

CHILE... UNA VEZ MAS AL RESCATE

“Rindo tributo a este país que por la causa de la Humanidad, para honra de la Marina chilena, y por la fraternidad de los hombres, no trepidó un instante en realizar este magnífico esfuerzo que logra salvar a mis compañeros cuando se hallaban ya casi en los umbrales de la muerte”. (Sir Ernest Shackleton, hablando en Valparaíso, en 1916).

De “El Mercurio” de
Valparaíso, 20-II-1972,
por Harold MESIAS P.

Los teletipos de todo el mundo vibraron el viernes 11 de febrero con la noticia que se escribió en mil idiomas y que volvió los ojos de la humanidad hacia los helados rincones de la Antártida Chilena.

“En una dramática lucha contra el viento, la nieve y las altas marejadas fueron rescatados hoy, por dos buques de la Marina chilena, los cien pasajeros y 68 tripulantes del buque noruego de turismo “Lindblad Explorer”, que varó en la madrugada del jueves en Punta Piazza de Bahía Almirantazgo, en la Antártida”.

“La evacuación de los pasajeros, en su mayoría acaudalados norteamericanos, fue realizada por la nave insignia de la expedición antártica chilena, el “Piloto Pardo”, cuyo nombre recuerda la odisea cumplida en 1916 por un arriesgado marino chileno que al mando de un pequeño buque de esa nacionalidad, logró rescatar a la tripulación del rompehielos británico “Endurance” atrapada y al borde de la muerte en la Isla Elefantes, también en territorio antártico”.

La trágica historia del "Lindblad Explorer", cuyo último capítulo aún no se ha cerrado, hizo que nuevamente el nombre de Chile y de su Armada resonara en el mundo, para señalarle que en esas heladas, exóticas y bellas regiones del mundo, está la presencia soberana de nuestro país, para ayudar hoy, como lo ha hecho ayer y como lo seguirá haciendo mañana, a los que sufren un destino aciago.

EL "LINDBLAD EXPLORER"

El hermoso buque noruego de turismo, construido en 1969, lleva el nombre de su propietario, Eric Lindblad, y desplaza 2.480 toneladas.

Lindblad, un magnate naviero noruego, cultiva una rara especialidad en el mundo: hacer realidad turismo imposibles. Fue el primero que llevó cruceros turísticos al Nepal; uno de los primeros que organizó raids a Isla de Pascua; y también uno de los primeros que pensó en las posibilidades turísticas de la Antártida donde estén quizá los paisajes y las condiciones climáticas más exóticas del mundo.

Para ello, Lindblad primero arrendó algunas naves y abrió un comercio turístico inicial. Lo hizo con un transporte argentino y fletó también el "Navarino" de la Empresa Marítima del Estado; y el "Aguiles" de la Armada Nacional.

Así se percató que entre los excéntricos millonarios de Estados Unidos y otras partes del mundo, a quienes se les despierta el espíritu de exploradores cuando tienen el tiempo, el dinero y la comodidad para hacerlo, había un mercado amplio y dinero suficiente para ampliar su empresa.

Ordenó, pues, construir un buque equipado especialmente para el turismo antártico. Este no fue otro que el "Lindblad Explorer", nave que se terminó a fines de 1969 y que partió a efectuar entonces su primer crucero.

Pero había un sino en destino. Y su primer viaje no pudo efectuarse regularmente por un incendio que estalló a bordo y que destruyó sus cocinas. Reparado, pudo partir, a fines de enero de 1970, en su crucero inaugural a la Antártida.

Curiosamente, el "Lindblad Explorer" cruzó en ese viaje inaugural su camino con dos naves chilenas que efectuaban la anual expedición antártica: el "Piloto Pardo" y la "Yelcho". Ni Eric Lindblad que iba a bordo, ni sus tripulantes, ni nadie, pudo imaginarse entonces que el "Piloto Pardo" y la "Yelcho" iban a ser tan importantes dos años más tarde para el buque noruego... ¡es tan caprichoso como se escribe la vida!...

