior. Si ellos se derritieran, harían subir en sesenta metros el nivel de los océanos, anegando las tierras bajas; pero mediante una misteriosa ley de compensaciones, se establece el equilibrio entre las cantidades de hielo que pierde y las que acumula.

La palabra Antártico proviene del griego "antartikos" que significa: opuesto a la Osa (refiriéndose a la constelación Boreal) y, por curiosa coincidencia, en el hemisferio austral no se aclimatan los osos polares. Ya en aquella época remota, los filósofos vislumbraban que debía existir una zona con climas parecidos a los del Artico; pero debido a la distancia, este continente Antártico no fue visitado sino mucho más tarde. Se presume que los polinesios iniciaron su exploración en el año 640, y para los occidentales el interés sólo empezó a revelarse en el siglo XV.

Aparecieron mapas dibujados con bastante exactitud en las crónicas de Pirris Rey, edición que data de 1513. El Almirante español Gabriel de Castilla, posiblemente llegó a la latitud 64° Sur, en marzo de 1603 (según declaraciones de Lauren Claess) quien navegó primero con él y después en la "Buena Nueva", al mando de Dirk Gherritz; este barco formaba parte de la expedición del bucanero Simón Cordes, y fue apresado al llegar a Valparaíso en 1599. El investigador norteamericano Edwin Swift Balch reveló dichos documentos, hallados en el Museo Municipal de La Haya. También Alonso de Ercilla y Zúñiga, menciona el continente Antártico en "La Araucana", publicada en 1593.

Desde entonces, los hombres de muchas nacionalidades han viajado al Polo Sur, pero el primer chileno que dirigió una expedición antártica de la Armada chilena, y con motivos puramente altruistas, se llamaba Luis A. Pardo Villalón.

Mejor conocido como El Piloto Pardo, nació en Santiago de Chile el 20 de noviembre de 1882. Sus antepasados habían seguido la carrera de las armas: el abuelo peleó en las guerras de nuestra Independencia y su padre —Fernando Pardo Tagle— era Capitán de Caballería del Regimiento Cazadores, en 1879.

Huérfano de madre a temprana edad, cumplidos los dieciséis años y con afán de independizarse, el joven Luis Pardo Villalón ingresó a la Escuela de Pilotines, diciéndose que como marino mercante recorrería el mundo. Pero a causa de sus destacados méritos, la Marina de Guerra lo reclamó para sí. Durante el viaje de instrucción en un velero, llegó a Europa y alcanzó hasta el Japón.

De vuelta a Chile, la Armada le encomendó el aprovisionamiento de faros y balizas en el Sur del país. Este trabajo constante, y de vital importancia para la navegación, lo familiarizó con la intrincada geografía de los canales, istmos y archipiélagos, manteniéndolo también ocupado y lejos de su familia, durante períodos de tiempo tan prolongados que en su primera infancia los hijos casi no alternaban con él. Tal es así que al regresar a Valparaíso, después de una larga ausencia, se encontró en la calle con

Fernando, el mayor de sus niños, y percatándose que no lo reconocía, le tendió una moneda de oro. El chico se negó a recibirla, contestándole con toda la importancia de sus cortos años:

—Gracias; no puedo aceptar dinero de un extraño.

El padre afectuoso sintió esa respuesta como una puñalada, pero considerando que el pequeño se atenía a los principios de buena crianza, insistió:

—Tómala y llévasela a tu mamá. Ella te dirá lo que debes hacer.

Fernando corrió hasta la casa, para entregársela a su madre. Laura Ruiz Gaspar se dio cuenta de inmediato y, dichosa, se abalanzó afuera, para darle la bienvenida a su marido.

Como Piloto 2º, a Luis Pardo le correspondió navegar en las escampavías: "Porvenir", "Valdivia", "Yáñez" y "Yelcho".

En 1916, siendo Comandante de esta última, fue comisionado para ir en ayuda de los miembros de la Expedición Científica de Sir Ernest Shackleton, quienes se hallaban en las regiones polares, sin posibilidad de abandonar la isla Elefante, que después se denominaría Piloto Pardo.

El hilo de esta fascinante historia hay que tomarlo en Londres, ciudad donde el Conde Louis Hamon era bastante solicitado, tanto por su posición social como por la habilidad que demostraba para leer el porvenir en las líneas de las manos. A él pertenece la siguiente anécdota:

"Tuve una divertida experiencia con Sir Ernest Shackleton, el famoso explorador de la Antártida; es muy diferente a cuanto mis lectores se figuran que haría aquel marino francote y cordial, por eso, imagino que la apreciarán tanto como yo mismo. Antes de nuestra entrevista, Sir Ernest tenía al parecer la idea fija de que yo no sólo leía las líneas de las manos de mis consultantes, sino también su aspecto.

"Para desconcertarme, pidió a una dama que solicitara la cita a mi secretaria, en una determinada tarde (10 de febrero de 1912). Según su versión, vendría a consultarme un famoso tenor y, para desorientarme mejor, sugirió que no tu-

viese las ventanas abiertas, a fin de evitar cualquier nociva corriente de aire.

"A la hora convenida, se presentó un hombre exóticamente ataviado. Llevaba un original abrigo negro con una capa sobre los hombros, como los usados por los artistas y cantantes del Barrio Latino en París; parte de su rostro se hallaba oculto bajo una barba al estilo Van Dyck, que combinaba con su rubia y frondosa cabellera.

"Para completar este disfraz, mi extraño visitante hablaba con acento extranjero y traía una gruesa partitura musical, la que colocó cuidadosamente sobre una mesa, a su lado.

"Cuando finalmente extendió sus manos, olvidé al punto la apariencia artística del que tenía al frente, para engolfarme en las marcadas características que señalaban esas manos, cuyos puntos culminantes referían que era un conductor nato, valeroso cual un león, uno que cortejaba apasionadamente el peligro —como pocos osarían hacerlo— y que en ese momento, según lo que indicaban las líneas, planeaba una de las más arriesgadas empresas de su vida.

"No pudo evitar el formular una pregunta:

—¿Tendré éxito, Monsieur?

—Solamente porque no perderá la vida en la demanda— le respondí.

—¿Y luego?— inquirió.

—Después intentará usted una empresa exactamente igual, y mientras se halle empeñado en ella, entonces, mucho me temo que dejará de existir; alrededor de los cuarenta y ocho años.

Se rió.

