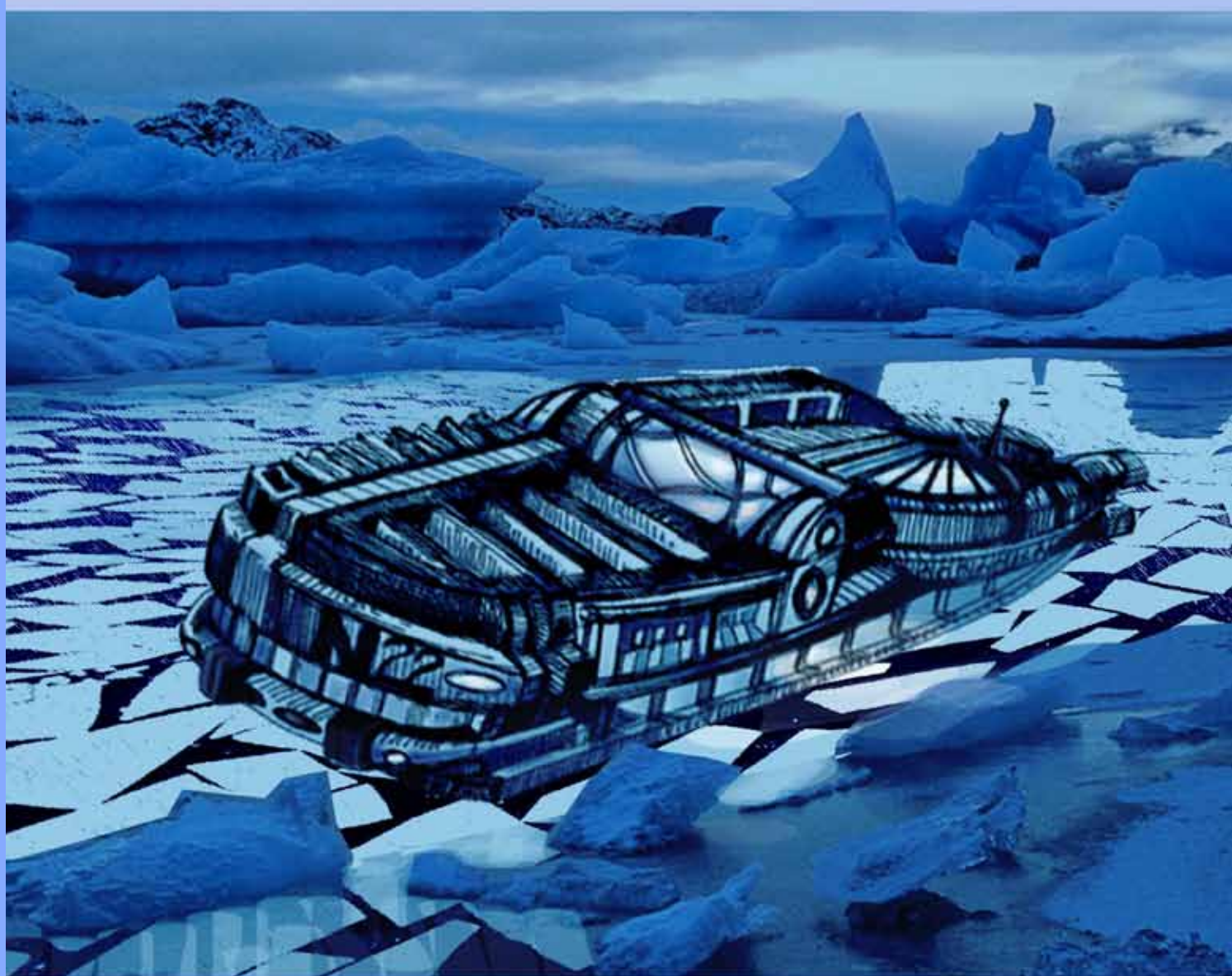




Revista
Nautilus 22

año 2013

ISSN - 1669 - 280



UBA
Universidad de Buenos Aires



CENTRO CULTURAL
RECTOR RICARDO ROJAS



UBA
Universidad de Buenos Aires



CENTRO CULTURAL
RECTOR RICARDO ROJAS



UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

Rector

Alberto Edgardo Barbieri

Secretario de Relaciones Institucionales, Cultura y Comunicación

Jorge Biglieri

Coordinadora General de Cultura

Cecilia Vázquez

Programa de Comunicación y Reflexión Pública Sobre la Ciencia

Eduardo Wolovelsky

Revista Nautilus

Director general

Eduardo Wolovelsky

Director de arte e ilustraciones

Pablo Andrés Bolaños

Editora

Rosana Errasti

Centro Cultural Rector Ricardo Rojas

Coordinadora de publicaciones: Natalia Calzón Flores.

Equipo: Marcela D'Antonio, Matías Puzio, Lucas Oliveira.

Coordinadora de diseño: Virginia Parodi.

