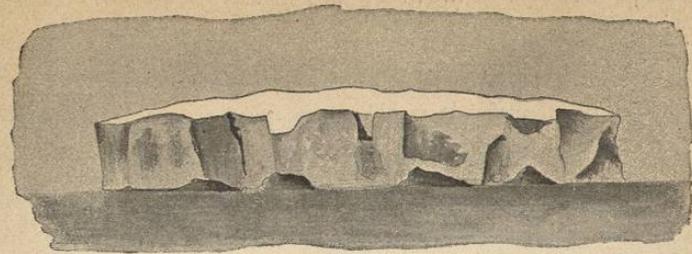


singular no lo olvidaré nunca, por muchos años que viva. Tal espectáculo resultaba terrible, me encontraba profundamente conmovido, aunque cuidaba de que nadie lo notase. Quería hacerme fuerte pero no podía.

La amarilla y azul insignia va quedando cubierta por el agua... El palo de popa da sobre el borde de nuestro témpano y se quiebra, después el palo mayor, que igualmente se rompe, el barril deja oír su traqueteo dando sobre el hielo, y la banderola con el nombre del «Antártico» desaparece también. Después el bauprés, el último tope...

Todo ha concluído.



Iceberg.

CAPITULO XXIV

Sobre hielo flotante

Lo hemos visto y nos parece mentira. Hemos recibido el golpe, el duro golpe, y debemos conformarnos, aunque sin dejar por ello de emplear insistentemente todos los medios que estén á nuestro alcance para salir adelante. Ahora empieza la batalla, la verdadera batalla para salvar nuestras vidas. No hay que acobardarse.

Ya no tenemos casa. ¡Cuán grande ha sido nuestra pérdida! ¿Quién no piensa en este momento en el «Antártico» que ha desaparecido para siempre? Yo no puedo olvidar mis colecciones; lo primero que K. A. Anderson y yo hablamos se refiere á ellas. ¿Cómo podríamos obtener la compensación? Ha desaparecido el fruto de gran parte de nuestro trabajo, que constituía nuestro orgullo. Es cierto que lo perdido sólo era el producto de los últimos meses de investigaciones, pero se trataba precisamente de lo más importante de nuestras colecciones antárticas. Lo sentí entonces, lo siento ahora, y no dejaré de sentirlo hasta haber conseguido otras semejantes.

Nuestro buque que se llamaba «Antártico» había logrado por tumba la región que lleva su nombre. Había alcanzado un fin honroso, había muerto cual le correspondía, había muerto por la investigación científica á cuyo servicio sacrificara sus esfuerzos. ¡Nos hallamos solos, separados por cientos de millas de los países habitados, sobre un bloque de hielo que flota de aquí para allá, sin saber si mañana estaremos vivos ó habremos sido arrastrados al fondo del mar! La situación resulta seriamente comprometida, hay que confesarlo. Para formarse idea de ella, para poder comprenderla en todas sus partes, es necesario haberse encontrado en alguna situación análoga.

En caso afortunado podríamos llegar á tierra. Pero cuando reflexionamos con más detenimiento acerca de las probabilidades, nos convencemos de que sólo hay una pequeñísima para conseguirlo. De todos los puntos á donde había alguna posibilidad de llegar, no podemos pensar más que en uno, la isla de Paulet, pues los demás se componen exclusivamente de rocas escarpadas ó desprendimientos glaciales, lugares donde sería inútil hacerse ilusiones de pasar nuestra existencia.

Y aun consiguiendo llegar á tierra... ¿qué pasará? ¡Nos esperaba el invierno en aquellas latitudes, sin tener absolutamente nada, únicamente con el recuerdo de lo pasado y con una remotísima esperanza de salvación!

Sin embargo, ¿debíamos dar crédito á nuestros oídos? De la tienda, construída con unos cuantos palos, dos juanetes y varios trozos de vela, salen alegres voces y fuertes carcajadas, á pesar de encontrarnos en situación tan apurada.