—Una existencia azarosa, interesante y llena de acontecimientos, según la resumiría usted, supongo.

—Sí— le dije—. Tal como le convendría al explorador Shackleton.

Para mi sorpresa, el desconocido se arrancó la peluca y barba postizas.

—Está bien —replicó— evidentemente, usted no predice por la cara de la gente y conviene que lo sepa ahora: yo soy Shackleton.

Nos reunimos a menudo, después de aquella memorable sesión; y mientras es-

cribo, tengo aquí su carta, llena de buenos deseos para la próxima Navidad, en la que me anuncia también haber organizado su expedición para tratar de descubrir el Polo Sur, la que zarparía en julio de 1914.

Todos conocemos el resultado de este gran esfuerzo.

No regresó de su tercera expedición y sus restos yacen en el portal de la Antártida". (*).

Nos está permitido poner en duda la veracidad de la quiromancia. En todo caso, este relato de un contemporáneo suyo, retrata el lado chancero de Sir Ernest —fatalista además, como buen irlandés— pero cuando lo creía necesario, sabía también mostrarse inflexible y severo.

Alto, fornido y bien parecido, Shackleton no era un individuo corriente, sino que tenía una personalidad fuera de lo común. Hijo de un médico de clase media, se incorporó a los dieciséis años en la Marina Mercante inglesa y ascendía en forma normal, lo que no se avenía con su carácter fogoso, impulsivo y lleno de ideas fantásticas, capaces de arrastrar a los demás en aquellos proyectos ambiciosos que elaboraba su mente de soñador inveterado. A los cuarente años, buscaba una meta inalcanzable que, junto con satisfacer sus inquietudes, le reportara el provecho material que deseaba, así como la mayor gloria y grandeza para Inglaterra.

No era un novato en expediciones antárticas, pues en 1901 había ido con Sir Robert Scott, llegando a setecientas cuarenta y cinco millas del Polo Sur. El propio Shackleton encabezó otra en 1907, la que alcanzó a noventa y siete millas del objetivo; pero faltaron alimentos y el regreso fue una pavorosa carrera contra la muerte, de la que resultó vencedor y colmado de honores, pues Su Majestad Británica lo nombró Caballero.

El Polo Sur atraía a Sir Ernest como un imán irresistible y escribió a su es-

posa sobre este proyecto: —“Desde el punto de vista sentimental, es la última gran jornada polar que puede llevarse a efecto. Será un viaje más grande que el de ir al Polo y regresar, y considero que corresponde a los británicos el realizarlo, puesto que hemos sido derrotados en la conquista del Polo Norte y vencidos en la primera conquista del Polo Sur. Ahora queda por realizarse el más notable de todos los viajes: el cruce del Continente Antártico”.

Este atrevido intento le parecía factible, a pesar de las acerbas críticas que suscitó.

Demoró más de tres años en preparar la Expedición Imperial Trans-Antártica, pues le costó mucho reunir la indispensable ayuda financiera, con la que adquirió la nave “Polaris”, hermoso barco de tres palos, con máquina a vapor y velas, que podía navegar a una velocidad de diez nudos. Medía ciento cuarenta y cuatro pies de eslora por veinticinco de manga, según diseño de Aanderud Larsen, el cual se preocupó personalmente de que cada una de sus piezas ensambladas encajara a la perfección. Los costados estaban forrados de cierta durísima madera, que no puede trabajarse con las herramientas usuales. Su proa —destinada a espolonear el hielo— era extraordinariamente fuerte. Cada tronco empleado se escogió con especial cuidado y el eximio armador Christian Jacobsen supervigiló la construcción, llevada a cabo por especialistas en carpintería y navegación. En suma, era una obra maestra, fabricada por los afamados astilleros Framnaes de Sandefjord, y la nave de madera más resistente en 1912. Shackleton compró el “Polaris” al acaudalado industrial noruego Laars Christiansen y le puso por nombre “Endurance”, lo que significa más o menos: Resistencia Paciente.

Resultó facilísimo tripular el “Endurance”, puesto que sobraban candidatos entusiastas; incluso se presentaron tres mujeres. No era ciertamente por el ínfimo salario ofrecido y sólo pagadero al regreso, si acaso sobrevivían para cobrarlo. Muchos de entre ellos sabían por experiencia, que sus bolsillos se hallarían aún más vacíos después del viaje; pero

(*) Traducido de: “Confesiones de un Vidente Moderno”, por “Cheiro”, Conde Louis Hamon.

eran idealistas, exploradores ávidos de conocer el mundo en que vivimos, amantes de la aventura por sí misma, hombres de ciencia deseosos de enseñar lo nuevo que presenciaran, y el grupo estaba ansioso por llevar a cabo algo que pocos se atrevían a hacer. Comprendían muy bien que todo lo que vale realmente tiene su precio, pero estaban dispuestos a pagarlo, aunque fuera a costa de la propia vida. Además, el prestigio de Shackleton era suficiente garantía para ellos. Uno de sus subordinados lo calificó así: "Para conductor científico, deme ustedes a Scott; para viajar veloz y eficientemente, Amundsen; pero cuando uno se encuentra en situación desesperada, cuando parece que no hay salvación, conviene arrodillarse y pedirle a Dios que le envíe a Shackleton".

No era una confianza exagerada, porque Shackleton, que tenía por lema: "Fortitudine Vincimus", cruzó a pie las regiones más desoladas del mundo, padeciendo las mayores privaciones, sufrimientos y quebrantos, por la responsabilidad que asumía de salvar a sus hombres. Pero llegó el momento en que —hasta Shackleton— necesitó del Piloto Pardo, de Chile y de Dios.

Resulta impresionante la resistencia humana para sobrevivir en épocas de crisis y la capacidad del individuo para resistir, sobrellevando las peores adversidades. Pero, a fin de medir la importancia y evaluar cumplidamente la hazaña de Luis Pardo Villalón, es preciso describir el paraje y los tormentos que vivieron aquellos expedicionarios en esa Antártida que Pablo Neruda denomina con expresión tan apta: "corona austral, racimo de lámparas heladas...".

