



SUR



# SUR

Relato de la Expedición Transantártica  
del *Endurance*

1914-1917

por

ERNEST HENRY SHACKLETON



*Leer y Viajar*

*INTERfolio*

*Clásico*

Isla Georgia del Sur  
Grytviken, puerto ballenero noruego  
(Partida 5-12-1914 / Llegada 20-5-1916)

Isla Elefante

Mar de Weddell

El *Endurance* se hunde  
21-11-1915

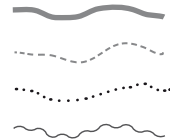
El *Endurance* queda atrapado en el hielo  
18-1-1915

Círculo polar Antártico

Mar de Ross



Ruta con el *Endurance*  
Ruta con la deriva  
Ruta tras el naufragio  
Ruta en bote



## NOTA DEL EDITOR

*«Supuse que preferirías un burro vivo  
a un león muerto»*

ERNEST SHACKLETON

A Shackleton se le atribuyen dos de las mejores frases dichas en la historia de la exploración. Estas réplicas, además, ilustran una característica tan fundamental como admirable en Shackleton, y constituye un rasgo común a todas sus expediciones: la actitud positiva ante el fracaso.

Una de esas frases inicia esta breve nota del editor, y es de los pocos testimonios que tenemos de Emily Shackleton, su mujer, quien aseguró que este fue el único comentario de su esposo en la intimidad sobre la fracasada expedición del *Nimrod*. En aquella ocasión, tuvo que abandonar su idea de llegar al polo Sur a escasos 160 km del ansiado punto. Una vez revisadas las provisiones comprobó que no había suficientes raciones para llegar al Polo y volver con vida, así que decidió regresar a la carrera luchando contra el hambre y el frío. Consiguió llegar con sus hombres a *Hut Point* en

**IMMENSE ATTRACTION.**

**TOWN HALL, BURTON-ON-TRENT**


THE BURTON-ON-TRENT MUNICIPAL OFFICERS' GUILD  
has arranged with THE LECTURE AGENCY, Ltd., of London, for

**SIR ERNEST  
SHACKLETON**

TO GIVE HIM  
C.V.O., F.R.G.S.

**LECTURE**  
ENTITLED:

**"THE SOUTH  
POLE"**



**THURSDAY, NOV. 21 at 8**

It enables to give a popular account of his own South Pole Expedition. Sir Ernest will describe and explain the Expeditions under Capt. Scott and Capt. Amundsen.

The Lecture will be fully illustrated from PHOTOGRAPHS and some very striking KINEMATOGRAPH FILMS taken during the Expedition.

THE CHAIR WILL BE TAKEN BY

**GEORGE T. LYNAM, Esq., M. Inst. C.E.**  
(President of the Guild)

RESERVED SEATS, 3/- (Family Tickets to admit four), 10/6; UNRESERVED, 2/- & 1/-  
Early Doors open at 7.30 p.m. for Ticket-holders only. Ordinary Doors open at 7.45. Carriages at 9.45 p.m.

PLAN OF HALL & Tickets now ready at HORNE, THOMPSON & Co's Music Warehouse, 184 & 185 STATION ST.,  
Burton-on-Trent, Telephone No. 471. Tickets may also be had from members of the Guild, or from  
TOWN HALL, BURTON-ON-TRENT. WAUDE THOMPSON, Guild Hon. Secretary

Late Cars will be run to Ashby

*Cartel anunciador de una conferencia sobre el polo Sur.  
Es curioso señalar que Shackleton jamás llegó a cobrar derechos sobre el libro que tiene en sus manos, pues los beneficios fueron embargados y destinados a pagar las deudas contraídas en la expedición del Endurance*

el momento justo en el que habían convenido que zarpara el *Nimrod* (véase foto de pág. 23).

La otra frase, asociada a la expedición que nos ocupa, la dijo tras ver como el *Endurance* era aplastado y engullido, literalmente, al fondo del océano, por la presión del hielo. La tripulación se hallaba desembarcada y a salvo a una distancia prudencial. Cuando se reunió con ellos, informó:

*«Tengo dos noticias, una es buena y otra es mala: la mala es que nuestro barco se ha hundido, la buena es que volvemos a casa.»*

A pesar de lo inspirado de algunos pasajes y lo peculiar de alguna de las situaciones que se relatan en este libro, hay algo que nos deja un mal sabor de boca en toda esta historia y proyecta una sombra sobre los méritos de Shackleton. Y él, quizá, debía saberlo, pues lo omite en todo el libro.