Equipo: Daniel Sosa, Darío D'Elia, Gisela Di Lello, Roberto Duarte,

Mariana Antoniow. Comunicación audiovisual: Pablo Andrés Bolaños.



Índice

- 4 Entre los hielos
- 16 El rompehielos A.R.A.
“Almirante Irizar”
Operando en la Antártida.
- 26 Un lugar poco común
- 34 La expedición imperial
transantártica



Entre los hielos

Extraños

Los había observado con cuidado y sin embargo creyó que eran animales, tal vez una forma peculiar de pingüino. Más tarde, cuando los perfiles de las sorprendentes figuras le revelaron la presencia de hombres sin rostro, una ligera extrañeza se apoderó de su imaginación. Aquellos personajes mostraban una humanidad que era a la vez sorprendente y absurda. ¿Acaso eran viajeros que se habían transformado en fieras al sobrevivir a la mala fortuna de una desastrosa expedición o eran naturales adaptados a subsistir en el hostil mundo blanco? Lo asaltó la idea de que pudiesen ser poco pacíficos y alistó su pistola Mauser, apreciada en aquellos tiempos por su dolorosa precisión para matar. Su cuerpo estaba tan rígido como su mirada. El tiempo, fusionado a la fría quietud del paisaje polar, se había detenido. Dos de aquellos bárbaros estaban a la par y al frente, en tanto el tercero se mantenía alejado, asido duramente a un trineo. De repente, y por el propio encantamiento de la palabra, el mundo antártico recuperó el movimiento y reclamó un nuevo significado para el singular encuentro cuando uno de aquellos rudos personajes habló en un claro y preciso sueco para saludar:

–Nordenskjöld, god dag.



Sobral

¿Cómo decidir si lo hecho, o lo que se hará, debe ser imaginado como un acto heroico o como el reflejo de una sublime torpeza? Inoportuna pregunta para Otto Nordenskjöld porque sin haber sido siquiera enunciada amenaza la realización de su viaje exploratorio a la Antártida. Tras la muerte de Salomón Andrée no era posible ignorarla sin más. ¿No fue una imprudencia pretender llegar al Polo Norte en un globo aerostático? Lo intentó junto a Nils Strindberg y Knut Fraenkel, elevándose desde Spitzbergen el 11 de julio de 1897. Sin embargo, a los pocos días de iniciado el vuelo sólo quedaba el silencio porque todo contacto con el Águila –el gigantesco globo aerostático que debía llevarlos al polo– se había perdido. Era como si el blanco mar del norte los hubiese devorado mostrando con dolorosa simpleza la hostilidad de un mundo frío que parece esforzarse por disipar la tenaz esperanza de los hombres.

Con la intangible sombra de la desaparición de sus tres compatriotas y con cierta reticencia entre quienes lo debían financiar, Nordenskjöld organizó su travesía pidiéndole colaboración al gobierno argentino para aprovisionarse en el puerto de Buenos Aires. Julio Argentino Roca, entonces presidente de la Nación, accedió a los pedidos del explorador sueco pero le impuso una condición: que lleve un argentino para participar de los trabajos científicos que fuesen a realizarse en la Antártida. De esta forma, el 21 de

diciembre de 1901, el buque Antarctic al mando del capitán Carl Larsen abandonó las aguas del plata con rumbo final hacia el Círculo Polar Antártico llevando en su tripulación al joven alférez José María Sobral quien, en la inmensidad del mar y la soledad de los hielos, estaría obligado a entender un idioma que desconoce y a guardar las palabras del suyo porque los demás no lo comprenden.



*Grupo de **Selk'nam** en las costas de Tierra del Fuego. En el fondo, a la izquierda de la fotografía, se observa la silueta del buque **Antarctic**.*

Primera invernada

El 12 de febrero de 1902, seis hombres de la tripulación del Antarctic desembarcaron en Cerro Nevado, una isla cercana a la Península Antártica, para permanecer allí durante un año, haciendo mediciones meteorológicas y magnéticas e intentando desentrañar la historia geológica del lugar. Entre ellos se encontraba Sobral quien compartiría con el jefe de la expedición, Otto Nordenskjöld, un pequeño espacio asignado como dormitorio en una cabaña que habían traído desde Suecia. Sobral conmovido por las tierras australes describe la debilidad del sol en los duros parajes antárticos:

... muy lindo brilló el sol con todo el esplendor de que es capaz en ese tiempo y en estas regiones y se redujo a describir un pequeño círculo al norte; es un sol sin calor, que sólo sirve de ornamento a la bóveda celeste y a este helado desierto y que nos mira sonriente, llena su cara de ironía y lo mejor que nos da es el recuerdo de que ese mismo sol, allá en el norte, da la vida (...)

Anderson, Duse y Grunder, tras la obligada invernada.



