

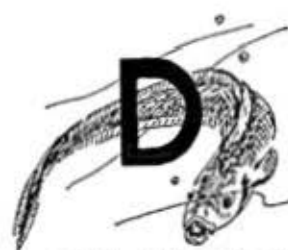
EL CRUCE TRANSANTARTICO DE ERNEST SHACKLETON

Por

Guillermo VARGAS Castillo

Meteorólogo

Destacamento Meteorológico III Z.N., Armada de Chile



DESDE LOS muelles de la East India Company, en Londres, el 1º de agosto de 1914, se hacía a la mar el "Endurance". Se daba así comienzo a la largamente planeada expedición transantártica de Sir Ernest Shackleton.

El plan de Shackleton tenía por meta el cruce del continente antártico. Para ello alcanzaría la Bahía Vahsel en el mar de Weddell, a bordo del "Endurance". Allí desembarcaría seis hombres con trineos y setenta perros. Al mismo tiempo el "Aurora" al mando de Aeneas Macintosh llegaría al Estrecho McMurdo en el mar de Ross. De esta nave desembarcaría un grupo de hombres con la misión de establecer una serie de depósitos de víveres y pertrechos hasta el Polo. Shackleton, por su parte, avanzaría con sus medios desde Bahía Vahsel hasta alcanzar los depósitos de víveres, con los cuales se iría abasteciendo hasta alcanzar el mar de Ross.

El "Endurance" había sido construido en los astilleros Framnaes en Sandefjord, Noruega, siendo botado al agua el 17 de diciembre de 1912 con el nombre de "Polaris"; estaba destinado al transporte de cazadores de osos al Artico. Shackleton lo adquirió por la suma de 67.000 dólares.

La nave era un bergantín de madera de tres palos, con 144 pies de eslora y 25 de manga. Una máquina a vapor de 350 caballos, alimentada con carbón, le permitía un andar de 10 nudos.

Se puede decir que era uno de los buques de madera más sólidos y resistentes de ese entonces: su quilla estaba formada por cuatro maderos de roble con un espesor total de 7 pies 1 pulgada; el casco era de roble y abeto de un espesor entre 18 pulgadas y dos y medio pies; además, estaba cubierto exteriormente con planchas de un tipo de madera extremadamente dura, para evitar la excoriación producida por el roce contra el hielo.

La resistencia del "Endurance" competía con la del "Fram", nave utilizada por

Fridtjof Nansen y Amundsen en sus expediciones. Construida con miras a operar en áreas de hielos abiertos, la línea de su casco era del tipo convencional con sus costados más bien rectos. El "Fram", en cambio, construido especialmente para operar en hielos, tenía la ventaja de presentar un casco cóncavo, con lo cual el buque se levantaba al ser sometido a presión por el hielo, quedando libre de esta fuerza destructora.

El 6 de agosto, el "Endurance" zarpa de Plymouth rumbo a Buenos Aires, recalando el 9 de octubre. En este puerto se embarcaron perros y trineos que habían sido adquiridos en Canadá.

El 26 de octubre la nave ponía proa a la isla Georgia del Sur llegando a Gytviken el 5 de noviembre.

En Georgia del Sur se encontraba la estación ballenera de Stromness. Allí recalaban los balleneros noruegos que operaban en las aguas polares.

Intercambiando ideas con los capitanes de las naves balleneras, Shackleton se formó una visión de lo que encontraría en su navegación antártica. Tendría en primer lugar, que entrar en el mar de Weddell. Este presentaba hielos en el área entre el continente, la península antártica y las islas Sandwich del Sur. Los hielos, cuya formación se veía favorecida por vientos predominantes de poca intensidad, derivaban arrastrados por una corriente de este a oeste consolidándose contra la península.

En consecuencia, Shackleton estimó que podría encontrar un paso hacia Bahía Vahsel aproximándose por el este y sur del mar de Weddell evitando el gruoso de los campos de hielo.

El 5 de diciembre zarpan de Georgia del Sur, el 7 navegan entre las islas Sandwich del Sur cayendo luego hacia el sur.