Worsley y MacNeish, a nuestro juicio, son los dos pilares sobre los que se sustenta la supervivencia del grupo. Si no hubieran estado allí, todos habrían muerto. El primero, por sus dotes de navegación y orientación, fue capaz de llevar un bote salvavidas a través del Atlántico sur y dar con *la aguja en el pajar* pues, sin duda, esa es la proporción entre el océano y las islas Georgias del Sur respecto a una pequeña barca. Y, MacNeish, un excelente carpintero capaz de rediseñar un bote con pedazos de un naufragio para hacerlo resistir una travesía tormentosa y bastante más que incierta. Si el bote reconstruido por MacNeish no hubiera aguantado la travesía, hoy no estaríamos leyendo las palabras de Shackleton (que, ironías del destino, habla bastante poco de él).

Pues bien, todos los miembros (excepto cuatro) de la expedición del *Endurance* recibieron la Medalla Polar que

concede el Reino Unido. Uno de los ausentes fue el hábil carpintero McNeish. Shackleton nunca le perdonó una insubordinación al desobedecer una orden, ni un roce de personalidad con el propio Worsley. Por su parte, McNeish, según testimonios, nunca perdonó a Shackleton que matara a su gato (que atendía al nombre de *señora Chippy*).

La inconsciencia de esta injusticia, la nula capacidad de perdonar, no reconocer el mérito de MacNeish y no recompensarle por ello, le resta unos cuantos puntos a Shackleton.

Un lector avisado, dirá que el *Jefe* no tenía una actitud positiva frente al fracaso, ni cometía injusticias con sus hombres, sino que todo se debe a la flema que gastan los británicos. He de confesar que no lo vamos a discutir, pues quizá adoptemos esa opinión sin inmutarnos antes de pasar esta página.

Han pasado tantos años desde esta increíble aventura, tal vez la historia de supervivencia más grande jamás contada, que sólo ha quedado la admiración del hecho de que haya sucedido, y lo que cada cual quiera aprender de ello.

EL EDITOR

## EL MUNDO ENTRE 1914 Y 1917

### 1914

**Enero:** El rey Alfonso XIII disuelve el Congreso.

–Ford reduce a hora y media el tiempo de montaje del modelo T e instaura la jornada laboral de 8 horas.

**Junio:** El archiduque y heredero al trono austrohúngaro, Francisco Fernando, y su esposa Sofía Chotek, son asesinados en Sarajevo por un nacionalista serbio. Este hecho se considera el detonante de la I Guerra Mundial

**Julio:** Estalla la I Guerra Mundial:

–Declaración de guerra de Austria-Hungría a Serbia.

**Agosto:** Declaración de guerra de Alemania a Rusia.

–Declaración de guerra de Alemania a Francia.

–Declaración de guerra de Reino Unido a Alemania.

–Declaración de guerra de Austria-Hungría a Rusia.

–Se abre al tráfico el canal de Panamá

–Declaración de guerra de Japón a Alemania.

**Noviembre:** El Dr. Luis Agote realiza la primera transfusión de sangre en la Clínica Médica del hospital Rawson de Buenos Aires.

**Diciembre:** Bélgica deja de publicar sus periódicos en protesta contra la censura alemana.

## 1915

**Febrero:** La ración diaria de pan en Alemania es de 225 g por persona.

–Ejecución de los serbios condenados por el atentado contra el archiduque de Austria Francisco Fernando.

–Se inaugura en San Francisco la Exposición Universal con la participación de 45 países (incluidos los beligerantes).

**Marzo:** Se inaugura en España el primer servicio de diligencias que unen Barcelona y Reus en once horas y media.

–Se crea en Estados Unidos el NACA (*National Advisory Committee for Aeronautics*), organización predecesora de la agencia espacial estadounidense, NASA.

–Plutón es fotografiado por primera vez, aunque todavía no se reconoce como planeta.

**Abril:** Turquía comienza el genocidio armenio.

**Mayo:** 23 de mayo: Italia declara la guerra al Imperio austrohúngaro.

**Junio:** David Wark Griffith estrena *El nacimiento de una nación*.

**Septiembre:** Publicación de *La Metamorfosis* de Kafka

**Octubre:** Bulgaria entra en la guerra en el bando de los imperios centrales, Alemania y Austria-Hungría.

**Noviembre:** Albert Einstein presenta la teoría de la relatividad general, en la que reformula por completo el concepto de gravedad.

**Diciembre:** Nace Édith Piaf, cantante francesa.

## 1916

**Enero:** El parlamento británico vota la ley sobre el servicio militar obligatorio para los solteros.

**Febrero:** El canciller del Reich prohíbe la exportación de hierro y acero.

**Marzo:** Portugal declara la guerra a Alemania.

**Abril:** El 1 de abril un cirujano alemán diseña una mano ortopédica.

–Levantamiento de Pascua en Dublín, hecho que inicia la Guerra de la Independencia de Irlanda.