El paso del tiempo en el mundo polar es distinto al que transcurre en el tormentoso movimiento de las ciudades. Hay que saber esperar, ser paciente, el retraso no significa descortesía, ni abandono. El hielo puede dificultar el paso y provocar una tardanza mayor a la esperada. Cuando el Antarctic, que debía rescatarlos en septiembre de 1902, no mostró su silueta en Cerro Nevado nadie se preocupó, ya vendría. Pasaron los meses y llegó el año nuevo. Aún era verano y podían esperar confiados en que el barco habría de arribar a pesar de las dificultades que le imponía el mar helado.

Fotografía coloreada por Sobral.



Segunda invernada

El buque jamás llegó. Nordenskjöld y sus hombres debían prepararse para pasar otro invierno entre los hielos antárticos. Para ese momento, Sobral ya había aprendido suficiente sueco y estaría un poco menos aislado, a pesar de la nieve, de las ventiscas y de las temperaturas bajo cero.

Los obstáculos que el mar de Weddell le impone a la navegación impidieron que, en aquel verano de 1902, el Antarctic rescatase a los expedicionarios en Cerro Nevado. Por ello el capitán Larsen optó por desembarcar en Bahía Esperanza al geólogo Andersson, al teniente Duse y al marinero Grunden, para que alcancen por tierra al grupo en el que se encontraba Sobral y llevarlos hasta un nuevo punto de encuentro en el que podrían abordar el barco. Pero, tras un breve recorrido, a los tres hombres les fue imposible atravesar el canal Príncipe Gustavo por lo que decidieron regresar a Bahía Esperanza para embarcar



José María Sobral como miembro de la expedición de Otto Nordenskjöld (abajo a la derecha).

nuevamente en el Antártico. Pero la suerte estaba en su contra porque el buque, que se había alejado intentando llegar a las cercanías del grupo asentado en Cerro Nevado, fue atrapado por el hielo y se hundió. Los tres tripulantes del equipo de rescate estaban ahora aislados, con pocos víveres, sin refugio y con la amenaza del invierno sobre sus cuerpos. Armaron una cabaña con piedras para resguardar la carpa que colocaron dentro. Comerían carne de foca y pingüino y su grasa les serviría de combustible, con lo que podrían calentarse y derretir el hielo para obtener agua. El invierno iba dejando marcas en sus rostros, en el pelo largo, en la enmarañada barba, y en la negrura del hollín que se les depositaba en la piel sin apenas poder lavarse en los nueve meses que permanecieron aislados. Por fin, a comienzos de octubre, pudieron abandonar su refugio para ir nuevamente a la búsqueda del grupo de Cerro Nevado al que encontraron, como cruel jugarreta de la historia, el día 12, cuando Nordenskjöld, como un imposible Colón, creyó ver “alguna raza afín a los trogloditas de Groenlandia” hasta que el mugriento Andersson reveló su identidad al saludarlo:

–Nordenskjöld, god dag.

Fotografías coloreadas por Sobral.

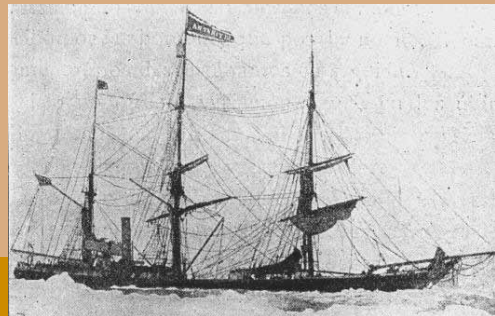


Rescate

Un día más, otra indistinta jornada. El clima era el esperado y todos realizaban las mismas tareas que rutinariamente marcaban sus vidas, como si estuviesen en un lugar común en el cual no es dado esperar que algo extraordinario vaya a suceder. Hacía dos años que estaban aislados en tierras antárticas y la única posibilidad de escape no estaba en sus manos. Pero aquel 8 de noviembre de 1903 ocurrió algo distinto, un hecho excepcional y tan sorprendente que transformaría la ocasión en un momento único: alguien había visto personas que venían del Noroeste. Poco después no quedaban dudas, un barco argentino, digno y añejo a la vez, reconstituido para navegar en aguas antárticas, había llegado para rescatar a los expedicionarios. Sobral, que había sido extranjero hablando una lengua que no era la propia, escribió sobre la llegada de la Corbeta Uruguay:

Fue un momento indescriptible, indefinible, yo lo he sentido pero no lo puedo referir; lo que puedo decir es que en esos momentos me sentí orgulloso de mi patria, me sentí orgulloso de ser compañero de esos que hasta allí fueron con la Uruguay, y si de mis labios no salió el más estruendoso hurra jamás oído por los hielos ni por los hombres, fue

*El buque **Antarctic**, entre los hielos.*



porque comprendí que lo que para mí era motivo de inmenso regocijo, para otros naturalmente implica mucho menos y cuando hay diferencia de sentimientos, la expresión de uno de ellos choca al otro. Yo no tengo la seguridad de que eso sucediera en el ánimo de mis compañeros, pero creo que es lo lógico y natural que pase (...). Yo sufriría lógicamente una decepción al recibir socorro de extranjeros esperándolo de los de mi país.