En verdad que era notable nuestro buen humor. ¿No

tendríamos formalidad alguna vez? ¿No llegarían los reveses de la fortuna á arrebatarnos la alegría? Todo esto parecerá seguramente incomprendible para aquellos que no hayan pasado por algo que guarde alguna semejanza con nuestra situación. Hay, no obstante, una explicación, á mi parecer. Por lo menos, la incertidumbre de los postreros días había terminado. Sabemos en definitiva con lo que podemos contar de aquí en adelante. Hacemos cuenta de que no tenemos buque alguno y que no conseguiremos llegar durante todo el año á Suecia, pero sentimos, sin embargo, algo así como un alivio. La espantosa inquietud que interrumpía nuestro sueño por la noche y el rudo trabajo del día han sido substituídos por la certeza terrible, es verdad, de nuestra suerte, y á pesar de ello, la primera noche que pasamos sobre el hielo dormimos tan tranquila y profundamente como no lo habíamos logrado durante todo un mes. Aunque se acerca el momento de nuestra ruina ó de nuestra salvación, pues cualquiera de las dos soluciones se presenta todavía indecisa, he de confesar que no nos falta esperanza. Abrigamos la certidumbre de que conseguiremos alcanzar la costa y podremos construirnos habitación donde guarecernos. Ese punto á donde queremos dirigirnos es á la isla de Paulet, que levanta su escarpada cumbre al noroeste, destacando su oscuro reflejo sobre las masas de hielo de Dundée. Respecto á nuestra salvación, tratamos de convencernos unos á otros de que alguna expedición sueca vendrá alguna vez á buscarnos y nadie lo pone en duda. ¿No era esto lo más razonable? ¿No debemos infundirnos ánimo por lo menos? ¡Ea, no perdamos el buen humor, compañeros, no hay que perder nunca la esperanza!

Éramos veinte entre todos, según la nota que á continuación insertamos:

Personal científico

- K. A. Andersson, sueco, nacido en 1875, zoólogo de la expedición.
C. Skottsberg, sueco, nacido en 1880, botánico de la expedición.

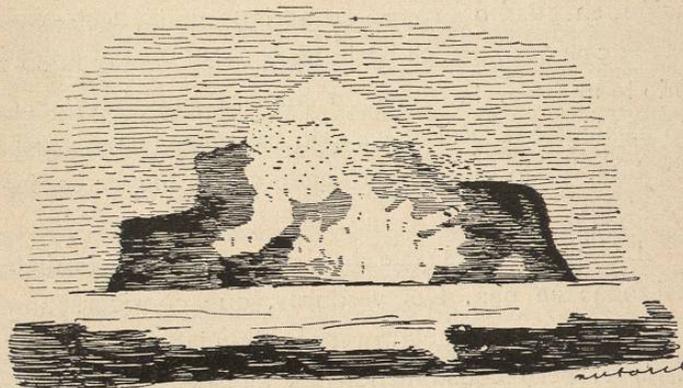
Oficialidad y tripulación

- C. A. Larsen, noruego, nacido en 1860, capitán.
F. L. Andreassen, noruego, nacido en 1859, primer piloto.
H. J. Haslum, noruego, nacido en 1856, segundo piloto.
A. Reinholdz, sueco, nacido en 1873, tercer piloto.
A. Karlsen, súbdito noruego, nacido en Suecia en 1864, primer maquinista.
G. Karlsen, noruego, nacido en 1882, segundo maquinista.
J. Schonbeck, sueco, nacido en 1879, cocinero.
A. Olsen Ula, noruego, nacido en 1861, botero.
O. Olaussen, noruego, nacido en 1880, velero.
O. Jonsen Björnerud, noruego, nacido en 1868, herrero.
O. Wenersgaard, noruego, nacido en 1881, marinero.
M. Tofte, noruego, nacido en 1852, marinero.
O. P. Duus, noruego, nacido en 1882, marinero.
G. Aitken, inglés de la colonia de las islas Falkland, nacido en 1880, marinero.
F. Jennes, inglés, nacido en 1880, marinero.
V. Jönsson Holmberg, sueco, nacido en 1875, fogonero.
K. Johansson, sueco, nacido en 1879, fogonero.
A. Andersson, sueco, nacido en 1876, cocinero.

O sea: once noruegos, siete suecos y dos ingleses. Únicamente el capitán, primer piloto, primer maquinista, el botero y Tofte son casados. No obstante, ¡son bastantes las esposas que estarán con cuidado!

*

No podíamos permitirnos el lujo de estar mucho tiempo parados, corriendo el riesgo de volvernos perezo-



Isla Rosamel en la bahía Antártica.

sos. Trabajo no faltaba. Las provisiones y todos nuestros efectos estaban allí en el témpano mezclados en el mayor desorden. Alrededor de la tienda empieza pronto á observarse gran actividad. Los bultos se van apilando, se repasan nuestras ropas; los sacos de dormir hechos á bordo con lona y fieltro empiezan á prepararse para la noche. El personal científico, así como la oficialidad, cuando menos en parte, teníamos bastante ropa, si bien es verdad que después de un viaje tan largo estaba algo deteriorada. Y no podíamos decir que poseíamos el equi-

po indispensable para un invierno, pues nos faltaban las prendas de pieles que, en general, se requieren para las expediciones polares. Otra cosa de que carecíamos, y que nos hacía verdadera falta también, eran cordones para los zapatos, pues todos cuantos teníamos se los habían llevado á la estación invernal. La ropa exterior nos duraría algún tiempo, y respecto á la interior, aunque teníamos bastante, quedó á bordo más de la que pudimos tomar. No nos faltó á quienes distribuirla, pues la tripulación, en cuanto á ropas de abrigo, podía decirse que estaba casi desnuda. Si no hubiera existido el recurso de todo lo nuestro, la situación hubiera sido desesperada. En particular la falta de calzado era entre los marineros absoluta. Todo se fué repartiendo con la mayor equidad posible.