**Mayo:** Primera intervención militar de los Estados Unidos en la República Dominicana con el desembarco de las tropas y la proclama, el 29 de noviembre, de la ocupación del país por un periodo de 8 años.

**Julio:** Entra en vigor la denominada «Ley Seca» que prohíbe la venta de bebidas alcohólicas en Estados Unidos.

–William Edmund Boeing fundó en Seattle la compañía aeronáutica que lleva su nombre: Boeing

**Agosto:** Rumania declara la guerra a Austria-Hungría.

–Italia declara la guerra a Alemania.

**Septiembre:** Sigmund Freud publica su *Introducción al psicoanálisis*.

–Nace Antonio Buero Vallejo, dramaturgo español.

**Noviembre:** «Guerra de los señores» en Pekín.

**Diciembre:** Se celebra por primera vez el cabaret internacional creado por el movimiento dadaísta.



## 1917

**Enero:** Muere William Frederick Cody, más conocido como *Buffalo Bill*.

**Febrero:** El servicio de espionaje francés detiene a la espía holandesa Mata Hari en un hotel de París.

–Alemania declara la guerra submarina total, con lo que cualquier buque puede ser atacado sin previo aviso.

–Estados Unidos rompe relaciones diplomáticas con Alemania.

–En Francia, la Cámara vota el pago de un franco diario a los soldados de las trincheras.

–En Prusia se crea un Ministerio de Abastos para combatir el hambre.

–El Reich introduce las monedas de aluminio y retira las de cobre para aprovechar este metal con fines bélicos.

–El ejército ruso apoya a los obreros contra el Zar, liberan a los presos políticos y toman varios edificios de Petrogrado.

**Marzo:** La Ley Jones otorga la ciudadanía estadounidense a los habitantes de la invadida isla de Puerto Rico.

–Tras una revuelta, Nicolás II es obligado a abdicar al trono de Rusia. Comienza así la Revolución rusa.

**Abril:** Lenin, tras su regreso a Petrogrado, presenta una serie de postulados conocidos como *La Tesis de Abril*, donde el líder comunista se comprometía a salir de la guerra, a dar la tierra a los campesinos, y el gobierno a los obreros.

**Mayo:** Los pastorcillos portugueses de Fátima, Jacinta Marto, Francisco Marto y Lucía dos Santos aseguran que se les apareció la Virgen.

**Junio:** El rey Constantino I de Grecia abdica en su hijo Alejandro a causa de las presiones ejercidas por Francia en nombre de los aliados.

**Octubre:** Es ejecutada la espía holandesa Mata Hari.

**Noviembre:** Los bolcheviques forman un Gobierno revolucionario en Rusia bajo el liderazgo de Lenin.

–Nace Indira Gandhi, político y primera ministra de la India entre 1966 y 1977, y entre 1980 y 1984.

**Diciembre:** Finlandia se independiza de Rusia tras 109 años de ocupación. Será reconocida el 3 de enero de 1918.

–Durante el mandato del dictador Juan Vicente Gómez, se descubre petróleo en Venezuela.

–Se concede el premio Nobel de la Paz al Comité Internacional de la Cruz Roja

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

*\* Es triste decirlo, pero una parte de los miembros de esta expedición aún volvieron a tiempo de enrolarse en el ejército y morir en las trincheras durante la I Guerra Mundial (N. del E.).*

## PREFACIO

Después de la conquista del polo Sur por parte de Amundsen, quien aventajó a la Expedición Británica al mando de Scott sólo por un estrecho margen de días, restaba sólo un gran objetivo principal de los viajes a la Antártica: la travesía del continente Antártico de mar a mar, pasando por el Polo

Cuando regresé de la expedición del *Nimrod*, en la que tuvimos que abandonar nuestro intento de plantar la bandera británica en el polo Sur, vencidos por el estrés de las circunstancias a menos de ciento sesenta kilómetros de nuestra meta, mi mente se concentró en el cruce del continente, puesto que tenía la certeza moral de que, ya fuera Amundsen o Scott, se llegaría al Polo por nuestra ruta o por una paralela. Después de oír acerca del éxito del noruego, comencé a hacer los preparativos para iniciar el último gran viaje a fin de que fuera una expedición británica la que lograra el primer cruce del último continente.