Sólo unas horas después ocurrió otro turbador suceso. El capitán Larsen y seis tripulantes sobrevivientes del hundimiento del Antarctic llegaron a Cerro Nevado. Habían pasado el invierno en la pequeña isla Paulet, lugar donde aún aguardaban el resto de los marinos sobrevivientes.

Finalmente, y tras intensos preparativos para embalar todo el material, la Corbeta Uruguay partió con la intención de recoger al resto de los tripulantes y de despedir a Ole Wenersgaard, el único marino muerto durante la sorpresiva invernada en isla Paulet.

El regreso al continente americano fue accidentado porque la Uruguay debió sortear un duro temporal que la dañó significativamente pero que de todas formas no impidió su conmovedor arribo, primero a Río Gallegos y más tarde al puerto de Buenos Aires. Una accidentada y notable expedición había concluido con éxito, abriendo la imaginación de hombres y gobernantes hacia el mundo polar. Un año después, con la compra del observatorio en las islas Orcadas, la Argentina iniciaba su estancia permanente en suelo antártico.

Tierras distantes

El mundo de hoy es muy distinto de aquel en el que viviera Sobral. Los territorios parecen más cercanos, la aventura antártica de quienes llegan hoy al continente blanco es más segura, asistida con enormes buques rompehielos, con apoyo aéreo y con múltiples vías de comunicación, ¿acaso la técnica ha hecho desaparecer la duda sobre la posible heroicidad o la probable torpeza de las aventuras que han de emprenderse? ¿Queda algún lugar para lo impredecible, para el sentido épico de la existencia, para el bello riesgo de no saber cómo serán exactamente las cosas? ¿Habrá en nuestra imaginación nuevas tierras distantes?



Fotografía coloreada por Sobral.



La Corbeta Uruguay en los mares antárticos.



La Corbeta Uruguay, constituida en museo, se encuentra fondeada en el Dique 4 de Puerto Madero, en la Ciudad de Buenos Aires.



EL ROMPEHIELOS A.R.A.

“ALMIRANTE IRIZAR”

Operando en la Antártida.

Son las dos de la mañana, otra intensa jornada comienza. El prevuelo empieza con el pronóstico meteorológico. Las condiciones serán favorables para operar, al menos, hasta el mediodía. Luego el Jefe de Cubierta indica los tipos y volúmenes de carga previstos para descargar en la Base. Inicialmente, se desembarcará carga general preparada en 17 chinguillos durante la noche. Intercalado con ello, se enviarán rolling tanks con combustible a granel.

En el fin del segundo ciclo de vuelo de dos horas, cuando el helicóptero esté con poco combustible, se hará un vuelo con carga especial, un contenedor, cuyo peso está al límite de carga del helicóptero. Estas instrucciones, sirven para que tanto la gente de cubierta, como el grupo que recibe la carga en la base y el del puente de comando con los controladores aéreos, estén en sintonía con la misión. La cercanía de la base motiva que el vuelo redondo sea de 4 minutos. Ello impone máxima coordinación.

En cubierta, demanda rapidez para asegurar una carga lista a enganchar y detener el movimiento de las grúas antes que se dé cubierta verde al helicóptero para su aproximación. En tierra, ubicar al señalero de helicópteros en el lugar adecuado según el tipo y lugar adonde va cada carga y contar con el personal listo para vaciar el chinguillo o el rolling tank. En la bodega, la preparación



de nuevos chinguillos dado que los iniciales aseguran carga para una hora de vuelo. En el puente de comando, los controladores aéreos llevan los registros de los vuelos, la carga desembarcada en cada uno y fundamentalmente las comunicaciones inequívocas con los pilotos, la cubierta y la gente en tierra. Asimismo, el oficial de guardia, supervisa la operación en general y en particular el movimiento de los botes con personal que van y vienen de la base. Finalizado el prevuelo, se inicia el deshangarado del helicóptero y su puesta en marcha.

Cuando empieza el primer ciclo de dos horas, son las 03: 15. Una hora después, suben al puente medialunas recién hechas en la panadería del Irizar. Es el verano austral y la noche es casi inexistente, estamos en la Antártida. La oscuridad es casi enteramente crepuscular. Si bien los botes operaron toda la noche, el helicóptero sólo vuela en condiciones diurnas. Los dos turnos de descarga lo hacen en un régimen de ocho horas de guardia por ocho horas de descanso, los pilotos y tripulantes del helicóptero cambian cada cuatro horas, al igual que la guardia del puente de comando. Estamos ante una operación de alto riesgo, pero confiados en el adiestramiento del personal involucrado.