La navegación se ve afectada por la presencia de témpanos y áreas cubiertas de hielo hasta que el 10 de enero de 1915 la expedición avista costa. Shackleton le da el nombre de Costa Caird.

Aquí el "Endurance" pone proa a Bahía Vahsel. El día 16, a menos de 200 millas del punto de llegada, los témpanos

cierran el paso. Los hielos se intensifican ayudados por un temporal con vientos del E y NE. La nave se refugia a sotavento de un gran témpano encallado en espera de tiempo.

El 18 de enero el mal tiempo amaina ligeramente permitiendo un avance de unas 100 millas entre el pack; pero hacia el fin del día la nave queda atrapada por los hielos. Los siguientes seis días, con vientos E y NE, sellan definitivamente la suerte del "Endurance" al consolidarse las masas de hielo.

El 24 de febrero, la deriva de los hielos lleva la nave a una distancia de sólo 60 millas de Bahía Vahsel.

La idea de desembarcar en este punto y alcanzar tierra firme para iniciar el cruce del continente, parece promisorio; pero es abandonada. A la superficie abrupta de los hielos que se veía intransitable, se sumaba la posibilidad de encontrar mar abierto. Para iniciar el cruce transantártico era necesario transportar por esta ruta, equipos y provisiones para un año por lo menos, sobre trineos arrastrados por perros. Esto hacía la empresa extremadamente difícil y con pocas posibilidades de éxito.

Debido a esto y no vislumbrándose esperanzas de que el buque quedara libre de los hielos, los expedicionarios se preparan para invernar.

En mayo, la noche polar cae sobre el "Endurance".

No había contacto con el exterior, ya que en esa época no se disponía de transmisores de radio ni había medios aéreos adecuados para que partidas de rescate llegaran hasta la nave; los hombres esperan entonces que la próxima primavera les permita alcanzar Bahía Vahsel.

Entretanto, la deriva de los hielos hace avanzar la nave hacia el NW. En junio, la presión de los témpanos y pack se hace presente.

El "Endurance", atrapado al centro de un gran témpano, en encuentra protegido. En estas condiciones, se continúa hasta agosto, en que el témpano protector se quiebra dejando al buque libre y a merced de la presión destructora de los hielos.

La acción del viento sobre el hielo, especialmente en presencia de áreas de pack abierto, se traduce en desplazamiento de los campos de hielo. La presión resultante levanta grandes masas, las que quedan montadas sobre otras formando montículos. Esta presión afectaba ahora al "Endurance". Sucesivas ondas de presión fueron curvando las cubiertas y mamparos, destrozando paulatinamente la nave.

El 27 de octubre de 1915, en latitud $69^{\circ} 05' S$ y longitud $51^{\circ} 30' W$, los expedicionarios se ven forzados a abandonar la semidestruída nave.

Aislados en el hielo, Shackleton planea llegar a isla Paulet, donde podrían encontrar abrigo y provisiones.

Doce años antes, el "Uruguay" fue al mar de Weddell a rescatar la expedición sueca de Otto Nordenskjöld y luego de encontrarlos y embarcarlos, ya de regreso

pasó a Isla Paulet, donde había inverñado por algunos meses C. A. Larsen, capitán del "Antartic" que, formando parte del grupo Nordensjöld, tuvo que abandonar la nave al quedar prisionero de los hielos en las proximidades de la isla Joinville. La pasada del "Uruguay" fue para reparar el refugio, dejar carbón y otros elementos que podrían servir a futuras expediciones. Esto lo sabía Shackleton.

El 30 de octubre se da comienzo al nuevo viaje. Los hombres se han desprendido de todo lo que pueda constituir un peso y un estorbo en esa etapa. Los víveres necesarios se cargan en los trineos. Los tres botes con que contaba el "Endurance" son montados también sobre trineos para permitir su avance sobre el hielo.

