

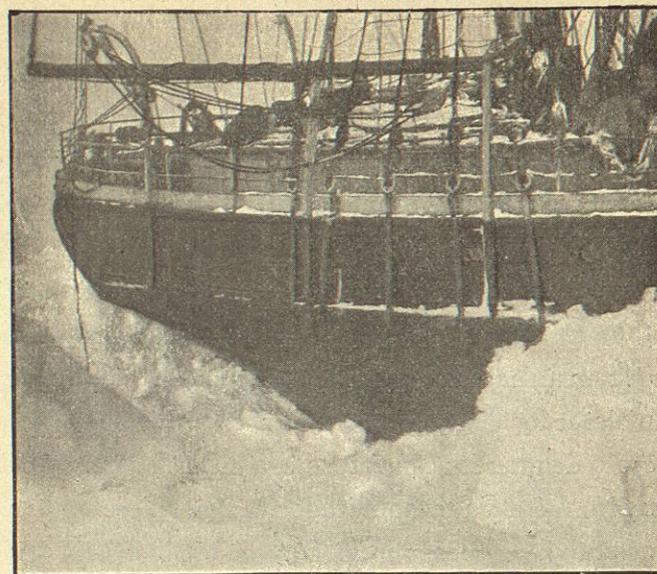
de agua en la bodega y por momentos vamos recobrando la tranquilidad. El cocinero y su ayudante se cuidaban entre tanto de preparar la comida como si nada aconteciera, y á la hora acostumbrada nos reuníamos en la cámara para almorzar, discutiendo sobre los acontecimientos de la pasada noche. Respecto á la importancia de la avería no sabíamos más que el timón estaba roto y que varios tubos de la máquina habían reventado. La vía de agua parecía encontrarse en el codaste.

El choque debió ser tan terrible que hubo punto en que hasta la alfombra quedó revuelta en un montón, y por otro lado, el piso del cuarto de máquinas se había levantado por completo de su sitio. Cada cual relata con los más vivos colores la impresión que la catástrofe le ha producido.

Pronto se formaron á bordo dos partidos, uno optimista, con el capitán Larsen á la cabeza, y otro pesimista, acaudillado por el segundo piloto y el primer maquinista.

Larsen confiaba que aun podríamos salir con bien de aquella situación, mientras que Haslum, segundo piloto, sostenía que por la parte de popa estaba el barco completamente destrozado é inútil para navegar. El primer piloto consideraba que antes de aventurar nada sobre el porvenir, se debía examinar la avería del buque. Por el momento nada podíamos hacer en este sentido porque el hielo lo tenía completamente sujeto y cercado por todos lados.

La catástrofe tuvo lugar á la una de la madrugada, y desde esa hora hasta las nueve de la mañana, que almorzamos, estuvimos trabajando sin interrupción. La falta de descanso se va dejando notar, y sospecho que el lector supondrá que tengo un poco de sueño.



Entre bloques de hielo.

CAPITULO XXIII

Hacia la sumersión

LA noche anterior á la desgracia, como en otro lugar dejo dicho, se calmó la tempestad, aunque todavía sopló brisa fresca durante algunas horas. El hielo había empezado á moverse, y pronto todos los claros que se veían aquí y allá quedaron cubiertos. En la popa del buque se había formado una pequeña grieta, que se ensanchó en el momento del choque fatal. Un par de días estuvo el hielo atornillándonos sin interrupción, pero desde el instante en que el «Antártico» quedó destrozado, todo quedó en el mayor silencio y quietud, no pudiendo observarse el más mínimo movimiento. Si yo fuese fatalista me vería inclinado á creer que el hielo

había tenido la firme resolución de desguazar nuestro buque, y una vez conseguido su objeto se había apaciguado. Pero lo que sí puedo afirmar, sin temor á que pueda tachárseme de exagerado, es que lo ocurrido resultaba bastante singular.

La primera noche transcurrió tranquila, la situación del buque era la misma y el hielo permanecía quieto. Por la mañana empezamos á limpiar de hielo y nieve todo alrededor del timón para ver cómo se encontraba. Después de grandes esfuerzos llegamos á la superficie del agua. No fué nada tranquilizador lo que allí se presentó á nuestra vista, pues por el lado de estribor había gran cantidad de pernos movidos y el timón aparecía quebrado. Vimos que la hélice estaba en su sitio, pero no pudimos averiguar en qué estado. Los pernos que había, tanto encima como debajo del agua, los envolvimos cuidadosamente con hilo de algodón, pero todo fué inútil, pues el punto por donde mayor cantidad de agua hacía el buque, seguramente no se encontraba allí.