A los ojos de un periodista embarcado, es una máquina de múltiples engranajes actuando a la perfección. Para nosotros es el fiel reflejo del trabajo en equipo que tanto incentivamos. Todos y cada uno están atentos a su función. Un descuido puede generar accidentes. Lo rutinario de la operación induce al error. Ello requiere doblegar el esfuerzo para que se mantenga la atención. La temperatura está en cinco grados bajo cero, el viento en calma. Quienes sufren el rigor de la sensación térmica son los integrantes de la cubierta de vuelo. El aire desplazado por el rotor principal del helicóptero lleva dicha temperatura a peligrosos veinticinco grados centígrados bajo cero.

Llevamos noventa días de operación. Restan otros treinta. Ya hemos reaprovisionado a cinco de las seis bases permanentes. También abrimos las siete bases transitorias y ahora estamos pasando por ellas cerrándolas. Argentina está presente ininterrumpidamente en la Antártida desde el 22 de febrero de 1904, hace más de cien años. En igual período, de una u otra forma, la Armada dio el apoyo logístico con sus buques y, desde hace muchos, también





en combinación con helicópteros embarcados. Son las 20:00, aún hay luz para continuar trabajando otras dos horas. Ahora están bajando tubos de gas de 45 kilos y tambores de nafta y kerosene. Estimamos que con ello vamos a terminar la descarga.

Nuestra partida, dará inicio a la invernada de la dotación de diecisiete hombres que habrán de permanecer hasta el año próximo. Muchos están escribiendo unas últimas líneas a sus seres queridos. Así empezó la historia hace muchos años, hoy, internet en todas sus modalidades, reduce la aislación y la soledad del lugar. Sin embargo, intuitivamente, ellos saben del valor de la palabra escrita.





Los botes ya están a bordo, la carga de repliegue embarcada y el buque a son de mar. El helicóptero hace el último vuelo y regresa con el capellán que ofició una misa y es el depositario de esas cartas de último minuto. En el buque, se cubre puestos de maniobra general para zarpar. La dotación de la base forma en la playa. Los despido por VHF y les deseo éxito en la internada. También tocamos tres pitadas largas de la sirena. Miro con prismáticos y veo caras emocionadas. A bordo y en tierra se siente que, con el apoyo logístico a la ciencia argentina en la Antártida, se está sirviendo a la Patria. Hoy somos nosotros, anónimos. Mañana serán otros, también anónimos. Lo importante es darle continuidad a esta actividad centenaria.

Guillermo Mariano Palet

Comandante del Rompehielos ARA “Almirante Irizar”
durante la Campaña Antártica de Verano 2005/06.











Un lugar poco común

“la auténtica exploración no es la que busca nuevos territorios, sino la que aprende a ver con nuevos ojos”.

Marcel Proust

Abro los ojos, me concentro en los sonidos que provienen de otra carpa. Alguien ya se ha levantado y comienza con los preparativos para el desayuno: sacar agua líquida de los bidones, encender el calentador a combustible, buscar la leche en polvo, el café, el té, las galletas. No importa mucho la hora, el día de trabajo será largo y habrá espacio para todo. Con tanta luz exterior podremos trabajar casi todo el tiempo y queremos hacerlo tanto como podamos. No sólo porque nos entusiasma nuestro trabajo, sin duda es así, es que, además, la posibilidad de trabajar en el campo es por un corto lapso cada año durante el verano polar, por lo cual necesitamos sacar el máximo provecho. Claro que un cambio inesperado –y habitual– en el clima puede afectar nuestros planes por lo cual no nos permitimos muchas dilaciones



Con coraje, saco mi cuerpo de la bolsa de dormir y mi día comienza vistiéndome con la ropa adecuada para soportar el frío. La carpa es oscura, no tiene ventanas y al salir por la manga no se sabe bien qué encontrarás: nieve cubriendo la tierra o sol radiante y suelo desnudo... La primera variante es desoladora, la segunda es bienvenida pues en días así podemos trabajar mejor.

Hemos creado nuestra señal de comunicaciones de radio con la Base Marambio emplazada en la misma Isla Marambio a unos 300 metros por encima del nivel de nuestro campamento. Con un equipo de múltiples frecuencias nuestro “tambuchero”, quien es el experto operador de radio además de ser el encargado de la organización de los campamentos antárticos, nos brinda las actualizaciones del tiempo durante la ronda de mate y al final del día, durante la “coruya”. Usualmente se filtran otras informaciones

–generalmente resultados de partidos de fútbol– que nos hacen distendido el desayuno y nos preparan mejor para el día que se viene.



La salida es inminente. Según las condiciones climáticas podremos ir más o menos lejos del campamento. Cerramos las carpas, acomodamos todo, nada debe quedar sin amarrar, chequeamos los handys... Las mochilas van cargadas. La mía lleva semillas para el almuerzo, agua, piqueta, bolsas, fibras, libreta, lupa, frascos, cámara fotográfica, GPS, prismáticos, más abrigo por si hiciera falta, antiparras, otros guantes, todas las herramientas necesarias para buscar, recolectar y etiquetar las muestras. Soy paleontóloga de profesión, mi objetivo es encontrar fósiles de vertebrados pero también coleccionamos otros fósiles y extraemos muestras de roca.