EL NAUFRAGIO

Eran las cinco de la mañana del jueves 10. En la sala de radio del "Piloto Pardo", anclado en la Base Naval "Arturo Prat", se oyó claramente el vibrante llamado del S.O.S.

Minutos antes, en medio del mal tiempo, había varado el "Lindblad Explorer" en Bahía Almirantazgo, a unos ochenta kilómetros de distancia. Una y otra vez el llamado de auxilio repetía la situación geográfica... Latitud 68,02 Sur... Longitud 52,24 weste... era en las proximidades de la Base "Eduardo Frei", en la Isla Rey Jorge.

Horas terribles deben haber vivido pasajeros y tripulantes del mercante noruego y los propios chilenos que acudieron al rescate. Vientos de más de 60 nudos, olas que llegaban a ocho metros de altura e ininterumpidas ventiscas que impedían la visibilidad, no auguraban ningún futuro.

Cuatro veces los pasajeros del "Lindblad Explorer" —edad promedio en 60 años— bajaron y subieron de los botes salvavidas en vanos intentos de tratar de alcanzar tierra, porque el buque asentado en la roca y con su sala de máquinas hundida no ofrecía seguridad alguna.

Después de casi siete horas de agonía, a toda máquina, desafiando el temporal y exponiendo su propia seguridad, llegaron al lugar las naves chilenas y sus helicópteros, que operaron en condiciones increíbles.

Dos horas y media más tarde todos los pasajeros y tripulantes estaban a salvo.

Pero aún iban a pasar cuatro días más, en que los marinos chilenos se entregaron, ante el asombro y los elogios de los involuntarios pasajeros turistas del "Piloto Pardo" a la tarea de intentar

rescatar también al "Lindblad Explorer".

Fue imposible. Los vientos, el recrudecimiento del mal tiempo, los icebergs, la ventisca, comprometían ya la propia seguridad de naves y tripulaciones y hubo que desistir.

Mientras los navíos chilenos viajan a Punta Arenas con los pasajeros y la mayor parte de la tripulación del "Lindblad Explorer", un último capítulo heroico sigue escribiéndose sobre la nave varada. Siguiendo la tradición del mar, el Capitán no abandonó su buque y sigue a bordo, acompañado de siete tripulantes voluntarios, entre ellos su primer piloto. Ellos esperarán, si el tiempo y la Providencia lo disponen, hasta el 22 de febrero, en que debía llegar un poderoso remolcador alemán —el "Artic"— con una potencia de 18,500 caballos de fuerza, para intentar zafar y salvar la nave noruega que costó tres millones de dólares.

Numerosas rajaduras en su casco, daños en las palas de su hélice, desalineamiento del eje propulsor principal y el timón apoyado en el fondo, hacen pensar que si logra salvarse, será prácticamente por un milagro.

TEMPORALES ANTARTICOS

Quienes han ido a la Antártida, no olvidan jamás los blancos paisajes de la zona, las condiciones extraordinarias en que se desarrolla la vida, pero tampoco olvidan la violencia de su mal tiempo.

"Si tuviera que medir la intensidad de sus temporales —narra un alto oficial de la Marina que dirigió una de las flotillas— diría que es normal que sean el doble de lo que se conoce aquí como un buen temporal. El viento es terrible y todo lo que de él deriva. Hay bajas temperaturas y se produce una ventisca, una especie de lluvia de nieve, que disminuye la visibilidad y bloquea el radar, ya que como la ventisca es material, dejan de percibirse las figuras normales y definidas en su pantalla".

Y estos temporales son más o menos frecuentes, ya que todo el sistema meteorológico de Sudamérica, deriva de los centros de alta y baja presión de la región subantártica,

La zona de Bahía Almirantazgo, en particular, tiene una rada muy abierta al Oeste, precisamente de donde proceden por lo regular los vientos. Ello provoca con normalidad fuertes marejadas que impiden el uso de embarcaciones menores y hasta el despegue de los helicópteros. También se desprende el hielo de la ribera, que queda a la deriva, obstruye la navegación e impide a veces maniobrar con seguridad.