También pudimos observar que la popa del «Antártico», desde el momento del choque, descansaba sobre la mole, profundamente hundida en el agua, de un témpano de hielo, que otro situado en el lado de babor había empujado hacia allí.

*

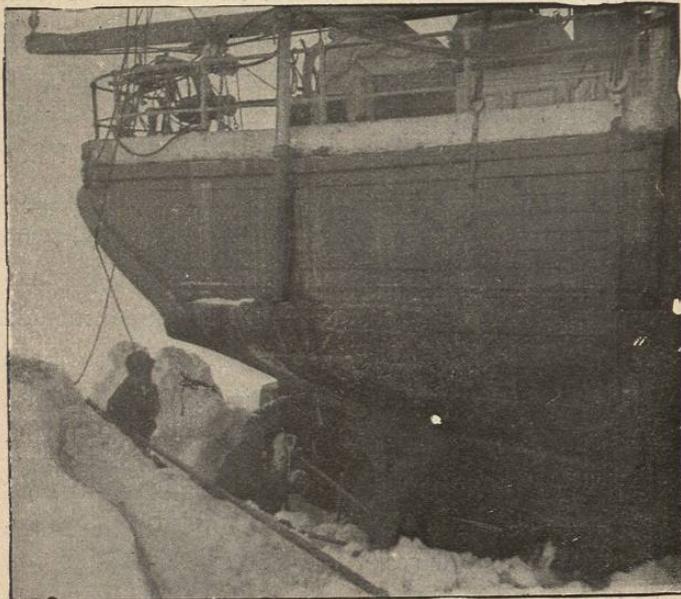
El buque tenía varias bombas, de las cuales dos se hallaban sobre cubierta, una de ellas inservible á consecuencia de las sacudidas de los hielos. Estas bombas funcionaban por el vapor. Abajo, en la máquina, había otra bomba más, que era la que hasta entonces se había

empleado para mantener el buque seco, pues el «Antártico», como todos los barcos viejos de madera, poca ó mucha, siempre hacía agua.

Los días subsiguientes no varió la situación del «Antártico», ni se presentó el tiempo del todo malo, antes bien, aparecía casi tranquilo. Intentamos cerrar la vía de agua empleando un nuevo medio. Al extremo de una caña larga de bambú atamos un balde que contenía cuerda de cáñamo bien picada, lo cubrimos después con un trozo de paño, al cual se sujetó una cuerda delgada con cuyo cabo nos quedamos. Hacemos bajar el balde hasta el punto por donde suponemos que el buque hace agua y tiramos de la cuerda después, recogiendo el paño y dejando allí el balde y su contenido, con la esperanza de que la absorción que ocasionaba el agua á medida que iba entrando en el barco arrastrará consigo la masa de cáñamo picado y tatará el agujero. Por dentro, á consecuencia de la construcción del «Antártico», resultaba inútil todo intento que tendiera á ese fin, pues los buques destinados á navegar por los mares helados, atendiendo á su mayor resistencia, están reforzados con sólidos travesaños de madera tanto á lo largo como de través.

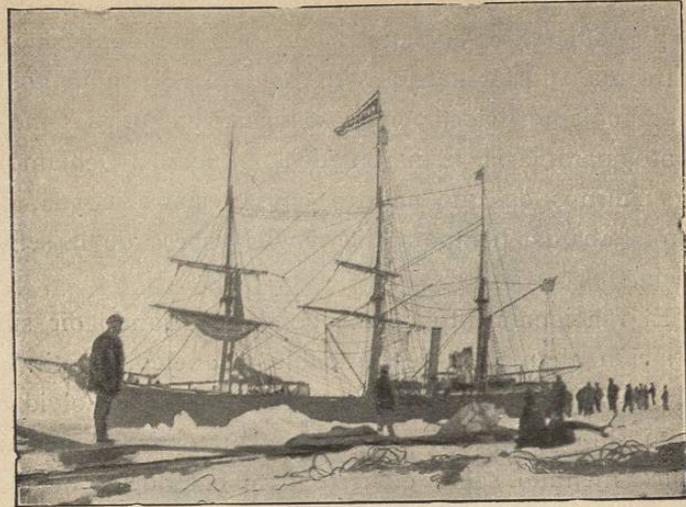
¡Qué días más largos y más tristes! Nos era imposible permanecer en nuestro camarote. No cesábamos un momento de cavilar sobre nuestra situación. ¿Habría llegado el desenlace de nuestras aventuras? ¿No conseguiremos llegar á nuestra patria con nuestras ricas colecciones? ¿Quedaríamos todos enterrados con el buque en aquel revuelto mar, anónimos y olvidados, sin que nadie llegase á saber nunca de qué modo había desaparecido el «Antártico»? ¿Cuántas historias no se inventarían des-