Las caminatas son largas, extenuantes, a cada paso se siente la respiración de la atmósfera helada que no es amigable. La mirada en el suelo, buscando restos. Agacharse, levantarse, arrodillarse, trepar... Cada tanto



levanto la vista buscando a los otros miembros del equipo, es necesario saber dónde estamos todos a cada instante, es fácil perderse, es común necesitarnos. Cada tanto agudizo la mirada y observo el paisaje, tan particular, tan único, tan cambiante. Me detengo a sentir el viento silbando y agitando todo, implacable, alrededor el frío intenso apaciguando y ocultando casi toda la vida. Casi nada en la tierra, sólo algún ave voladora, algunos pocos pingüinos y lobos a lo lejos, apenas nosotros, aislados, recogiendo la sensación de que jamás nadie estuvo allí antes.

Se sienten gritos lejanos y es uno de los nuestros avisando que encontró algo. Un hallazgo es motivo de fiesta, para eso estamos aquí. No siempre sabemos de qué se trata, a veces nos conformamos sabiendo que encontramos una esquirola de hueso. Un hallazgo renueva las fuerzas y las ganas. Y seguimos buscando...

Solo cuando el frío penetra tanto que no puede controlarse, las manos están tan heladas que no queda sensibilidad en los dedos, aún con la claridad antártica de enero, regresamos al campamento. Es tiempo de café caliente, de té caliente, de desentenderse de las gigantes botas de “antartinauta” con interior plateado.

Nos acomodamos para ordenar la cosecha del día. Lapiceras en manos, lupas, planillas. Abrimos las mochilas y empezamos. Descartamos, seleccionamos, numeramos, guardamos otra vez. Preguntas nuevas, necesidades nuevas. Se discute si hay o no que volver a los sitios que fuimos ese día. Algunos comenzamos con los preparativos para la cena. Aún hay claridad pero algo de añil empieza a teñir la atmósfera. La radio está prendida, escuchamos a los otros campamentos científicos dar el parte del día y esperamos el habitual “paleovertebrados-tambucho” que indica que es nuestro turno. Comentamos nuestras novedades, decimos nuestros requerimientos y escuchamos el pronóstico para el día siguiente.



El aislamiento y el frío extremo imponen sus leyes creando importantes obstáculos. Basta con unirse a un equipo para excavar y fundir el hielo para conseguir agua líquida para saber que bañarse es un lujo que nos podemos dar sólo muy espaciadamente. Hoy no será ese día...

Habrá oscuridad por pocas horas. De regreso a la carpa, cierro los ojos, se apaga el generador, todos los sonidos desaparecen y el día se acaba. Un día común en un lugar poco común.

Claudia P. Tambussi

Paleontóloga (CICTERRA, CONICET-UNC)



Expedición Imperial Transantártica

El Endurance

Era un hecho ajeno a la guerra que recién comenzaba en Europa. Como acontecimiento obligaba a otro tipo de lucha, más silenciosa, más honorable, contra las asperezas del mundo natural, bien conocida por Ernest Shackleton, quien lideraba la *Expedición imperial transantártica*. Sus hombres intentarían ser los primeros en atravesar el continente antártico de costa a costa, desde el mar de Weddell al mar de Ross, y por el punto que define al polo sur. Eran los últimos días del mes de octubre de 1914. Zarpó de Buenos Aires con la proa de su buque, el *Endurance*, primero hacia las Georgias y más tarde hacia el mar de Weddell. Sin embargo, y a pesar del entusiasmo, la suerte no lo acompañaría.

Era verano, pero uno particularmente cruel, el mar se congelaba y el *Endurance* quedó atrapado en una banquisa de hielo condenado a un lento pero inevitable naufragio. Con el barco inmovilizado y sentenciado, no

El Endurance, atrapado en los hielos.





era razonable ocupar el pensamiento en un imposible cruce antártico, debía renunciar a ello. Shackleton supo cual debía ser su nuevo y único objetivo: no morir, sobrevivir en un campamento sobre el hielo flotante para que su movimiento sobre las aguas les permitiese llegar a tierra firme. Se prometió triunfar, ninguno de los veintisiete hombres de su tripulación debía concluir sus días allí, en la más severa soledad.

Tras meses en las frías aguas de los mares del sur, la plataforma helada se quebró y por ello debieron abandonarla para buscar refugio navegando en los tres pequeños botes, de poco más de seis metros de eslora, que rescataron del *Endurance*. No podrían resistir mucho, habían pasado demasiado tiempo en condiciones extremas y las últimas fuerzas parecían desvanecerse. Sin embargo, su resistencia fue suficiente como para permitirles llegar y desembarcar en la isla Elefante.