II PARTE

Cuando todo estuvo finalmente pronto para emprender la gran Expedición Imperial Trans-Antártica, Inglaterra le declaró la guerra a Alemania, y Shackleton vio desbaratarse sus planes. No obstante, el Rey Jorge V le entregó una bandera para enarbolarla en el buque y Sir Winston Churchill (a la sazón Primer Lord del Almirantazgo) le dio el pase para zarpar de Plymouth en agosto de 1914, con rumbo a Buenos Aires; llevaba también una Biblia, en la cual la

Reina Madre Alejandra escribió: —"Que Dios os ayude a cumplir con vuestro deber y os guíe a través de los peligros, tanto por tierra como por mar.

Que podáis ver la obra del Señor, y todas sus maravillas en el piélagos".

Siguiendo la Cruz del Sur, el "Endurance" salió de Buenos Aires en la mañana del 16 de octubre. Llevaba a bordo sesenta y nueve perros canadienses, muy feroces, para arrastrar los trineos, y un polizón: el muchacho Perce Blackboro, quien sólo fue descubierto el día siguiente, con profunda indignación de Shackleton, que lo amenazó: —"Si nos quedamos sin víveres y se hace necesario comernos a alguien, usted será el primero ¿entendido?"

La tripulación del "Endurance" quedó como sigue:

Sir Ernest Shackleton: Jefe
 Frank Wild: II Jefe.
 Frank Worsley: Capitán.
 Lionel Greenstreet: I Oficial.
 Hubert T. Hudson: Piloto.
 Thomas Crean: II Oficial.
 Alfred Cheetham: III Oficial.
 Louis Hickenson: I Maquinista.
 A. J. Kerr: II Maquinista.
 Doctor Alexander Macklin: Cirujano.
 Doctor James A. Mc. Ilroy: Cirujano.
 Reginald W. James: Médico.
 James M. Wordie: Geólogo.
 Leonard A. Hussey: Meteorólogo.
 Robert S. Clark: Biólogo.
 James Francis Hurley: Fotógrafo Oficial.
 George E. Marston: Pintor Oficial.
 Thomas H. Orde-Lees: Experto en Motores.
 Harry McNeish: Carpintero.
 Charles J. Green: Cocinero.
 Walter Hoe, William Bakewell, Timothy McCarthy, Thomas McLeod y John Vincent: Marineros.
 Ernest Holness y William Stevenson: Fogoneros.
 Perce Blackboro: Polizón y luego Camarero.

Llegaron a Georgia del Sur el 5 de noviembre de 1914, y allí los capitanes de los barcos balleneros, conocedores de la región por larga experiencia, trataron de disuadirlos advirtiéndoles que no atravesaran el proceloso Mar de Weddell, siempre y en cualquiera ocasión del año lleno de hielo y con peligrosas corrientes, las que tendían a aconchar los barcos

sujetándolos contra la península opuesta a la Bahía de Vahsel, que pretendían alcanzar. Shackleton escuchó y meditó sus observaciones, pero partió al mes siguiente con mar gruesa, fuerte viento del Noroeste bajo un cielo plúmbeo, que los azotaba con una ventisca de nieve.

El barco avanzaba apenas unas treinta millas diarias, obligado a chocar a menudo con enormes témpanos, que no le afectaban demasiado.

Era verano y tenían luz hasta las veinticuatro horas, en que el sol se ocultaba brevemente, aunque dejaba un remanente de claridad, lo que les permitía observar las diversas especies de cetáceos, lanzando surtidores de agua iridiscente (algunos tienen dientes y otros no; entre los primeros se destaca la Orca o ballena asesina, de nueve metros y que ataca al hombre); las bandadas de albatros, cormoranes, skúas y petreles en gran cantidad y variedad, pues esas aves son oriundas del lugar (cabe mencionar la extraña Paloma Antártica, omnívora y única que carece de membrana natatoria); también muchos lobos marinos (los comedores de cangrejos y los Weddell); además de pomposos pingüinos Emperadores de un metro diez de altura, que no emigran y moran sobre el hielo (por no hacer nido, transportan sobre sus patas un solo huevo que ponen en Junio, el que pesa quinientos gramos); a la inversa de los pequeños y jugueteros Adelia, que anidan en las islas. Los hay de cinco clases y sus hábitos varían (*). Todos estos animales se alimentan de peces (se han clasificado cien especies y un crustáceo llamado Krill), los que proliferan en aquel mar plétórico de vida, por ser un fabuloso vivero de plancton.

El 10 de enero avistaron tierra, a la que Shackleton bautizó Costa Caird, apellido del mecenas principal de su expe-

(*) Cuando un pingüino tiene intención de aparearse, coge una piedrecilla y la coloca frente a alguna hembra; si esta la recoge, significa que acepta la solicitud. Pero como son tan semejantes entre sí, el galán suele equivocarse y deposita su ofrenda ante otro macho, el cual se enfurece, emprendiéndolas a picotazos contra el ofensor. En la Antártida también se han observado insectos. Algunos son parásitos de aves y pinnípedos; los otros se hielan en invierno y recobran su vitalidad en verano, especialmente los mosquitos, de los cuales hay con alas y sin ellas.

dición y navegaron a la cuadra de esos acantilados de hielo, que tienen hasta trescientos metros de alto.

Hallándose a doscientas millas de su destino —la Bahía de Vahsel— vieron el "ice-blink", como apresurado pestañear de un párpado plateado sobre un ojo de diamante, que abarcando el horizonte, anuncia la proximidad del "pack", vasto campo de hielo aprensado, inamovible. El "Endurance" prosiguió su marcha en el mar denso, casi viscoso, espeso de nieve blanda y hielo flotante, que lo iba cercando irremisiblemente.

Atajado por el "pack" y un fuerte temporal, se guareció cerca de un gran témpano encallado. Esperaron seis días a que se despejara el hielo, luego, con titánico empuje, lo aserrucharon para abrir un canalizo; el buque embistió esa brecha con todas las fuerzas de su máquina, sin que cediera en lo más mínimo la garra helada, que los mantenía prisioneros para no soltar la presa, pues las ranuras de entre tres y seis metros de grosor, se congelaban al punto.

El efímero verano austral tocaba a su fin y Shackleton reconoció —muy a su pesar— la necesidad de invernar ahí mismo, aunque no dejó traslucir su profunda decepción.

El buque contaba con todos los adelantos de la ciencia, y decidieron experimentar con un receptor de radio. La estación transmisora más próxima se hallaba en las Malvinas, a 1.650 millas de distancia. En consecuencia, el rudimentario instrumento sólo emitió ruidos estáticos, pero, dado que nadie había supuesto que funcionaría realmente, ello les pareció lógico y lo descartaron, como cachivache inservible.