TRAGEDIAS Y RESCATES

Tierra misteriosa, aun desconocida en su mayor parte, navegable sólo en ciertas épocas del año, la Antártida parece un continente propicio para que sobre ella ocurran tragedias dolorosas.

Las ha habido. Son muchos los hombres, incluso chilenos, que en afán de exploración, de conquista y de soberanía le han rendido la vida.

Pero si hubiera que relatar en su historia las tragedias que han centrado la atención mundial y que han obligado a maniobras espectaculares de rescate, el nombre de Chile y de su Marina, tiene consagrado un lugar de honor.

En efecto, las cuatro veces en que han ocurrido estas tragedias, hasta los naufragios llegó la mano salvadora bajo el pabellón tricolor y la estrella solitaria de nuestra bandera.

Así ocurrió en 1916, cuando el piloto Luis A. Pardo y la "Yelcho" rescataron a los 22 expedicionarios de Shackleton: así volvió a ocurrir en diciembre de 1967 y en febrero de 1969 al rescatarse a dotaciones inglesas y chilenas, cuando dos erupciones volcánicas convirtieron en un infierno a la Isla Decepción; y por último, volvió a ocurrir ahora con el "Lindblad Explorer".

Resulta asombroso que así como el nombre de Chile aparece ligado a estos rescates, estén ligados también en todos ellos los nombres de "Yelcho" y "Piloto Pardo".

LA ISLA DECEPCION

Cuando el 4 de diciembre de 1967 la primera gran erupción volcánica puso en peligro la vida de chilenos, argentinos y británicos que había en Decepción, el "Piloto Pardo" estaba a seis millas de

distancia, lugar en el que recibió una lluvia de piedras volcánicas. La "Yelcho" estaba en Bahía Soberanía y acudió al rescate.

Actuando en medio del humo, de las explosiones y las emanaciones sulfurosas, los helicópteros del "Piloto Pardo" rescataron a los 27 chilenos (dos civiles entre ellos) y a los 15 ingleses de la Base "Balleneros". Los 15 argentinos que estaban en Decepción fueron rescatados a su vez por el transporte de ese país "Bahía Aguirre", estando alertas las naves chilenas por si precisaban ayuda.

El 21 de febrero de 1969, un violento terremoto seguido de una nueva erupción volcánica destruyó ahora totalmente la Isla Decepción y la base inglesa "John Biscoe", la única que quedaba en el lugar y que era aún ocupada por 15 ingleses. Estos alcanzaron a pedir auxilio al rompehielos "Shackleton" que estaba en el mar de Drake, el que a su vez pidió auxilio al "Piloto Pardo", que se encontraba, con la "Yelcho", en Bahía Fildes. Nuevamente, operando con sus helicópteros, en medio de continuos temblores y una tempestad de nieve, los chilenos rescataron a la tripulación inglesa.

LA HAZAÑA DE PARDO

Pero indudablemente uno de los hechos más dramáticos que se han escrito en la historia antártica, fue el rescate de la Expedición de Shackleton, realizada en 1916, en condiciones y medios increíbles.

A comienzos de agosto de 1914 el científico inglés Sir Ernest Shackleton dejó Londres en el "Endurance" para atravesar la Antártida de un extremo al otro, es decir, desde el mar de Weddell al mar de Ross (Atlántico y Pacífico, respectivamente) con un recorrido de 2.600 kilómetros.

En octubre de 1915, el buque fue destruido por hielos flotantes en el mar de Weddell, y los náufragos —con tres botes, algunos trineos, perros y escasos víveres— se dirigieron a la tierra más cercana, la Isla Paillet, a la que luego de grandes penurias llegaron al cabo de 4 meses. El 16 de abril de 1916 lograron estacionarse en la extremidad norte de la Isla de los Elefantes, a 61 grados de latitud,

Shackleton y 5 de sus hombres decidieron seguir en el único bote de sólo 6,5 metros en busca de ayuda hacia Georgia del Sur, quedando en condiciones inciertas los 22 náufragos.