Intentos por liberar al barco en el Mar de Weddell.



El paisaje era desolador, marcado por la dureza de un suelo rocoso que era incapaz de dar sentido y aliento a la existencia de hombres extenuados y heridos por el frío. Shackleton sabía que era imposible permanecer mucho tiempo en un lugar tan inhóspito y decidió un arriesgado viaje cuya posibilidad sólo era imaginable en las extremas condiciones de la yerma y gélida imagen que ofrecía aquella ruda isla. Acondicionaron uno de los botes, el *James Caird*, para una travesía de más de mil cuatrocientos kilómetros en uno de los mares más difíciles del planeta, con un temperatura inferior a los veinte grados bajo cero y con la certeza de que un mínimo error en el curso los llevaría a la deriva, lejos de las costas de las islas Georgias.

La travesía

El 24 de abril de 1916, veintidós desajustadas siluetas se esforzaban por despedir con esperanzada convicción a la pequeña embarcación con la cual Shackleton, el capitán Worsley, el carpintero Mc Niesh, Tom Crean, Tim McCarthy y John Vincent intentarían llegar a la estación ballenera de Stromness.

En el mar, los bloques de hielo amenazan a la pequeña embarcación y comprimen la mirada de los navegantes. La ansiedad de los seis hombres se expande

Despidiendo al James Caird desde la costa.



hacia el horizonte mientras sus corazones palpitan por lo absurdo de su travesía. Saben de las pocas probabilidades que tienen de mantenerse a flote pero, con la misma certeza, afirman su decisión de navegar para esquivar a la muerte, porque no son libres, están encadenados a quienes se debieron quedar en la agónica soledad de una perdida roca de la geografía antártica a la espera de un salvador regreso.

Diecisiete días más tarde, los cautivos habitantes de la isla Elefante no lo saben, ocurre lo improbable y el James Caird llega a las costas de la isla Georgia del sur. Sin embargo, para los extenuados viajeros el drama no concluye porque aún deben atravesar heladas tierras inexploradas. Sin tiempo para el descanso, con la advertencia sobre el escaso valor de su viaje si no logran dar el último paso, con el reflejo de la muerte en suelo antártico del capitán Robert Falcon Scott a tan sólo diecinueve kilómetros de un depósito de suministros, Shackleton, Worsley y Crean inician la caminata por la *terra incognita*.

El Aurora

El *Aurora* constituía la mitad silenciosa de la empresa transantártica. Los hombres de su tripulación tenían la función de colocar víveres en la parte final de la ruta que debía transitar el grupo de Shackleton. El barco, fondeado en el cabo Evans, daba cada día una particular pelea contra las embravecidas aguas del mar de Ross.



El Endurance definitivamente condenado al hundimiento.



Anuncio de Shackleton convocando a voluntarios para formar su tripulación:

“Se buscan hombres para un viaje peligroso. Sueldo bajo. Frío extremo. Largos meses de absoluta oscuridad. Peligro constante. No hay seguridad de volver con vida. Honor y reconocimiento en caso de éxito.”

Se sostuvo durante un tiempo extenso pero finalmente fue derrotado. En mayo de 1915 sus amarras cedieron quedando a la deriva y dejando aislados a los diez hombres que habían desembarcado con la función de colocar las estaciones con suministros. Sin contar con provisiones fundamentales – vestimenta, combustible y alimentos–, porque quedaron en el *Aurora*, y sin imaginar la posibilidad de un rescate, el pequeño grupo debía prepararse para una difícil invernada en los hielos antárticos. Amenazados por el escorbuto, el congelamiento, la ceguera y a veces la desesperación, los hombres que formaban parte del llamado grupo del Mar de Ross iniciaron, a pesar de las dificultades, los trabajos para constituir los depósitos de provisiones sin los cuales los hombres provenientes desde el mar de Wedell, y que debían lograr el cruce del continente antártico, no podrían sobrevivir. Con muda eficiencia y convicción, contra el clima y los dolores que la naturaleza hostil del polo les impuso, aceptando los riesgos de la muerte que finalmente alcanzará a Arnold Spencer-Smith, a Victor Hayward y al comandante Aeneas Mackintosh, cumplieron con el trabajo que resultó inútil, porque Shackleton atrapado en el otro extremo, en el hielo del mar de Wedell, jamás iniciará la travesía por las tierras antárticas.

Partida del James Caird hacia las Islas Georgias.



La base Stromness

–Adelante, adelante tal la invitación del Sr. Sorlle, administrador de la estación ballenera en la Georgia. Shackleton sabe que ha logrado lo imposible al cruzar la isla. Sabe, además, que está a un paso de salvar a todos sus hombres varados en la isla Elefante. Sin embargo, lo asalta otra preocupación:

–Dígame, ¿cuándo terminó la guerra?