Para distraerse, los hombres se dedicaron al deporte y a la caza de la abundante y mansa fauna, que disminuyó notablemente al llegar el mes de Marzo, emigrando presurosa hacia zonas más templadas (*), mientras los expedicionarios trataban de aprovisionarse para el

(*) La Golondrina de Mar (que es en realidad un ave palmípeda) constituye la excepción: nace y se cría en el Artico, donde permanece apenas desde el 15 de junio al 25 de agosto. Llega en bandadas al Polo Sur para invernar, efectuando anualmente el viaje de ida y vuelta —treinta y seis mil kilómetros en total— y en ello demora alrededor de cinco meses.



El "Endurance" atrapado por el "pack".

interminable invierno austral. La refrigeración no presentaba problemas, pues la carne fresca se helaba de inmediato.

El barco se movía imperceptiblemente, junto con el "pack" que lo arrastraba y comenzó la larga noche polar de 109 días sin sol. Crepúsculo que los sumiría poco a poco, siempre más, en la aflictiva lóbreguez de esa obscuridad donde zozobran los sentidos, mientras la temperatura bajaba a 34° bajo cero y el barco crujía, hundiéndose bajo el peso de la nevazón y por el vendaval que ululaba entre sus palos a 120 kilómetros por hora.

De pronto el hielo comenzó a romperse. Habían pasado los meses y el mundo helado se desmoronaba con estruendo; el "pack" agrietado lucía límpido como espejo; cada fragmento de hielo se independizó, moviéndose sobre el agua como rugiente amenaza en potencia, y Macklin escribió en su diario:

—“Experimenté la sensación de algo colosal, algo de la naturaleza que resulta imposible entender ni concebir.”

El témpano que sostenía al "Endurance" se quebró con el estrépito de un cañonazo, liberando el barco y a la vez convirtiéndose en enemigo, lo levantó, dejándolo en un ángulo de 45°. El "Endurance" soportó este ataque por tres veces consecutivas y se defendía, porque flotó de nuevo después de nueve meses, aunque no volvería a navegar.

El "Endurance" se deformaba bajo la presión de diez millones de toneladas de hielos que comprimían sus costados, pujando entre ellos con un ruido ensordecedor, infinitamente variado y múltiple, semejante al que producirían al bramar las reses de un rebaño descomunal, cuyos cascos lanzados en veloz carrera, martillasen el suelo al unísono. Esta fuerza desencadenada parecía tener un solo objetivo: triturar al buque y aniquilarlo, en forma inexorable y completa, como si una mano gigantesca y brutal se cerrara de a poco sobre un frágil barquichuelo de papel, hasta destrozarlo.

Agotados los esfuerzos para salvar al "Endurance", Shackleton mandó arriar los botes, bajar todas las provisiones y el equipaje indispensable, colocándolos sobre un témpano, que parecía ofrecer cierta seguridad.

La orden de abandonar la nave sonó como sentencia inapelable y definitiva, pero sus tripulantes se hallaban resignados y demasiado fatigados por tres días de trabajo sobrehumano, durante los cuales trataron en vano de arrebatlarla al "pack" destructor.

Los hombres actuaban sin articular palabra, con calma y eficiencia. El campamento quedó instalado a doscientos metros del barco; pero a medianoche, con chasquido de latigazo, se abrió una fisura en el hielo y velozmente los agotados naufragos tuvieron que trasladarse a otro lugar más seguro, para no quedar separados por el caos.

Empezaba su dolorosa peregrinación, arrastrando consigo todos los pertrechos necesarios en los botes que pesaban más de una tonelada cada uno. Los perros tiraban trineos de cuatrocientos kilos, sobre una superficie amogotada, llena de baches que entorpecían su avance y pantanosa con la nieve blanda donde se

hundían, de modo que apenas recorrían una milla en tres horas de agotador esfuerzo. Esos hombres, deshidratados por el copioso sudor, sufrían la tortura de la sed, porque el mar lamía los hielos, tornándolos salobres. Cuando se recogían a descansar, lo hacían en tiendas y sacos cama empapados, que colocaban sobre el hielo. Probaron la nauseabunda grasa de ballena con carne de lobo marino, esperando ávidamente las horas de comida.

Habían colocado el pabellón británico en el punto más alto que sobresalía del barco casi sumergido, para que se hundiera con la bandera al tope. El "Endurance" se debatió veinticinco días en su prolongada agonía, gimiendo y convulsionándose como una criatura viva que tratara de aferrarse a la existencia, mientras sus tripulantes contemplaban atónitos, impotentes y aterrados, esa inevitable destrucción. Las aristas del hielo se apoderaban de la nave, abriendo anchas heridas, por las cuales penetraban desmenuzando y arrasándolo todo, hasta su total desaparición, mientras los pingüinos Emperadores entonaban la elegía fúnebre del buque. Esos pájaros hieráticos, erguidos y solemnes, como pertenecientes a un trágico coro griego, con su réquiem de lamentos y graznidos destemplados, aterrorizaron a los exploradores, pues la mayoría nunca había presenciado algo tan inusitado y espeluznante, infundiéndoles un pavor supersustitioso.

El 21 de diciembre el barco cesó de luchar. Sus restos maltrechos, informes y retorcidos, formaban una masa irreconocible, que se hundió en menos de diez minutos; el boquete que dejó se fraguó y soldó casi instantáneamente, sin quedar rastros.

Para los expedicionarios, el naufragio del "Endurance" tocó las fibras más sensibles de su ser. Al cortarse ese último eslabón —que siquiera simbólicamente los unía aún con el resto del mundo—, se sintieron abandonados en un territorio inmenso, deshabitado y desconocido.

Shackleton, que compartía por igual las penurias y trabajos de sus hombres, cuidando asimismo de que no se desmoralizaran, escribió en su diario:

—“Ruego a Dios que me permita llevar todo el grupo sano y salvo a la civi-

lización.” Desamparada en esas latitudes, la criatura clama, implorando clemencia de su Hacedor.

Esta calamidad marcaba el fin de la Expedición Imperial Trans-Antártica y el sueño de Shackleton se convertía en pesadilla. Sus perspectivas eran espantosas, sin esperanzas ni posibilidad de socorro, pues se hallaban a mil doscientas millas de la civilización, a 69°, 5 Sur y 51°, 30 Oeste en el Mar de Weddell, a media distancia del Polo Sur, sobre un témpano a la deriva que se disgregaba; y si acaso pretendían algún auxilio, tendrían que alcanzarlo por su propia iniciativa... antes que volviera a sorprenderlos otro terrorífico invierno austral.