Nuestro objetivo no fue conseguido, pero la historia de nuestro intento es el tema de las siguientes páginas, y creo

que aunque debe quedar registrado el fracaso del verdadero objetivo, hay capítulos en este libro llenos de una gran aventura, días extenuantes, noches solitarias, experiencias únicas y, sobre todo, registros de una resuelta determinación, una lealtad suprema y una generosa abnegación por parte de mis hombres, lo cual, aun en estos días que han sido testigos de los sacrificios de grandes naciones sin importar el interés personal de los individuos, seguirán siendo de interés para los lectores que ahora dan la espalda de buena gana al horror rojo de la guerra y la tensión de los últimos cinco años. Quizá es buen momento ahora para leer, con mentes más comprensivas, el relato de la «Guerra Blanca del Sur». Las luchas, las desilusiones y la resistencia de este pequeño grupo de británicos, perdidos durante casi dos años en la firmeza del hielo polar, luchando por cumplir con la tarea ordenada e ignorantes de las crisis por las que estaba pasando el mundo, conforman un relato único en la historia de la exploración antártica.

A causa del naufragio del *Endurance* y del desastre del *Aurora*, ciertos documentos relacionados principalmente con la organización y los preparativos de la expedición se han perdido; sin embargo, de todas maneras no tenía intención de presentar un relato detallado del esquema de preparación, almacenamiento y otros asuntos necesarios aunque de poca importancia para el lector en general, puesto que desde el inicio de este siglo, todos los libros sobre la exploración antártica han tratado en su totalidad esta cuestión. Por lo tanto, presento brevemente al lector el inicio y la organización de la expedición e incluyo aquí una copia del programa que preparé a fin de suscitar el interés del público en general hacia nuestra expedición.



*Dos imágenes para la Historia*

### *GRUPO TRANSCONTINENTAL*

El primer cruce del continente antártico, de mar a mar a través del Polo, aparte de su valor histórico, será un viaje de gran importancia científica.

La distancia será, a grandes rasgos, de unos dos mil novecientos kilómetros, y la primera mitad, desde el mar de Weddell hasta el Polo, será por terreno desconocido. Cada paso será un avance en las ciencias geográficas. Se investiga-

rá si la gran cadena montañosa Victoria, que ha sido trazada desde el mar de Ross hasta el Polo, se extiende a través del continente y, así, se conecta (con excepción de la interrupción del océano) con los Andes de América del Sur, y si la gran meseta alrededor del Polo se sumerge gradualmente hacia el mar de Weddell.

En el viaje, se harán continuas observaciones magnéticas. La ruta llevará hacia el polo magnético, y la determinación de la caída de la aguja magnética será de importancia para el magnetismo práctico. Las condiciones meteorológicas serán registradas en detalle, y ello debería ayudar a resolver muchos de nuestros problemas meteorológicos.

El glaciólogo y el geólogo estudiarán las formaciones de hielo y la naturaleza de las montañas, y este informe demostrará ser de gran interés científico.

#### *TRABAJO CIENTÍFICO DE OTROS GRUPOS*

Mientras el grupo transcontinental esté llevando a cabo el mayor viaje polar jamás realizado para la bandera británica, los otros grupos se abocarán a un importante trabajo científico.

Dos grupos con trineos operarán desde la base en el mar de Weddell. Uno viajará hacia el oeste, en dirección a la Tierra de Graham, y hará observaciones, obtendrá mues-

tras geológicas y demostrará si hay montañas en esa región conectadas con las que se encuentran del otro lado del Polo.

Otro grupo viajará hacia el este, en dirección a la Tierra de Enderby, y llevará a cabo un programa similar. Y un tercero, que permanecerá en la base, estudiará la fauna terrestre y marina y las condiciones meteorológicas.

Desde la base del mar de Ross, del otro lado del Polo, otro grupo viajará hacia el sur y, probablemente, esperará la llegada del grupo transcontinental en la cima del glaciar Beardmore, cerca del monte Buckley, donde se descubrieron las primeras vetas de carbón en la Antártica. Esta región es de gran importancia para el geólogo, quien podrá leer mucho acerca de la historia de la Antártica en las rocas.

Ambos barcos de la expedición estarán equipados para dragar, sondear y llevar a cabo toda clase de tareas hidrográficas. El barco del mar de Weddell se esforzará por trazar la costa desconocida de la Tierra de Graham y, de ambas embarcaciones, con sus tripulaciones científicas, se espera recibir importantes resultados.

Los diversos grupos de tierra y los dos barcos, por lo tanto, llevarán a cabo tareas geográficas y científicas nunca antes realizadas por ninguna expedición al Polo a esa escala y en esa área.