Las provisiones que habíamos salvado consistían casi todas en pan. Las verduras, que considerábamos muy esenciales para el invierno, abundaban igualmente bastante, pero consumiendo las indispensables se concluirían en el mes de abril, así como también la carne y el pescado. Además, teníamos algunas existencias de arroz, guisantes y judías, café y azúcar, todo de superior calidad, que nos había sido regalado por el Gobierno argentino y entregado en Ushuaia. De las provisiones procedentes de Suecia ya no quedaba casi nada. Entre lo que habíamos salvado contábamos también con algunos tarros de confituras, leche, jugo de carne y algunas otras bagatelas que sería prolijo enumerar; pero escaseaba mucho el alcohol. Como no sabíamos el tiempo que pasaríamos sobre el hielo, decidimos reservar cuanto fuera posible todo aquello que pudiese desde luego considerarse como combustible. En primer lugar debíamos

procurar que no nos faltasen alimentos nutritivos y abundantes durante las excursiones por el hielo, que podían dar ocasión á trabajos forzados desde la mañana á la noche. No sabíamos cuánto tiempo transcurriría antes de encontrar otros medios de vida y no convenía dormirse.

*

Echemos ahora una mirada á la región que nos rodea. Cuando ocurrió la catástrofe nos hallábamos á unas veinticinco millas inglesas de la isla de Paulet. Este punto no ofrecía en modo alguno grandes atractivos, al menos en el lugar que nosotros conocíamos desde nuestra última visita, el día 15 de enero de 1902. En el horizonte se distingue tierra, pero por lo demás, donde quiera que se dirige la vista, únicamente se divisa hielo. Lo mejor para nosotros sería que éste se encontrara, ó tan duro que nos permitiese caminar sobre él, ó tan flojo que pudiéramos cruzarlo con los botes. Un término medio no nos conviene. No se crea, sin embargo, que el hielo próximo forma una superficie plana. De ninguna manera, esto sería demasiado cómodo. Todo él es montuoso y de la peor conformación. Si subimos á alguna altura que nos permita examinar el «teatro de la guerra», podemos distinguir los diversos bloques, así como también numerosas cadenas de montañas de hielo grandes é irregulares. Hay témpanos que no alcanzan un tamaño exagerado, pero los más son tan altos y escabrosos que imponen respeto. Aquí y acullá queda entre ellos algún espacio lleno de fango de nieve y hielo.

Vamos á pasar la primera noche en el hielo. Nos

llama la atención que se pueda estar sobre él con relativa comodidad, echando nuestros ratos de palique. Dentro de algunas semanas esperarán en nuestro país telegramas acerca de nuestro feliz retorno... pues ya tienen para rato. Nuevo motivo de cuidados... ¿cómo apreciarán nuestro silencio? ¿cuántos de los nuestros encontraremos con vida, si al fin conseguimos regresar?... ¡Basta de pensar! ¡A los sacos de dormir y buenas noches!

13 de febrero.—Nuestro témpano es bastante grande y parece resistente para ser de suelo quebradizo. Notamos que ha caminado bastante durante la noche, y con gran ventaja para nosotros, pues nos hemos acercado á la isla de Paulet, pero separándonos algo de la costa. No faltaba otra cosa sino que el hielo tomase rumbo mar adentro; si así sucedía podíamos considerarnos perdidos. Queríamos, tan pronto como nos fuese posible, atravesar aquellas masas de hielo, pero tuvimos que desistir por aquel día, por cuanto reinaba un sudoeste muy fresco y caía fuerte nevada. Permanecemos quietos dentro de la tienda y pasamos el tiempo jugando á las cartas, mientras la nieve se introduce por las defectuosas paredes. El cocinero, que tararea alegremente, se ocupa en arreglar la comida, paseando arriba y abajo junto á la fragua. ¡Sí, la fragua! El herrero no puede decirse que es un hombre extraordinariamente emprendedor, pero no puede tampoco negarse que, al salvar su fragua, tuvo una idea luminosa. Tiene un aventador de alas metálicas, es ligera y manejable y esparce excelente calor. No creo que el fogón del hotel más importante haya estado nunca tan bien atendido como lo estaba nuestra fragua. Habíamos traído también unos cuantos panes grandes de carbón

para el consumo durante nuestra marcha por el hielo. Cuando alcancemos la costa, quemaremos probablemente albura en los potes de la brea, calefacción bien desagradable por cierto.