Sir Ernest mandó que se aligerara al máximo la carga que cada hombre podía llevar, desprendiéndose de todo artículo superfluo, para reducir al mínimo el peso del equipo. Dando el ejemplo, botó una cigarrera de oro, las monedas que llevaba y hasta la Biblia, guardando sólo la página con la dedicatoria, el Salmo XXIII y el versículo de Job que reza:

—“¿De la matriz de quien nació el hielo? Las aguas están ocultas bajo una piedra. ¿Y la blanca escarcha del Cielo, quién la ha engendrado? Y la faz del piélago está congelada.” Los demás le imitaron y creció rápidamente el montón de objetos heterogéneos, que antes creyeran indispensables.

Los perros habían mermado en forma alarmante, atacados por parásitos intestinales, y apenas quedaban cincuenta y cuatro, aunque nacieron nuevos cachorros de esta raza brava, mestiza y abigarrada, casi imposible de domesticar. Hubo que sacrificar a los canes incapaces de transportar carga o que no tuvieran fuerzas para continuar la jornada, y sus ejecutores sufrieron, porque se habían encariñado con esos animales de mal carácter; eran seres vivientes y la desgracia los reunió, unificándolos con sus amos, quienes trataron de darles una muerte clemente.

Pensaron que los alimentos que tenían y la caza eventual que lograran atrapar —sin gastar preciadas balas— los mantendría, siempre que el "pack" continuara navegando y los condujera hacia las aguas abiertas del Noroeste, para poder echar sus botes y dirigirse a tierra firme.

Pero más tarde también llegó el hambre, y se vieron obligados a comer los últimos perros que aún quedaban vivos.

Los hielos no se partían y el témpano a la deriva apenas se movía con exasperante lentitud, cuando el viento no lo hacía retroceder, imprimiéndole una dirección aberrante. Los acometió el tedio de la espera en la inacción; crecía la tensión en el campamento y los hombres mostraban sentimientos largamente reprimidos y disimulados. No veían la posibilidad de regresar y el descontento de la incertidumbre cundía como un cáncer maligno. Todo estaba pronto para emigrar y les faltaba el trabajo, que les impedía enloquecer, embrutecerse y hasta matarse; no tanto por el hambre sino por el odio —nacido del fastidio de una estrecha convivencia— cuando los brazos están inertes y sólo el pensamiento se mueve rauda, evocando el calor, el hogar y la alegría de vivir.

Shackleton decidió entonces viajar a toda costa hacia el Oeste, lo que significaba atravesar como fuere un continente helado; y el que lo lograra constituye una proeza digna de llamarse: Milagro.

Celebraron todos juntos la Navidad de 1915 y partieron a las 4,30 de la madrugada. Hundiéndose en la nieve, completamente mojados, avanzaban de a poco a través de los obstáculos retrocediendo una y otra vez, como caravana fantasmal. Se preguntaban qué les deparaba el año venidero... Pero era mejor que lo ignoraran.

El viento reinante y la comida constituían una obsesión constante. Ya su salud se resentía, debido a la alimentación deficiente en vitaminas, proporcionándoles adicionales quebrantos en un clima inclemente, que les exigía tan desmedido esfuerzo físico.

El 23 de marzo divisaron tierra. Parecía un espejismo, pero eran las islas Danger, a cuarenta y dos millas de distancia. Incrédulos, contemplaron esa inaccesible aparición, que la niebla ocultó en breve y sólo sirvió para atormentarlos más.

Acosados por la hambruna y el terror, cazaron un leopardo marino, verdadera fiera de cuatro metros, cabeza de víbora y coloración obscura con manchas claras, que los agredía a dentelladas; eran

450 kilos de carne, que los salvaría de la inanición.

A impulsos de la marejada creciente, se disgregaban los hielos y el témpano en que acampaban se rompió; el "pack" se deshacía. Subieron a otro témpano, que también se partió, cayendo un hombre al agua, el que fue rescatado prontamente. Agitando de continuo al accidentado, para evitar que se congelara, embarcaron en los botes bogando con ardor, como poseídos, en el mar embravecido, donde los cogió el viento huracanado y las olas furiosas que reventaban sobre ellos.

Los botes, sin velas ni brújulas, perdían contacto entre sí y esta odisea se repitió una y mil veces, mientras cruzaban el Paso Drake. Después de ochenta horas sin dormir y seis días en idéntica postura, ya sucumbían a la tentación de dejarse morir, con tal de descansar...

Su desmedido tesón y la rompiente de la ola, los hicieron encallar en la Isla Elefante. Eran treinta metros por cincuenta de tierra firme, inhospitalaria pero tangible, sobre la cual, pasados cuatrocientos noventa y siete días de horror en el hielo y sobre el mar, los naufragos se arrastraron, desplomándose exánimes.

No podían permanecer ahí, expuestos a que los arrastrara la alta marea. Los acantilados se alzaban como un murallón inexpugnable y les costó gran peligro y mucha dificultad encontrar un sitio donde instalarse, cerca de un ventisquero que les proporcionaría agua potable al menos, pues en ningún punto era posible repararse del viento furioso y constante, que lanzaba gruesos trozos de hielo y les arrebatava sus escasas posesiones, por más que las afianzaran con grandes peñascos.

El 20 de abril, Shackleton anunció que recorrería mil millas para traer socorro desde Georgia del Sur. Iría con Worsley, Crean, McNeish, Vincent y McCarthy; en un bote de siete metros, afrontaría las corrientes marinas de hasta de sesenta millas, las rachas de viento con fuerza de doscientos cuarenta a trescientos veinte kilómetros por hora y las olas de treinta metros, para tratar de

acertar con esa isla insignificante y como perdida en el vasto océano.

Reparar el bote lo mejor que pudieron fue una faena muy ardua que se terminó el 23. Al día siguiente Shackleton, después de dejar su testamento escrito, se embarcó con sus compañeros.

Los veintidós restantes les ayudaron en sus reiterados intentos por zafarse de la isla y se quedaron mirándolos, hasta que la embarcación se perdió de vista.

III PARTE

Los navegantes estaban condenados a sufrir el martirio, con sus cuerpos escoriados, cubiertos de llagas y contusiones, a causa del frío intenso, el agua salada que chorreaba sobre ellos y los golpes que recibían por las olas y el viento, que amenazaban despedazarlos.