El avance presentó grandes dificultades; cada trineo cargaba unos cuatrocientos kilos; los botes eran arrastrados por 15 hombres. Era necesario abrir paso en

GRAFICO:

- 1) El "Endurance" llega a Gytviken el 5 de noviembre de 1914.
- 2) 7 de diciembre, el "Endurance" pasa entre la isla Saunders y Candlemas.
- 3) 10 de enero de 1915 se avista costa que se denomina Costa Caird.
- 4) 24 de febrero, el buque atrapado por los hielos se encuentra a 60 millas de Bahía Vahsel.
- 5) 27 de octubre de 1915. El "Endurance" es abandonado.
- 6) El "Endurance" se hunde.
- 7) Shackleton inicia el viaje al oeste, abandonando el "Stancomb Wills".
- 8) El "Stancomb Wills" es avistado y recuperado.
- 9) 5 de mayo de 1916, los expedicionarios se encuentran a 91 millas al E/SE de isla Paulet.
- 10) 8 de abril de 1916, los botes se echan al agua en Lat. $61^{\circ} 56' S$ Long. $53^{\circ} 56' W$.
- 11) 15 de abril de 1916, Shackleton llega a isla Elefante.
- 12) 3 de mayo, el "James Caird" se encuentra en $56^{\circ} 13' S$, $45^{\circ} 38' W$.
- 13) 10 de mayo, el "James Caird" llega a la costa occidental de Georgia del Sur.

tre el hielo mediante picos y hachas; al término del día, tras agotadora jornada, sólo habían avanzado poco menos de una milla.

El gran esfuerzo desplegado, la poca distancia recorrida y los promontorios de hielo que cortaban el paso, hacen que Shackleton desista de continuar. En el lugar alcanzado, montan un campamento que denominan "Océano". A él trasladan todo lo utilizable que se podía obtener del "Endurance".

El 21 de noviembre, en $68^{\circ} 32' S$ y $52^{\circ} 28' W$, los expedicionarios observan impotentes el hundimiento del "Endurance".

Shackleton continúa estudiando posibles rutas para salir de los hielos y llegar a algún punto frecuentado por los balleneros.

Disponía de una ballenera y dos cúters que son preparados para hacerlos lo más marineros posible. Cuando estuvieron listos se les bautizó con los nombres de "James Caird", "Dudley Docker" y "Stancomb Wills" en honor a las principales personas que con su ayuda habían hecho posible la expedición.

El 23 de diciembre inician el avance hacia el oeste en un nuevo intento de alcanzar tierra. El "Stancomb Wills", que era el cúter menos marinerero, es abandonado.

En cinco días logran avanzar nueve millas; pero el hielo los detiene nuevamente debiendo acampar sobre los témpanos.

La deriva de los hielos, aumentada por fuertes vientos del SW, hace avanzar el campamento. El 22 de enero de 1916 habían avanzado 82 millas al norte. El "Stancomb Wills", avistado a cuatro millas de distancia sobre el hielo, es recuperado.

El continuo avance de los hielos los lleva el 5 de mayo a una distancia de 91 millas de Isla Paulet. El 23 avistan los islotes Peligro y las montañas de la isla Joinville. Se encuentran sólo a 57 millas de esta isla, pero las condiciones del hielo la hacen inalcanzable.

El 6 de abril avistan la isla Clarence y el 9 el pack se abre echándose los botes al agua en $61^{\circ} 56' S$ y $53^{\circ} 56' W$. Sólo 39 millas los separan de la isla Clarence.

En su navegación son afectados por nieblas y vientos intensos del noreste. El 12 de abril logran obtener situación encontrándose en $62^{\circ} 15' S$ y $53^{\circ} 07' W$, 61 millas al suroeste de isla Clarence. Descorazonados, los hombres ponen proa al sur para aprovechar los vientos. Su destino es Bahía Esperanza. Al día siguiente, el viento rola al sureste con fuerza, por lo cual nuevamente cambian rumbo, esta vez hacia el NW, en demanda de isla Elefante. El día 14 avistan esta isla encontrándose a 30 millas de ella. El 15 de abril logran finalmente llegar a tierra firme.