Debajo de la canoa hemos colocado unas duelas de haya y ha quedado arreglada para poderla emplear como trineo. Resultaría imposible arrastrar los botes de otra manera. Yo no he visto nunca monstruos más grandes que esos. Aun estando vacíos, se necesitan doce ó catorce hombres para hacerlos recorrer un trecho insignificante. Tienen, no obstante, una buena cualidad: son botes de mucha carga.

14 de febrero.—El tiempo ha mejorado y empezamos á hacer los preparativos. Llenamos la canoa con infinidad de artículos, y todos nosotros, unos diez hombres, nos cogemos á las cuerdas que se han sujetado á la proa y emprendemos la marcha. Mientras el camino es llano va todo divinamente, pero cuando menos lo esperamos presentase ante nosotros un promontorio. Sacamos las hachas en seguida, cortamos los picos más salientes... ¡ea! ¡á la una!... y poco después corre el trineo cuesta abajo con la velocidad de un tren expreso. Todo el día lo pasamos bregando de este modo, descansando un par de veces para tomar unas cuantas tazas de café y unas tostadas de manteca con carne. Entre bromas y risas va adelante nuestro trabajo, y por la noche acampamos de nuevo. La impulsión continua va acercando nuestro témpano á la isla de Paulet, y según cálculo distamos solamente 10' de ella.

15 de febrero.—El punto donde ahora nos encontramos se parece á un inmensísimo salón de baile. Nunca mejor que ahora puede aplicarse á este desierto la deno-

minación de «mar blanco.» Indudablemente las mareas nos llevaban adelante y atrás. Esta mañana teníamos la isla de noroeste á oeste y ahora de noroeste á $\frac{1}{2}$ norte. Todo lo que hemos andado hoy ha sido sin salir de nuestro témpano, y hemos caminado mucho, lo que demuestra su extensión. Nuestro rumbo debería ser noroeste, pero parece que el hielo varía poco á poco su dirección y va á dejar á un lado la isla. Alrededor de ésta aparece una línea de montañas de hielo, que nos costará gran trabajo pasar, porque están cercados por gran cantidad de trozos sueltos. Si al fin conseguimos atravesar por allí, nos parecerá que hemos saltado la barrera y dejado al toro al otro lado.

El transporte resulta pesado. Estoy avergonzado por mi falta de costumbre en semejantes trabajos corporales. Tenemos que conducir tres velas muy voluminosas, una porción de tablones, los botes, los barriles de galleta, muchas latas de conservas, paquetes de legumbres, los sacos de dormir, los de ropa, colchones, una chalupa con diferentes objetos y una cantidad innumerable de otras pequeñeces.

Hoy hemos podido hacer las comidas más ordenadas: almuerzo, comida, merienda y cena, y trabajamos con más gusto.

No nos atrevemos á dormir todos á un tiempo, pues desconfiamos bastante de nuestro témpano. El hielo está muy inquieto y no sería extraño que tuviésemos alguna colisión. Por turno riguroso queda, por lo tanto, siempre un hombre de guardia. Durante las silenciosas horas de la noche podemos dar rienda suelta á nuestros pensamientos. Mientras es de día, están nuestros sentidos tan concentrados en el trabajo y es tal el bullicio

que el transporte de nuestros efectos lleva consigo, que no hay tiempo de distraerse en reflexiones, lo cual resulta preferible.

17 de febrero. - Durante toda la noche estuvo nevando copiosamente, aumentó bastante el frío mientras duró mi guardia (de cinco á seis), y no mejoró hasta cerca del medio día.

Se había formado un pequeño claro junto á nuestra mole de hielo y la pasamos á remo con todos nuestros efectos, colocando la tienda al abrigo de unos bloques de hielo. Debíamos hallarnos entonces solamente á 6' de la isla.

El traslado, entre el frío y la humedad, resultaba pesado, si se tiene en cuenta que se trataba de once cargas de bote de distinto volumen. Aquello era horrible. ¡Cómo demonios nos las arreglaríamos para llevárnoslo todo!

19 de febrero. - Durante mi guardia, de doce á una de la madrugada, reinó viento sur, que cortaba la cara. En todo el día apenas varió el tiempo; únicamente lo hacía calmar algo la fuerza del sol. La tienda y parte de nuestros objetos los hemos transportado un poco más hacia la isla de Paulet, pero el trastorno había sido atroz. Desde una altura habíamos elegido el camino más conveniente, pero el hielo se movía y empezaba á hacer presión, borrando en un momento los pasos que habíamos arreglado para nuestro trineo. Yo era el primero que iba preparando el camino, trabajo que resultaba penoso, pues se trataba de elevaciones muy irregulares y había que allanarlas á golpe de hacha. El trabajo no podía ser más rudo y estábamos completamente cansados, cuando, terminada nuestra tarea, nos dejábamos caer sobre los sacos de dormir.