No es necesario relatar las nuevas penurias de ese arriesgado viaje, pero lograron su fin. Apremiado por el tiempo y antes que los hielos hicieran impenetrable el paso hacia Isla Elefantes, Shackleton partió el 23 de mayo en el ballenero "Southern Sky" en el primer intento por alcanzar hasta sus compañeros. Llegó hasta 70 millas de ellos porque los témpanos le cerraron el paso.

Regresó a Islas Malvinas y desde allí pidió auxilio a su país.

Conocida la situación en todo el mundo, Uruguay le fletó un barco que salió con Shackleton de Port Stanley el 10 de junio, en la segunda intentona. Fue otro fracaso. Vieron los picos más altos de las montañas de Isla Elefantes a 30 millas, pero tuvieron que volver porque los hielos cerraban el paso.

De nuevo el expedicionario pidió auxilio a todo el mundo. Inglaterra alistó el "Discovery"; Noruega ofreció el "Ram"; Estados Unidos preparó el "Roosevelt"; y aún hubo otras ofertas, pero ya se creía que esos esfuerzos serían inútiles, porque nadie podría llegar a las desoladas regiones antes del invierno y se pensaba que los náufragos tenían ya escasas posibilidades de seguir viviendo.

Shackleton, desesperado, llegó a Punta Arenas y contrató la goleta lobera "Emma", que fue remolcada por la escampavía "Yelcho" de la Armada chilena, al salir del Estrecho de Magallanes, Pero la goleta no era capaz y regresó.

Cuando se creían perdidas las esperanzas, se ofreció como voluntario el piloto Luis A. Pardo y las autoridades chilenas consideraron que la única embarcación que podría intentar la tarea sería la "Yelcho".

El buque era de hierro y si bien no podría soportar la presión del hielo o del choque con témpanos, su gente y el propio piloto Pardo eran conocedores de esos mares y el buque tenía maniobrabilidad.

Salió la "Yelcho" el 23 de agosto de 1916, llevando a Shackleton a bordo. Hábilmente y sin moverse del timón, el piloto Pardo la guió por montañas de hie-

lo por témpanos y "packs" hasta llegar frente a la Isla Elefantes el 30 de agosto. Los vientos habían quebrado el hielo y una pequeña huella se abría hasta junto a la Isla. Podía cerrarse en cualquier instante aprisionando para siempre a la "Yelcho". Pero el coraje y las manos de Pardo y la tripulación chilena hicieron el resto. Penetraron por el angosto pasaje, rodearon la isla, rescataron a los 22 náufragos que se habían comido hasta los perros y que, a media ración, tenían provisiones sólo para 4 días más.

Regresaron de inmediato y la aventura, increíble y osada, terminó el 3 de septiembre, cuando los náufragos —vueltos virtualmente a la vida— pisaron tierra en Punta Arenas.

EJERCICIO DE SOBERANIA

Si hemos recordado en forma sucinta estos episodios heroicos escritos en la

paz por la Armada, es para señalar con esos hechos, cómo siempre Chile ha estado en la primera línea cuando alguna emergencia ha afectado en la Antártida a los países extranjeros y a los visitantes de esa tierra y esos mares helados.

Esa presencia permanente de Chile en su territorio antártico y la eficiencia no desmentida de sus marinos que le han permitido actuaciones destacadas por la prensa de todo el mundo, son y serán, en el fondo, una actuación de hecho y de derecho, que abroga nuevos títulos, a los que histórica y legalmente afianzan nuestros derechos soberanos y territoriales en la Antártida.

¿Qué tribunal o qué arbitraje podrá desconocer el ejercicio de soberanía que han significado esos rescates en los mares más australes y desolados del mundo?