El día 20 Shackleton comunica a sus hombres su decisión de partir con alguno de ellos en busca de ayuda. La embarcación elegida es la "James Caird", ballenera de 6,75 metros de eslora y 1,90 de manga.

De los tres lugares más cercanos: Tierra del Fuego, Falklands y Georgia del Sur, elige esta última. Si bien estas islas presentan una gran distancia, unas 800 millas, la navegación se veía favorecida por los vientos y corrientes predominantes del oeste.

La elección tenía el riesgo, sin embargo, de que los vientos hicieran pasar de largo la embarcación, continuando hacia el este, donde estarían perdidos.

El 24 de abril Shackleton zarpa acompañado de cinco hombres; otros veintidós quedan en la isla Elefante.

Entre temporales y mar gruesa, el 3 de mayo se encuentran en $56^{\circ} 13' S$ y $45^{\circ} 38' W$. El día 6 sólo 91 millas los separan de la ansiada ayuda; sin embargo, al peligro propio de la navegación en el mar tempestuoso se une la falta de agua. Medio barril semisalobre por las filtraciones del mar, les restaba para finalizar el viaje.

El 8 de mayo avistan los cerros de Georgia del Sur y el 10 logran pisar tierra.

Recalan a una pequeña caleta rodeada de acantilados. Shackleton, resuelto a cruzar la isla a pie, busca un lugar más accesible. Después de recuperar fuerzas se desplazan unas seis millas más al sur por la costa occidental de Georgia del Sur. Llegan a la bahía Rey Haakon. Tres hom-

bres quedan allí mientras Shackleton con otros dos y un mínimo de equipo inician el cruce.

El 18 de mayo a las dos de la mañana parten. La empresa es de tal envergadura que nadie había hecho el cruce a pie. Aun largo tiempo después, en 1955, un equipo de exploradores ingleses efectúa el cruce de la isla. Provistos de todos los medios necesarios siguen una ruta distinta a la recorrida por Shackleton, ya que ésta es la considerada la más difícil.

El 20 de mayo cerca de las 16.00 hrs. logran llegar a la estación ballenera de Stromness.

Allí Shackleton solicita ayuda y el 21 de mayo el buque ballenero "Samson" se dirige a recoger a los hombres que habían quedado en la parte occidental de la isla. El 23 de mayo, en el "Southern Sky", Shackleton efectúa el primer intento de rescatar a los 22 hombres de la isla Elefante, pero el hielo no permite a la nave llegar a su destino. Nuevos intentos con el buque uruguayo "Instituto de Pesca N° 1" y la goleta "Emma" tampoco tienen éxito.

Es el "Yelcho", escampavía de la Armada de Chile, al mando del Piloto Luis A. Pardo quien logra, finalmente, rescatar el 22 de agosto de 1916 a los 22 hombres que aguardaban en isla Elefante.

Paralelamente al "Endurance", que tenía por misión llegar a Bahía Vahsel, el

"Aurora" que debía apoyar al grupo que trabajaba en el mar de Ross también se vio envuelto en dificultades.

Mac Intosh había llegado en enero de 1915 al mar de Ross, desembarcando con diez hombres para establecer los depósitos de víveres que usaría Shackleton.

Esta labor la efectúa exitosamente entre Cabo Evans y los 83° 30' S, pero durante ella los ataca el escorbuto, falleciendo uno de los hombres.

De regreso al mar de Ross se encuentran con que el "Aurora" no se encontraba allí. Este había sido arrastrado al norte por los temporales y la deriva de los hielos.

En el verano siguiente, el "Aurora" no logra entrar a Ross a rescatar a Mac Intosh y sólo en enero de 1917 llega nuevamente al estrecho de Mc Murdo.

Mac Intosh y otro de sus hombres habían dejado de existir y sólo siete de los diez hombres que formaban el grupo regresan con vida.

Bibliografía:

Endurance, Shackleton's Incredible Voyage de Alfred Lansing.

Derroteros.

Cartas Náuticas.