pués de transcurrido algún tiempo? Era verdaderamente doloroso pensar que tanto trabajo, tantos esfuerzos y privaciones, iban á perderse inútilmente. Nuestro ánimo, sin embargo, no había decaído. Aun nos quedaba nuestro viejo y querido barco. Había quedado verdaderamente maltrecho en la lucha con los elementos; pero ¿no sería

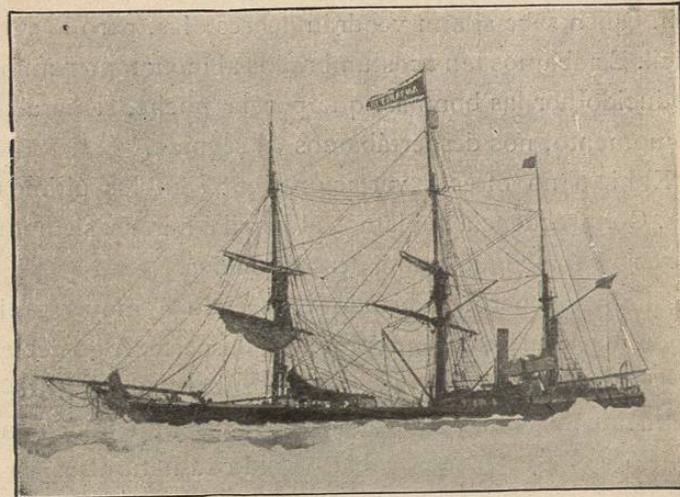


Reparación de la popa averiada.

posible salvarlo todavía? La esperanza no se pierde nunca. Puede mejorar el tiempo, soplará el viento del oeste, el hielo se dispersará, llegaremos á la estación de invierno y, no faltándonos resolución, quizá arribaremos hasta las islas de Falkland. ¿Quién sabe? Si el buque no hace más agua que ahora no corremos peligro inminente, pues las bombas son suficientes para extraerla conforme va entrando.



Un último adiós.



Se acerca el fin.

¡Si pudiéramos abandonar nuestras preocupaciones! ¿Para qué atormentarnos con lúgubres pensamientos? Nada podíamos hacer por nuestra parte en aquellos momentos para variar la marcha de los sucesos. Debíamos persuadirnos de que nuestra causa estaba jugada, y sólo faltaba dar tiempo al tiempo en espera de la sentencia.

El funcionamiento de las bombas, dejando oír sin variación alguna su desagradable traqueteo, continúa hora tras hora, día tras día, no permitiéndonos olvidar ni un solo instante nuestra situación, obligándonos á subir á menudo sobre cubierta para enterarnos de los últimos acontecimientos y echar una ojeada á la bodega para ver la altura que alcanzaba el agua. El constante ruido de las bombas que se oye desde todos los rincones del barco, nos recuerda constantemente nuestra situación. Quién sabe si aun vendrán peores días, pero lo veo difícil. Estábamos tan acostumbrados al monótono rumor producido por las bombas, que por la noche, si paraba un momento, nos despertábamos en seguida.

El hielo no ofrecía variación alguna en los últimos días. Con frecuencia subíamos al barril á mirar y siempre aparecía el mar igualmente desconsolador.

El 16 de enero, habiendo empezado á moverse el buque por la mañana temprano, me desperté. Algo debía ocurrir, me vestí en seguida y corrí sobre cubierta. Repentinamente se había formado por la proa un hueco en el hielo y el «Antártico» había perdido su natural asiento. El hielo estaba separado de los costados y formaba verdaderos muros de una altura de dos metros, que presentaban la figura del barco. Nos encontrábamos como en un pequeño varadero de hielo, por cierto un varadero

seco, y el barco, desde que había variado de posición, telizmente hacía menos agua.