Al término de un viaje penosísimo, ateridos y envarados, tocaron tierra en Georgia del Sur, el 10 de mayo de 1916.

Vincent y McCarthy acamparon para esperar ahí; Shackleton, Worsley y Crean atravesaron la isla, caminando a gatas, deslizándose por las quebradas y precipicios helados, bajando cascadas y vadeando riachuelos.

Se perdieron varias veces y cuando llegaron a la Estación Ballenera —que los viera partir optimistas y confiados en el "Endurance"— su aspecto era tan lastimoso que el capataz de la factoría no los reconoció y —pasada la natural sorpresa— se le cayeron las lágrimas al identificarlos.

Después de quitarles sus andrajos, vestirlos y alimentarlos convenientemente, esos rudos balleneros del Antártico les estrecharon las manos con muda emoción, mandando traer también a Vincent y McCarthy.

Apenas setenta y dos horas más tarde, empezaron los afanes de Shackleton —que durarían tres eternos meses— para rescatar a sus hombres de la Isla Elefante, pues el "pack" inmisericorde que los rodeaba, frustraba sus reiterados intentos.

Primero le facilitaron el schooner "Southern Sky", que a la semana tuvo que regresar, incapaz de aventurarse por

los hielos. Luego Sir Ernest consiguió que el Gobierno del Uruguay le prestara un buque, el "Instituto de Pesca N° 1" el cual sufrió serias averías y, seis días después, también se devolvió a puerto. Shackleton tuvo noticias de que el "Discovery" ya había partido de Inglaterra, pero calculó que tardaría demasiado en llegar y su impaciencia aumentaba por momentos, con la constante preocupación que le corría, por la crítica situación de sus expedicionarios. En Punta Arenas, la colonia británica fletó la goleta "Ema"; y en ella se perdieron tres preciosas semanas, sin siquiera aproximarse a la Isla Elefante.

La noticia se había difundido por doquiera, y el mundo entero estaba pendiente de la suerte que corrían aquellos desdichados náufragos. La angustia de Shackleton por sus compañeros crecía, haciéndose más apremiante con cada nuevo tropiezo que surgía, interponiéndose entre él y la salvación de ellos.

En aquel entonces, el Piloto 2° de la Armada de Chile, don Luis A. Pardo Villalón, era comandante de la escampavía "Yáñez".

Por uno de esos inexplicables designios del destino —que urde la trama de las cosas— enfermó el Piloto 1° Teniente Francisco Miranda Bórquez, y el Jefe del Apostadero de Magallanes ordenó que fuese reemplazado por el Piloto Pardo, quien tomó el mando de la "Yelcho" el domingo 6 de agosto, con instrucciones de dirigirse a Puerto Stanley (Islas Malvinas) para traer a remolque la desafortunada goleta "Ema", y allá recaló el miércoles 9 por la mañana.

En cuanto fondeó el buque en la rada, Shackleton y sus acompañantes subieron a bordo para felicitar al Comandante Pardo, puesto que había entrado al puerto sin solicitar la ayuda de un práctico, y porque esto sucedía durante la Guerra Europea, era hasta posible que la ruta estuviera minada.

Así fue como se encontraron en la encrucijada Sir Ernest Shackleton y Luis A. Pardo Villalón. Esta reunión fortuita careció del resonante impacto emocional que caracterizó al hallazgo de Livingstone por Stanley; casual y no buscada, pasó inadvertida para el pú-

blico. Tuvo empero mayor trascendencia, porque decidió el porvenir de muchos.

El explorador —que estaba dotado de una singular intuición para catalogar a la gente— se dejaba guiar por ella para seleccionarla. Le llamó la atención este marino tan decidido; simpatizó con él y confió en ese hombre “quitado de bulla” —como decimos aquí— al que adivinó correcto. Más tarde, conociéndolo mejor, lo respetó por su pericia y eficiencia; luego aprendería a admirar su serena valentía, porque existe una misteriosa afinidad de atracción entre los caracteres bien definidos, aunque diferentes, que se complementan en sus defectos y cualidades.

Actualmente en Chile, al hablar de un viaje azaroso, de un individuo arrojado, de una empresa difícil y superada, ya es una expresión del lenguaje corriente el relacionarla con el Piloto Pardo; pero ese 10 de agosto, cuando éste zarpó con la goleta “Ema” a remolque hacia Punta Arenas, cumplía una rutinaria comisión del servicio y nada le hacía presagiar que su nombre quedaría grabado en la historia, nimbado de leyenda.

Durante la navegación, el piloto observaba el rumbo y Shackleton estudiaba a Pardo, presintiendo que bajo esa apariencia amable y casi plácida, se escondía un temple de acero y una recta conciencia. Llegó pues a la conclusión de que en el momento crucial había encontrado al hombre preciso.

Conversaron. Luis Pardo fue testigo del empeño de Shackleton y sus fracasos: las ilusiones pasajeras, seguidas por el desengaño de una esperanza defraudada, que constituían su cuota diaria y colmaban al explorador de pesadumbre y desaliento. Así nació en el alma generosa del Piloto, una profunda y sincera compasión, con el anhelo de ayudarle. Tenía 34 años y no era un aventurero ambicioso, ni un científico famoso, sino un hombre casado, con intereses propios, su carrera y además tres hijos —dos varones y una niña, el mayor de nueve años— que lo esperaban junto a la madre en el hogar de Valparaíso (Cerro Merced, calle de la Virgen), del que faltaba hacía tiempo, recordando nostálgico a los suyos. ¿Le asistía el derecho para jugarse entero, dando un salto en el vacío? Tendría que explicarle a su mujer el móvil que lo impulsaba. Ella lo había acompañado hasta entonces, ab-

negada y cariñosa; era capaz de interpretar sus sentimientos. El, sabía lo que se le deparaba y a cuánto se exponía. Brotaba ardiente el deseo de ser útil, pero al comprometerse con Shackleton no se embarcaba en una gira turística, sino por el contrario, lo esperaban muchos sin sabores; y aunque tuviera buen éxito en lo que se proponía, esa empresa le costaría de seguro grandes sacrificios personales. Sin embargo, reconocía que —como Piloto de la Armada— había adquirido los conocimientos necesarios para llevarlo a cabo; poseía también un firme concepto del deber, lo acicateaba además su intenso espíritu humanitario, unido al acendrado ánimo de servir: esos veintidós hombres se hallaban en situación extremadamente precaria y aflictiva, llena de privaciones y desconsuelo. El podía... ¡Debía salvarlos!