Este será el primer uso del mar de Weddell como base para la exploración, y todos los grupos se abrirán paso por vastas extensiones de tierra desconocida. Es apropiado que este trabajo sea realizado bajo la bandera británica puesto que toda el área del sur hasta el Polo es territorio británico. En julio de 1908, se emitieron patentes reales bajo el Gran

Sello que declaraban que el gobernador de las Islas Falkland<sup>1</sup> debía ser el gobernador de la Tierra de Graham (que forma la parte occidental del mar de Weddell), y otra sección de la misma proclamación define que el área del territorio británico «está situada en el Océano Atlántico Sur al sur del paralelo 50 de latitud S y entre 20° y 80° de longitud O». Si se observa un mapa, se verá que esto incluye el área en la que la presente expedición trabajará.

### CÓMO SE ATRAVESARÁ EL CONTINENTE

El barco del mar de Weddell, con todos los miembros de la expedición que operarán desde esa base, zarpará de Buenos Aires en octubre de 1914, e intentará desembarcar en noviembre a los 78° de latitud S.

Si se hiciera esto, el grupo transcontinental emprenderá su viaje de dos mil novecientos kilómetros con la esperanza de llevar a cabo la marcha a través del Polo y llegar a la base del mar de Ross en cinco meses. Si el desembarco se hiciera avanzada la temporada, el grupo se retirará a los cuarteles de invierno, instalará depósitos durante el otoño y la primavera siguiente y, lo antes posible en 1915, emprenderá el viaje.

El grupo transcontinental será dirigido por Sir Ernest Shackleton y constará de seis hombres. Llevará cien perros con trineos y dos trineos con motor con hélices aéreas. El

<sup>1</sup> Islas Falkland, en Argentina, reconocidas por la ONU como Islas Malvinas. (N. del E.)

equipo incluirá todo lo que la experiencia del líder y sus consejeros expertos puedan sugerir. Cuando este grupo haya llegado a la zona del Polo, después de recorrer mil trescientos kilómetros de terreno desconocido, se dirigirá al norte, hacia la cabeza del glaciar Beardmore, y allí se espera encontrar al grupo proveniente del mar de Ross. Ambos grupos se unirán y se dirigirán a la base del mar de Ross, donde la expedición anterior tenía sus cuarteles de invierno.

En total, catorce hombres llegarán en el *Endurance* al mar de Weddell. Seis emprenderán el viaje transcontinental, tres irán hacia el oeste, tres hacia el este y dos permanecerán en la base realizando el trabajo ya descrito.

El *Aurora* llevará a seis hombres a la base del mar de Ross. Instalarán depósitos en la ruta del grupo transcontinental y marcharán hacia el sur para ayudar a ese grupo y llevar a cabo observaciones geológicas y de otra naturaleza, tal como ya se describió.

En caso de tener éxito el grupo transcontinental, como es de suponer, en la travesía durante la primera temporada, su regreso a la civilización puede esperarse para abril de 1915. Las otras secciones, para abril de 1916.

### LOS BARCOS DE LA EXPEDICIÓN

Se han seleccionado los dos barcos para la expedición.

El *Endurance*, el barco que transportará al grupo transcontinental al mar de Weddell y luego explorará una costa desconocida, es una embarcación nueva especialmente

construida para trabajar en el Polo bajo la supervisión de un comité de exploradores del Polo. Fue construida por Christensen, el famoso constructor noruego de buques de caza de focas, en Sandefjord. Está calificada como bergantín-goleta y equipada con una máquina de triple expansión que le permite propulsarse a vapor con una velocidad de entre diez y doce millas por hora. A fin de permitirle permanecer más tiempo en el mar, llevará combustible de petróleo además de carbón. Pesa unas trescientas cincuenta toneladas y está construida con madera seleccionada de pino, roble y palo santo. Este excelente barco, equipado, le costó a la expedición 14.000 libras.

El *Aurora*, el barco que transportará al grupo del mar de Ross, fue comprado al Dr. Mawson. Es similar en todos los aspectos al *Terra Nova*, de la última expedición del capitán Scott. Las autoridades del gobierno de Australia realizaron grandes modificaciones para adaptarlo a la expedición del Dr. Mawson, y ahora está en Hobart, Tasmania, donde el grupo del mar de Ross se embarcará el próximo octubre.

Comencé los preparativos a mediados de 1913, pero no se anunció públicamente hasta el 13 de enero de 1914. Durante los últimos seis meses de 1913 estuve ocupado en las necesarias cuestiones preliminares, un verdadero trabajo de mula que no mostraba nada de particular que interesara al público, pero que era esencial para una expedición que debía tener un barco a cada lado del continente, con un viaje por tierra de dos mil novecientos kilómetros, de los que los primeros mil trescientos serían a través de una masa de tierra absolutamente desconocida.

El 1 de enero de 1914, habiendo recibido el apoyo financiero prometido, suficiente para garantizar el anuncio de la expedición, la hice pública.