El primer piloto es incansable. No cesa de dar vueltas al magín para idear la manera de sacar al «viejo» del atolladero. En este momento procura arreglar el timón, ocupándose al efecto el herrero de un trabajo que, una vez terminado, resultará una combinación ingeniosísima de empalmes digna de figurar en cualquier museo.

Pasaron los días sucesivos sin que ocurriese nada digno de mención. El viento oeste no parecía por ninguna parte, y unas veces reinaba calma completa y otras nort-este flojo. Aquella situación inerte resultaba enojosa en alto grado, y aprovechábamos con gusto la oportunidad de podernos ocupar en algo.

Cierta tarde nos entretuvimos sobre cubierta tirándonos bolas de nieve; los proyectiles pasaban silbando por entre los palos. El piloto, bien provisto de bolas de nieve, había subido sin notarlo nosotros á una verga, desde donde nos apedreó á su gusto mientras le duraron las municiones, pero entonces, cuando íbamos á tomarnos la revancha, se dejó caer, encogiéndose como un mono, por uno de los obenques y desapareció corriendo, dejándonos burlados.

La noche del 21 de enero, empezamos de nuevo á concebir esperanzas por haberse presentado viento fresco del noroeste. El hielo comenzó á desprenderse de la costa en dirección sudeste, arrastrando consigo al «Antártico». No podíamos desear cosa mejor. Permanezco sobre cubierta observando cuidadosamente con los gemelos el movimiento del hielo que nos regocija á todos en extremo. ¿Cuál será la consecuencia si conseguimos alcanzar mar libre y nos desprendemos de aquella mole in-

mensa de hielo? ¿Nos esperaba en definitiva el naufragio? Era día festivo á bordo; celebrábamos el cumpleaños de Su Majestad el rey Oscar y habíamos decidido festejarlo cumplidamente. Habíamos izado en el palo mayor la bandera sueca; la noruega ondeaba en el tope, y á las ocho resonó la correspondiente salva, haciendo veintiún disparos con dos cañones de á bordo. Al mediodía nos reunimos todos sobre cubierta para beber una copa de ponche, y se dieron vivas al rey y al príncipe heredero. Casualmente hacía un sol magnífico, el tiempo era delicioso; soplabá noroeste fresco y la vía de agua estaba mejor que nunca, toda vez que una sola bomba de vapor bastaba para mantener el buque seco. Discurríamos alegremente sobre cubierta, chocando nuestras copas: «¡Brindemos, muchachos, en la confianza de que aun llegaremos con el «viejo» á Estocolmo!»

El 22 de enero continuó soplando el viento fresco y acentuándose el movimiento del hielo, empezando á disgregarse y á desprenderse del costado de popa á babor, pudiéndose entonces distinguir por completo la base del bloque de hielo de estribor, donde descansaba el codaste. Al costado de babor, también por la parte de popa, se formó un hueco á la noche siguiente, y después que quitamos todo el fango de hielo que allí había, pudo apreciarse el verdadero estado de la nave.

Estaba yo durmiendo en mi camarote y me despertó una conversación sostenida en la cámara entre el capitán y el piloto. No parecía nada agradable lo que decían, y les supliqué que me dieran explicaciones concretas.

—¡Pues, pon atención y oirás los descubrimientos que ha hecho el piloto esta madrugada!—me dijo Larsen.
—La quilla ha sufrido avería, el timón y todo el codaste

están rotos, la borda lleva también hielos por el costado de babor, la hélice está entera, pero el árbol ha saltado de su asiento de atrás y está doblado!

La noticia me produjo honda tristeza. Por la mañana estuvimos, K. A. Andersson y yo, en la máquina ayudando con una palanca á arreglar la hélice. «Puede andar—dice el diario,—pero, por desgracia, es probable que el mal estado del codaste impida retener el buque sin agua alguna.» Pusimos una fuerte cuerda alrededor de la popa para sujetar la quilla y una cadena sobre el codaste para evitar que la vía de agua fuese en aumento.