La “Yelcho” llegó a Punta Arenas con la “Ema” a remolque el día jueves 10 a las nueve de la mañana. Tan pronto quedaron los dos buques convenientemente fondeados, Pardo y Shackleton bajaron a tierra; el primero, para dar cuenta de la comisión encargada al Comandante en Jefe del Apostadero, y el inglés, a tiempo que se manifestaba alabando la conducta de Pardo, solicitó también que se le facilitara la “Yelcho” para ir a la Isla Elefante en ayuda de sus expedicionarios.

La decisión quedó pendiente, mientras se intercambiaban sendos telegramas entre el Apostadero de Magallanes y la Dirección General de la Armada. Shackleton insistía y la Jefatura titubeaba, conociendo el estado de esa escampavía, pero —el orgullo nacional se hallaba en juego— Chile no permanecería ajeno a la tragedia antártica, y el explorador obtuvo la autorización correspondiente para que se pusiera la “Yelcho” a su disposición. (3).

Apenas recibida la noticia, se procedió inmediatamente a su alistamiento. Este buque, de tipo remolcador, fue cons-

(*) Yelcho: Eslora 36,6 metros. Manga 7,0 metros. Puntal 3,2 metros. Calado de proa 5 1/2 pies. Popa 10 1/2 pies. Máquina compound de fuerza nominal 64 H.P., efectiva 300 H.P. Caldera cilíndrica de 120 libras de presión, fabricada por Muir Houston. Hélice de 4 palas, paso 12 1/2 pies; revolución máxima 112, y media 105.

tuido en Glasgow (Escocia) el año 1906, y en 1908 el Gobierno de Chile, necesitando proveer a la Armada de una escampavía, lo compró a la Compañía Yelcho y Palena, que en esa época explotaba el territorio de Aysén. Este barco de baja borda y apenas cuatrocientas ochenta toneladas, era de hierro sin doble fondo, completamente inapropiado para soportar presión de hielos y menos aún el choque de los témpanos. Tenía un andar máximo de diez nudos y cincuenta y dos toneladas de capacidad carbonera, llevando otras veinte toneladas en cubierta; estaba muy trabajado y se notaba un serio desperfecto en el tubo de alimentación de su caldera. Las cartas meteorológicas y de navegación eran por demás deficientes; tampoco había medios de comunicación directa.

Pese a tantos y graves inconvenientes, sobraron voluntarios para tripular la "Yelcho". Desde luego, se presentaron todos los que habían servido en el "Yáñez" a las órdenes del Piloto Pardo. Metódico y puntilloso, Luis Pardo era exigente con sus subordinados, pero más aún consigo mismo; y éstos lo seguían ciegamente, porque le reconocían justo y apreciaban su pericia: donde los llevara su Comandante, allá irían ellos.

Naturalmente se embarcaron "a la chilena"; es decir, que nadie contaba con la indumentaria adecuada, indispensable para llegar donde se acaba la civilización y empiezan los eternos hielos del frío polar antártico, existiendo también un límite para la cantidad de ropa que puede usarse debajo del uniforme...

El invierno del Polo Sur es mucho más frío que el del norte, porque la Tierra durante el mes de julio —al describir su eclíptica— se encuentra en el Afeelio, justamente el período cuando más se aleja del sol. La temperatura más baja registrada hasta la fecha fue de: menos

74° C° en la Estación Norteamericana de Amundsen-Scott (*), sin mencionar la base rusa Sovietskaya, que ya es demasiado.

El chileno es inquieto y nómada. Incongregible trotamundos, le encanta viajar y cambiar; nunca prepara sino que improvisa. Habitante de un país donde la naturaleza es fuerte y variada, está acostumbrado al desierto árido; a la altísima cordillera nevada; a los ríos torrentosos; a la selva impenetrable y también a los tremendos cataclismos que asolan con frecuencia esta tierra suya, a la que no cambiaría por ninguna otra. A través de esta lucha secular, su atavismo ha elaborado un carácter definido y una filosofía personal que le permiten desenvolverse en cualquier ambiente, con aparente soltura, riéndose de las dificultades que le toca soslayar o atacar. Cuando la necesidad precisa de un héroe, éste surge espontáneamente, para luego retirarse con calma dignidad y sin aspavientos, si ya no se le requiere. Mezcla dosificada de Quijote y Sancho, el chileno resulta un personaje razonable, idealista y práctico. "Se las arregla", pero manteniéndose siempre él mismo: individual, distinto, aparte, inconfundible: un chileno. Esta sicología desacostumbrada y que se le revelaba apenas, dejó perplejo a Sir Ernest.

En cuanto llegó la noticia de la comisión encomendada a la "Yelcho", se espació de inmediato la voz en Punta Arenas. Parecían tan remotas las posibilidades de salvar a los del "Endurance" y tantas, las probabilidades de perderse en la desesperada demanda que otros tres barcos probaran ya sin resultados positivos. ¿Que perspectiva quedaba para la "Yelcho"?...

La gente marinera de la localidad, que se dedicaba a la caza de esas valiosas pieles de nutria y de lobos de dos pelos

(*) El régimen meteorológico y climatológico de la Antártida, es motivo de preocupación especial para un navegante, quien debe ejercer constante vigilancia sobre sus instrumentos y signos precursores de cambios en el tiempo, a fin de evitar ser sorprendido por una de las frecuentes y violentas tempestades que asolan esas regiones. Desde los primeros expedicionarios de comienzos del siglo pasado, se viene estudiando el clima de este continente. Lógicamente que

esas observaciones fueron esporádicas y locales, circunscritas a la región visitada. El Año Geofísico Internacional, que se iniciara en mayo de 1957, permitió fundar una red de estaciones permanentes, regularmente repartidas en todo el continente antártico, efectuando estudios, investigaciones y estadísticas, en especial a lo concerniente a la alta atmósfera. De esta manera, se ha logrado mejorar en forma notable el pronóstico del tiempo.