El primer resultado fue una avalancha de solicitudes de todas las clases sociales de la comunidad para sumarse a la aventura. Recibí cerca de cinco mil solicitudes y de estas, se eligió a cincuenta y seis hombres<sup>2</sup>.

En marzo, para mi gran desilusión y preocupación, la ayuda financiera prometida no se materializó y me vi frente al hecho de que había contratado un barco y provisiones, había comprometido al personal, y no poseía fondos para cumplir con estas obligaciones. De inmediato me dediqué a pedir ayuda y me encontré con una respuesta generosa de todas partes. No puedo incluir aquí los nombres de todos aquellos que respaldaron mi solicitud, pero sí aprovecho esta oportunidad para agradecer a cada uno su apoyo, que llegó de partes tan remotas como el interior de China, Japón, Nueva Zelanda y Australia. Debo referirme en particular a la generosa donación de 24.000 libras del difunto Sir James Caird, y a otra de 10.000 libras del gobierno británico. También debo agradecer al Sr. Dudley Docker, que me permitió completar la compra del *Endurance*, y a la señorita Elizabeth Dawson Lambton, quien desde 1901 siempre ha sido una fiel amiga de la exploración antártica y

---

2 Para convocar a los hombres que formarían parte de su expedición, Shackleton publicó el siguiente anuncio: «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». (N. del E.)

que, nuevamente, en esta ocasión, ayudó en gran medida. La Real Sociedad Geográfica hizo una donación de 1.000 libras; y por último, pero no por ello menos importante, aprovecho esta oportunidad para agradecer a Dame Janet Stancomb Wills, cuya generosidad me permitió equipar el *Endurance* en forma adecuada, en especial en lo concerniente a botes (que representaron nuestra seguridad en los últimos momentos) y que no sólo al comienzo de la expedición ofreció ayuda financiera, sino que también continuó haciéndolo a través de los oscuros días cuando estábamos en mora, y era necesario que los fondos satisficieran la necesidad de las personas que dependían de la expedición.

La única ventaja y el privilegio que tiene un explorador para mostrar reconocimiento por la ayuda que se le brindó, es registrar (o bautizar) las tierras descubiertas con los nombres de aquellos gracias a los cuales se llevó a cabo la expedición.

Debido a las exigencias de la guerra, la publicación de este libro se vio muy retrasada, y los mapas detallados vendrán con las monografías científicas. Tengo el honor de colocar en la nueva tierra los nombres de los donantes ya mencionados y otras personas generosas con la expedición. He llamado Costa Caird a los trescientos veinte kilómetros de costa nueva. Asimismo, como nota más personal, nombré a los tres botes del barco, en los que, en última instancia, escapamos de la trampa del hielo, en honor de los tres donantes principales de la Expedición: el *James Caird*, el *Stancomb Wills* y el *Dudley Docker*. Los últimos dos aún están en un desolado banco de arena de la isla Elefante, donde bajo su refugio, veintidós de mis camaradas vivieron a duras penas durante cuatro meses y medio.

El *James Caird* ahora está en Liverpool, después de traerlo de regreso desde Georgia del Sur después de su aventurado viaje a través del océano subantártico.

La mayoría de las escuelas privadas de Inglaterra y Escocia ayudaron a la Expedición a comprar los grupos de perros, y nombré a un perro en honor de cada escuela que colaboró. Pero aparte de estas donaciones particulares, nuevamente agradezco a las muchas personas que nos asistieron.

Así, el equipamiento y la organización prosiguieron. Compré el *Aurora* a Sir Douglas Mawson, y dispuse que Mackintosh viajara a Australia a hacerse cargo de él. Envié trineos, equipos y la mayoría de las provisiones desde aquí, aunque dependíamos en cierta medida de la compasión y la ayuda de Australia y Nueva Zelanda para obtener carbón y otras necesidades, sabiendo que anteriormente estos dos países habían apoyado generosamente la exploración de lo que podríamos llamar sus tierras remotas.

Para fines de julio todo estaba listo cuando, de pronto, las nubes de la guerra oscurecieron Europa.

Se había dispuesto que el *Endurance* navegase hasta Cowes, para ser inspeccionado por Su Majestad el lunes de la regata de la Semana de Cowes. Sin embargo, el viernes recibí un mensaje diciendo que el Rey no iba a poder ir a Cowes. Mis lectores recordarán cuán repentina fue la amenaza de guerra. Naturalmente, tanto mis camaradas como yo teníamos mucha experiencia respecto del probable desenlace del peligro que amenazaba la paz mundial.