El barco continúa sobre el bloque de hielo y parece poco inclinado á desprenderse de allí. Empezamos á calcular de qué medios nos valdremos para conseguirlo. En primer lugar tratamos de ir saltándolo á pedazos, y toda la tripulación estuvo ocupada durante un par de días en esta operación, confiando salvar el obstáculo y poner el barco á flote. Después hicimos una especie de barrenos, empleando botellas llenas de pólvora, que hacíamos explotar, causando al buque un ligero temblor, levantando un poco de nieve y hielo, pero nada más.

El día 29 de enero, consigna el diario lo siguiente: «Al mediodía, mientras estábamos conversando de sobremesa, un sordo rumor nos atrajo á todos sobre cubierta. El bloque de hielo se había roto, quedando únicamente un trozo adherido al extremo de popa. A causa de la sacudida tomó la vía de agua nueva fuerza, haciéndose casi tan grande como en un principio, tanto, que además de la bomba de vapor tuvieron que disponerse á trabajar sin interrupción las de cubierta.

No podíamos conseguir que el buque se desprendiese por completo del bloque en que descansaba, y esto nos

tenía muy contrariados, pues si el hielo comenzaba á dispersarse no podríamos, en el estado que nos hallábamos, aprovecharnos de la oportunidad que se nos presentaba. El capitán y el piloto reflexionaron de nuevo un momento antes de emprender las maniobras decisivas. Por la popa se clavó en el hielo un gran palo, haciendo palanca sobre el tope y el pasamanos de hierro, sujetándolo una cuerda para tirar desde fuera, al mismo tiempo que varios marineros hacían fuerza también sobre el costado de estribor, confiando de este modo que la popa se iría levantando. El buque se movió un poco, pero no cedió. En vista de ello hubo que recurrir á otro medio. A los topes de los palos de proa y mayor se ataron cuerdas que llegaban hasta el hielo, donde también se sujetaron, y se empezó á tirar de un modo desesperado, consiguiéndose mover el barco de un lado á otro, pero sin llegar tampoco á ceder.

El domingo, primero de febrero, trabajamos como negros. El aparejo había quedado destrozado, pero el buque aun permanecía allí inmóvil, tumbado á babor, anunciando todo que nos íbamos acercando al término fatal.

El día anterior un enorme témpano de hielo se había introducido bajo la proa del «Antártico». Ya bien entrada la noche empezó á moverse el hielo y á sujetarnos algo. Hacía poco que habíamos terminado de cenar y serían las nueve próximamente. Cerré mi diario, donde había anotado los acontecimientos más importantes, y me creía ya descansado por aquel día, pero esta vez no tuve bastante con una sola página del diario. Ya me disponía á dejar mi cámara, cuando noté que el buque se inclinaba repentinamente á babor, y subí con la mayor rapidez la

escalera para ver lo que ocurría. En la puerta tropecé con el capitán, que me dijo:

—Ven y ayúdanos á bajar los botes y provisiones al hielo, porque el barco se tumba.

Tanto la popa como la proa descansaban sobre el hielo, y viniendo ahora la presión de costado, el buque se iba tumbando. Sólo faltaban seis pulgadas desde los imbornales, y al más mínimo movimiento se volcaría sobre el hielo para no levantarse más. No había tiempo que perder. Bajamos los botes, que pronto quedaron colocados sobre un bloque á estribor. Andando sobre la nieve, profunda y floja, resultaba el trabajo sumamente pesado. La niebla ocultaba el horizonte, el viento es frío y cae una fuerte nevada. Por fin, vamos derechamente al desenlace de nuestra ambigua situación; cualquiera que sea el resultado, sabremos por lo menos qué partido hay que tomar.

A la una todo estaba dispuesto, y si se hacía necesario, podríamos abandonar en seguida el buque. Naturalmente, con aquella confusión resultaba imposible reunir ni la mitad siquiera de lo que hubiésemos querido llevarnos. Algunas ropas, los colchones que había á mano, algunos barriles de galleta, legumbres y unas cuantas cajas de hortalizas secas, constituía nuestro salvamento.

El tiempo era frío y malo y nos bajamos á la cámara á conversar un rato. Bromeamos y reímos como de costumbre... ¿puede alguien concebirlo? Yo no, pero así era, no obstante.

La situación no varía y resolvemos retirarnos á descansar. El capitán, desde el día de la catástrofe, se acuesta vestido en el camarote de arriba, y sólo Andersson y yo nos acostamos abajo. No dormíamos al mismo tiempo,