(animales marinos que habitan parajes peligrosísimos) dudaba de lo que se decía, pues era la época en que los hielos rodean completamente la Isla Elefante; así que estimaban que si la "Yelcho" se dirigía allá, en esa temeraria y descabellada misión, el viaje resultaría inútil en el mejor de los casos; y trataban de convencerlos, aduciendo que las condiciones atmosféricas eran más desastrosas que nunca en aquella estación. Allá, el clima es tema de primordial interés —aunque relativo— pues oscila entre Malo y Peor.

El Piloto Pardo los dejaba hablar, meditando que en esas latitudes los elementos se demuestran siempre adversos, de índole pésima y traicionera; al esperar su beneplácito, no se haría pues nunca nada. En sus mocedades navegó en un velero hasta las Antípodas, ¡qué diablos! ¿Como no iba a llegar a la Isla Elefante, que estaba más cerca? Con mayor razón, tenía que sacar pronto de ahí a esos naufragos; por algo llevaba años recorriendo los laberintos magallánicos y fueguinos, hasta volverse conocedor del oficio de experto piloto. Y aceleraba los preparativos para la partida.

El viernes 25 de agosto, la "Yelcho" estaba lista, con víveres y pertrechos para un mes, porque se ignoraba cuánto tardarían en volver.

Shackleton, Worsley y Crean se embarcaron y el buque zarpó de Punta Arenas a las 12,15 al mando del Piloto Pardo. Su dotación era la siguiente:

Comandante: Piloto 2º Don Luis A. Pardo Villalón.

II Comandante: Piloto 2º León Aguirre Romero.

Maquinista de Cargo: Mayor José Beltrán Gamarra.

Encargado de Contabilidad: Maestre Víveres, Jorge Valenzuela Meza.

Mecánico I: Nicolás Muñoz Molina y Manuel Blackwood.

Guardián I: Manuel Ojeda.

Marinero I: Pedro Pairo y José del C. Galindo.

Contramaestre: José Muñoz Téllez.

Cabo I Fogonero: Pedro Soto Muñoz, Juan Vera Jara y Luis Contreras Castro.

Guardián I: Ladislao Gallegos F. y Antonio Calín Parelo.

Herrero I: Froilán Cabañas Rodríguez.

Cabo I Fogonero: Heriberto Cariz Cárcamo y Pedro Chaura.

Guardián I: José Leiva Chacón, Hipólito Aris y Florentino González Estay.

Cocinero: Clodomiro Agüero Soto.

La navegación se inició bajo buenos auspicios, como para contradecir esos vaticinios pesimistas. Los elementos se mostraron favorables y pasaron el Canal Magdalena, llegando el mismo día y sin contratiempos a Puerto Bannen. Levaron ancla al amanecer del sábado con rumbo a Ushuaia, donde también se detuvieron hasta la mañana siguiente, para dirigirse en seguida hasta la Isla Picton y ahí fondearon, aprovisionándose de carbón. Terminada esta faena, Pardo salió inmediatamente a alta mar, aprovechando las buenas condiciones meteorológicas. El lunes navegaban a diez nudos, con barómetro firme y sin alternativas.

Penetraron en el hechizado jardín de las níveas Flores de Hielo, frágiles roseatas cristalinas que se forman sobre el agua marina congelada, descomponiendo la luz hasta el infinito, con mil prismas de colores.

El martes la temperatura comenzó a bajar, llegando a 10º bajo cero. Luis Pardo era técnico y empleó el sistema adecuado para navegar, avanzando con el hielo, nunca contra él; mantenía su nave en movimiento, aunque sin apresurarla; atento al propulsor y al timón, buscaba las aguas abiertas y canalizos. No les temía a los mogotes helados que se le interponían por la proa, pero los respetaba, pasando alrededor de éstos cuando era factible y si no podía evitarlo, los chocaba de frente, con la mayor suavidad, en caso de que se hallaran anclados al fondo.

Por la tarde los envolvió una tupida neblina y hubo que disminuir la marcha a tres millas, porque la visibilidad era nula; pero dada la prisa que llevaban, continuaron a la misma velocidad, aunque ya habían entrado de lleno en la zona de los témpanos. Los cascotes diseminados flotaban sobre el mar hosco y sombrío, aumentando en volumen y cantidad. Estaban rodeados por la temible neblina, que en el mar se vuelve más amenazante, porque oculta los hielos, fon-

deados o a la deriva. La niebla hace perder la medida del tiempo y del espacio. Se tiene entonces la sensación de un mundo irreal, sin límites de distancia.

No existía todavía el radar, y la vida de la nave dependía de los ojos de su piloto. Aún hoy día, el ojo humano sigue siendo el instrumento más perfecto que existe, pero para poder ver, siquiera a una milla de distancia, era preciso trepar al "nido de cuervos" en lo más alto del buque, mantenerse incólume en el puente, asomar la cabeza y mirar; entonces las lágrimas se congelan, hiriendo la retina como agujones; el cierzo, en un viento de nieve, quema la cara; y el aliento susurra, al quebrarse los pequeños cristales formados por la humedad del aire expirado.

En ese paisaje enigmático, entre los vacíos de tamaño incalculable, se perfilaban vagamente sobrecogedoras composiciones: aparecían estatuas monumentales (los elevados Penitentes de Hielo) asemejando personajes petrificados; se proyectaban imponentes edificaciones de arquitectura barroca y fantasmagórica con gárgolas deformes, decoradas por filigranas de carámbanos a lo largo de sus cúpulas, arcos, graderías y columnatas

sin fin; se alargaban las sombras de las moles heladas: azules, verdosas, albas, o también muy oscuras, porque habían alcanzado una edad venerable. Un inexplicable silencio gravitaba sobre estas figuras desmesuradas, produciendo la sensación de ausencia y espera, donde se deslizan pensamientos confusos y terrores velados.

Este era su mundo, y el resto no existía, el hombre busca relaciones y lazos entre los seres y las cosas, para aferrarse a una realidad que se esfuma.

Este era su mundo, y el resto no existía ya.

Nada hay más difícil que medirse a sí mismo, y esas son las circunstancias grandiosas que disminuyen al hombre, hasta hacerlo sentirse como una nada.

Sin embargo, mientras navegaba con ruta zigzagueante, sorteando los témpanos —algunos hasta de sesenta metros sobre el nivel del agua, con dos o tres mil de profundidad— la pequeña "Yelcho", escarchada por fuera y en su interior pero magistralmente guiada, se colocaba en la órbita de los gigantes, perseguida y escoltada por el imponente cortejo de los hielos inmemoriales.

(Continúa en el próximo número).