–La guerra no terminó. Están muriendo millones de personas. En Europa se han vuelto locos. El mundo está fuera de sus cabales. Ante la inevitable inquietud sobre el resultado de las batallas, sobre el deseo de saber quién gana, el capataz responde, –el que quede vivo.

Era hora de iniciar las tareas de rescate.





Sir Ernest Shackleton.

El rescate

Les quedaba carne de foca y de pingüino para dos días, hecho que en otro momento no habría sido particularmente preocupante porque estaban acostumbrados a cierta desesperada rutina desde que el *James Caird* se había perdido en el horizonte, hacía ya unos cuatro meses. Pero esta vez, una fantasmal ausencia de nuevos animales para cazar les indicaba que se acercaba el final. Aún eran veintidós, nadie había muerto, pero los cuidados de los médicos McIlroy y Macklin eran cada vez más ineficaces para borrar de los cuerpos las dolorosas marcas del aislamiento en la difícil naturaleza antártica. ¿Cómo seguir sosteniendo la esperanza de un rescate después de tanto tiempo, con la insoportable y repetida comida a punto de agotarse? Ni siquiera tenían la certeza de que Shackleton hubiese llegado a algún lugar. Pero era el 30 de agosto y en el horizonte, el vapor chileno *Yelcho* revelaba su inesperada silueta para darle forma a las fantasías con las que alimentaron su imaginación y que incluían, “cualquier viejo budín que fuese lo suficientemente grande”, “roscas con mermelada” o “un enorme omelette”.

Era el final. Shackleton observó desde la cubierta del barco a las figuras que alguna vez lo despidieron. Estaban

todos. Había cumplido con el objetivo que el hundimiento del *Endurance* le impusiese a su conciencia: nadie debía morir. Sin embargo, el regreso a Europa cuestionaría su logro porque no trajo para los integrantes de la expedición transantártica, los del buque *Aurora*, a los que rescató más tarde, ni a los del *Endurance*, el gozo corriente de una variada comida sino la impiedad de una guerra en la cual algunos encontrarían la muerte.

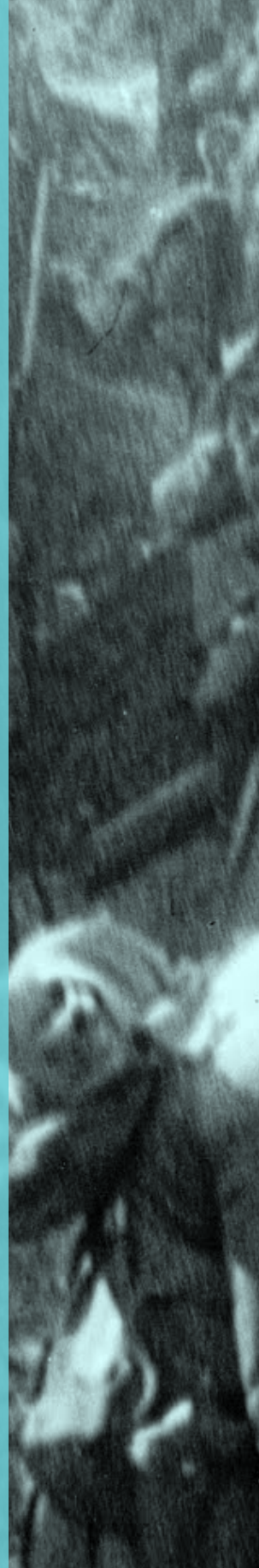


*Momento del rescate de la tripulación varada en Isla Elefante.
Sobre el horizonte, el vapor **Yelcho**.*

En las consideraciones finales sobre el inalcanzado cruce antártico, Shackleton comentó: “Si tomo la expedición como una unidad de cincuenta y seis hombres murieron tres en la Antártida, tres cayeron en acción y cinco fueron heridos, de modo que nuestras bajas han sido bastante altas”. Además, en la dedicatoria que escribiera para su obra *Sur*, crónica de su última aventura en el mundo polar, se lee:

A mis camaradas que cayeron en la guerra blanca del sur y en el campo rojo de Flandes y Francia.

Pero la del sur no fue una guerra, fue un acto por la supervivencia de hombres perdidos que intentaban erguirse contra los golpes del mundo natural, contra el congelamiento, contra la soledad y la desesperación. Aunque significó la muerte para algunos, lo sucedido en el blanco mundo de la Antártida no fue una conflagración, porque quienes intentaban mantener su vida buscando el regreso no estaban obligados a matar, ni a dejarse morir de manera torpe y, por ello, doblemente dolorosa. La muerte en el rojo campo de Flandes (Bélgica) y de Francia no debió ocurrir, porque aunque todos hemos de morir, la forma en la que estamos dispuestos a hacerlo o la manera en la que se nos impone, le da o le quita dignidad y belleza a la vida y no solo a la propia.







www.rojas.uba.ar

Revista sobre ciencia de lectura intergeneracional