Zarpamos de Londres el viernes, 1 de agosto de 1914, y anclamos frente a Southend durante todo el sábado. El



domingo por la tarde, llevé el barco frente a Margate, cada vez más preocupado a medida que aumentaban los rumores; y el lunes por la mañana bajé a tierra y leí en el periódico la orden para una movilización general.

De inmediato subí a bordo, reuní a todos los hombres y les dije que tenía la intención de enviar un telegrama al Almirantazgo para ofrecerles los barcos, las provisiones y, si estaban de acuerdo, nuestros propios servicios para el país en caso de que estallara una guerra. Todos los hombres aceptaron de inmediato, y envié un telegrama en el que todo quedaba a disposición del Almirantazgo. Sólo les pedí que, en caso de la declaración de guerra, la expedición fuera considerada una sola unidad, a fin de preservar su homogeneidad. Había suficientes hombres entrenados y experimentados entre nosotros para tripular un destructor. Antes de pasada una hora, recibí un lacónico telegrama del Almirantazgo que decía: «Proceda». Antes de las dos horas, llegó un telegrama más extenso del Sr. Winston Churchill, en el que nos agradecía nuestro ofrecimiento y decía que las autoridades deseaban que la Expedición, que tenía la sanción y el apoyo completos de las Sociedades Científica y Geográfica, debía continuar.

De modo que, de acuerdo con estas instrucciones categóricas, el *Endurance* navegó a Plymouth. El martes, el Rey me mandó buscar y me entregó la bandera de la *Union Jack* para que la llevara en la expedición. Aquel día, a medianoche, estalló la guerra. El sábado siguiente, 8 de agosto, el *Endurance* zarpó de Plymouth, obedeciendo la orden directa del Almirantazgo. Hago una particular referencia a esta fase de la expedición puesto que soy consciente de que había

recibido bastantes críticas por haber dejado el país, y respecto de ello, deseo añadir que los preparativos de la expedición habían comenzado hacía más de un año y se habían invertido elevadas sumas de dinero. Ofrecimos abandonar la expedición sin siquiera consultarlo con los donantes de este dinero y sólo algunos pensaban que la guerra duraría estos cinco años y que involucraría al mundo entero. La expedición no estaba saliendo cómo un crucero pacífico por las islas de los mares del sur, sino que se trataría de un trabajo muy extenuante, peligroso y difícil que casi siempre ha significado un cierto porcentaje de pérdida de vidas. Finalmente, cuando la expedición regresó, casi todos aquellos miembros que habían salido ilesos de los peligros de la Antártica tomaron sus puestos en el campo más amplio de batalla, y el porcentaje de bajas entre los miembros de esta expedición es alto.

El viaje hasta Buenos Aires transcurrió sin incidentes, y el 26 de octubre zarpamos de aquel puerto hacia Georgia del Sur, el puesto de avanzada más meridional del Imperio británico. Allí, durante un mes, estuvimos ocupados en los preparativos finales. Lo último que oímos de la guerra fue cuando dejamos Buenos Aires. En ese momento, las fuerzas armadas rusas estaban avanzando. Según muchos, la guerra terminaría antes de pasados seis meses. De modo que zarpamos, no sin lamentar que no participaríamos en ella, pero seguros de saber que estábamos participando en una extenuante campaña para el crédito de nuestro país.

Aparte de individuos y sociedades privadas, aquí expreso mi mayor gratitud a la ayuda ofrecida por el gobierno del Dominio de Nueva Zelanda y el gobierno de la Commonwealth de Australia al inicio de la sección de la

expedición del mar de Ross, y a la gente de Nueva Zelanda y al Gobierno del Dominio les doy las gracias por su constante ayuda, que fue inapreciable durante los oscuros días antes del socorro del grupo del mar de Ross.

Tengo una deuda de gratitud, que nunca podré pagar, con el Sr. James Allen (Primer Ministro), el difunto Sr. McNab (ministro de Marina), el Sr. Leonard Tripp, el Sr. Mabin y el Sr. Toogood, además de muchos otros.

Esta también es mi oportunidad de agradecer al Gobierno uruguayo por su generosa ayuda al ofrecer el remolque *Instituto de Pesca* del gobierno, para el segundo intento de rescate de mis hombres en la isla Elefante.

Finalmente, el gobierno de Chile fue directamente responsable del rescate de mis camaradas. Esta República meridional se mostró incansable en sus esfuerzos por lograr un rescate exitoso, y la gratitud de todo nuestro grupo es para ellos. Menciono especialmente la compasiva actitud del almirante Muñoz Hurtado, jefe de la Armada chilena, y al capitán Luis Pardo, que comandó el *Yelcho* en nuestro último y exitoso cometido.

Sir Daniel Gooch vino con nosotros hasta Georgia del Sur. Le debo mi especial gratitud por su ayuda con los perros, y todos sentimos perder su alegre presencia cuando zarpamos hacia el Sur.

**SUR**

*Relato de la expedición del Endurance*

## CAPÍTULO I

### HACIA EL MAR DE WEDDELL

Decidí zarpar de la isla Georgia del Sur, en el archipiélago de las Georgias del Sur, alrededor del 5 de diciembre y, en los intervalos de los preparativos finales, revisé nuevamente los planes para el viaje a los cuarteles de invierno. ¿Qué recibimiento nos estaría preparando el mar de Weddell? Los capitanes balleneros en Georgia del Sur estaban generosamente dispuestos a compartir conmigo sus conocimientos de las aguas en las que iban tras sus presas y, aunque confirmaron la información previa acerca de la extrema severidad de las condiciones del hielo en este sector de la Antártica, pudieron darnos consejos que valía la pena escuchar.

Es conveniente incluir aquí brevemente algunas de las consideraciones que ejercieron influencia sobre mí en ese momento y en las semanas siguientes. Sabía que el hielo se había desplazado hacia el norte esa temporada y, después de escuchar las sugerencias de los capitanes balleneros, había

decidido que nos dirigiéramos al grupo de las Islas Sandwich del Sur, caer a la altura de la isla Morrell, y dirigirme hacia el este hasta los 15° de longitud O, antes de poner proa al sur. Los balleneros hicieron hincapié en la dificultad de atravesar el hielo cerca de las Islas Sandwich del Sur. Me dijeron que muchas veces habían visto las placas de hielo acercarse al archipiélago en verano, y pensaban que la expedición tendría que abrirse paso a través de la banquisa dura a fin de llegar al mar de Weddell. Probablemente, la mejor época para internarse en el mar de Weddell fuera a fines de febrero o principios de marzo. Los balleneros habían rodeado las Islas Sandwich del Sur y estaban familiarizados con las condiciones allí reinantes. Las predicciones que hicieron me indujeron a llevar la carga de cubierta de carbón, puesto que si teníamos que abrirnos paso hasta la Tierra de Coats, necesitaríamos cada tonelada de combustible que el barco pudiera cargar.

Esperaba que si primero nos desplazábamos hacia el este hasta el meridiano 15° de longitud O, podríamos ir hacia el sur a través del hielo menos compacto, tomar la Tierra de Coats y finalmente llegar a la bahía de Vahsel, donde Filchner intentó desembarcar en 1912. Dos consideraciones ocupaban mi mente en esta coyuntura. Por ciertas razones, estaba preocupado por pasar el invierno con el *Endurance* en el mar de Weddell, pero la dificultad de encontrar un puerto seguro podría ser grande. Si no se encontraba un puerto seguro, el barco debería pasar el invierno en Georgia del Sur. Me parecía inútil pensar ahora en hacer el viaje a través del continente durante el primer verano, puesto que la estación estaba muy avanzada y las condiciones del hielo seguramen-

te serían desfavorables. En vista de la posibilidad de que el barco pasara el invierno en el hielo, llevamos ropa adicional de los almacenes de las diversas estaciones de Georgia del Sur.

El otro asunto que me producía preocupación era el tamaño del grupo en tierra. Si el barco tenía que zarpar durante el invierno o si se alejaba de los cuarteles de invierno, sería preferible tener sólo un grupo pequeño y cuidadosamente seleccionado de hombres en tierra una vez que se hubiera construido el refugio y se hubieran desembarcado las provisiones. Estos hombres podrían colocar depósitos transportando la carga ellos mismos y haciendo viajes cortos con los perros; de este modo, los entrenarían para la marcha extensa de la primavera siguiente. La mayoría de los científicos vivirían a bordo del barco, donde podrían realizar su tarea en buenas condiciones. Podrían hacer viajes cortos si era necesario, usando el *Endurance* como base. Todos estos planes estaban basados en la expectativa de que encontrar los cuarteles de invierno sería probablemente difícil. Si se podía establecer una base realmente segura en el continente, me adheriría al programa original de enviar un grupo hacia el sur, uno hacia el oeste alrededor de la entrada del mar de Weddell hacia la Tierra de Graham, y uno hacia el este, en dirección a la Tierra de Enderby.

Habíamos calculado los detalles de las distancias, recorridos, provisiones necesarias, etcétera. El alimento para los viajes en trineo, resultado de la experiencia además de un detallado estudio, era perfecto. Los perros prometían, después de su entrenamiento, poder cubrir de veinticinco a treinta kilómetros por día con trineos cargados. El viaje