Efemérides del Puerto de Vigo

Núm. 57 – septiembre de 2019

Escalas en Vigo de personalidades de la época: Núm. 001

29 de septiembre de 1914

Hacia el Polo Sur: Shackleton en Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo
Archivo General del Puerto de Vigo

IMAGEN DE LA CUBIERTA:
Sir Ernest Shackleton
(1874 – 1922)
Fotografía: Frank Hurley

SELECCIÓN DOCUMENTAL y TEXTOS: Beatriz Bruna Quintas
Archivo General del Puerto de Vigo
Autoridad Portuaria de Vigo
Efemérides del Puerto de Vigo
Desde junio de 2012

Efemérides del Puerto de Vigo

Núm. 57 – septiembre de 2019

Escalas en Vigo de personalidades de la época: Núm. 001

29 de septiembre de 1914

Hacia el Polo Sur: Shackleton en Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo **Archivo General del Puerto de Vigo**

EL MOMENTO

29 de septiembre de 1914

HACIA EL POLO SUR

SHACKLETON EN VIGO

La próxima expedición

Ayer estuvo en Vigo el explorador inglés Sir Ernest Shackleton.

A bordo del vapor *El Uruguayo*, de la Compañía Anglo-Argentina, hemos visto á ese famoso descubridor del Polo magnético, y de sus labios hemos recogido interesantes noticias acerca de su próxima expedición al Polo Sur, á donde va por tercera vez.

La primera, fué formando parte de la expedición Scott, que duró de 1901 á 1903 y no llegó al Polo Sur.

La segunda, con la expedición dirigida por él, de 1907 á 1909, que llegó á 97 millas del Polo.

Fué entonces cuando el capitán Shackleton descubrió el Polo magnético.

Y ahora, después de que su antiguo jefe Scott halló la muerte en aquellas heladas regiones y de que el noruego Amutsen descubrió el Polo Sur, va allá otra vez Sir Ernest Shackleton, al frente de la Expedición Trasantártica Imperial, que así ha sido denominada.

Costerá la científica excursión, unas 65.000 libras esterlinas; cantidad que ha sido cubierta del modo siguiente:

10.000 libras, donadas por el rey Jorge V.

24.000 por un potentado escocés.

Y el resto, ó sean 31.000, por suscripción popular.

Formarán la expedición 65 personas, con noventa y siete perros, dos buques de vapor y cinco aerotrineos.

En *El Uruguayo* sólo iba el capitán Shackeleton, que es un hombre vigoroso, fornido, verdaderamente hercúleo.

Su rostro, de una franqueza extraordinaria, denota una salud excelente y una satisfacción grandísima.

Cuando habla de la expedición, muestra un entusiasmo infantil, que le llevó á mostrarnos, entre otras cosas, los presentes que, para el peligroso viaje, le ha hecho la familia real británica.

Consisten esos presentes en una bandera nacional británica, regalo del Rey, para plantar en el Polo Sur y fotografiarla en aquel punto; un pabellón real, que también será plantado en el Polo, y una mascotta de plata, de medio decímetro cuadrado, de la Asociación de San Cristóbal, y regalo de la reina Alejandra.

El pabellon real es estampado en seda, y tanto él como la bandera nacional, después de ondear en el Polo, volverán al Palacio real de Londres, para ser allí expuestos al público

La mascotta será fijada en el aerotrineo que ocupe Sir Shackleton al cruzar el continente austral.

De la expedición forman parte doce hombres de ciencia, que ya pasaron para América del Sur, en el vapor *La Negra*, también de la Anglo-Argentina, que no tocó en Vigo.

En ese vapor van también los noventa y siete perros y los cinco aerotrineos.

El resto de los expedicionarios van en los vapores *Aurora* y *Endurance*, construídos expresamente para las expediciones polares.

El *Endurance* es el mejor de los dos buques, ha costado 16.000 libras, y también pasó ya para América, con su compañero *Aurora*.

En Buenos Aires se reunirán todos los expedicionarios, y de allí saldrán para el continente austral.

Según los mapas que el capitán Shackleton nos mostró á bordo de *El Uruguayo*, ese continente tiene una extensión equivalente á Europa y Australia reunidas.

La expedición lo atravesará por el sitio más estrecho, lo que equivale á un recorrido de 1.800 millas.

Sir Shackleton desembarcará en el punto más próximo á Buenos Aires, y allí dejará establecida una estación de invierno, con 8 hombres.

Otros seis irán con él á través del continente.

Al otro lado estarán veinte, llevados allí por uno de los vapores.

El explorador piensa estar dos meses en la región más elevada del continente, que está á 10.000 piés sobre el nivel del mar.

Para que se juzgue lo penoso de la expedición, baste consignar que cuando la anterior expedición de Shackleton, llegó á registrarse durante una quincena, la temperatura de 75 grados bajo cero, escala Farenheit

La temperatura media de la expedición fué de 10 grados bajo cero, de la misma escala.

Cuando Shackleton regresó de aquella expedición, dió varias conferencias en su país, una de ellas en el Albert Hall de Londres, ante once mil personas.

Los dos vapores de la Trasantártica Expedición Imperial, con un consumo de 5 toneladas diarias de carbón, andan 9 millas.

Los tesoros de Rande

Después de facilitarnos todos estos datos de su próxima expedición, el capitán Shackleton nos preguntó si en el fondo de la bahía de Vigo había oro.

La pregunta nos sorprendió extraordinariamente y hasta llegamos á creer un momento que el gran explorador había confundido las aguas de nuestra bahía con las del Sil ó de los ríos de Alaska.

Pero él, que comprendió en seguida nuestra sorpresa, amplió su pr gunta, refiriéndose á oro en barras, procedente de la pérdida de los famosos galeones de Rande.

Le dimos las noticias que de ello teníamos, con la creencia de la mayoría de los historiadores de que todas las riquezas que los galeones contenían, fueron desembarcadas la noche antes del combate.

Y á su vez, Shackleton nos habló del caballero Pino y de su célebre hidroscopio, de los que tanto se habló diez años ha.

El explorador inglés estaba perfectamente enterado de los trabajos hechos por el vapor *San Clemente*, y á lo que parece, también él pensó, hace un año, en explorar el fondo de nuestra bahía.

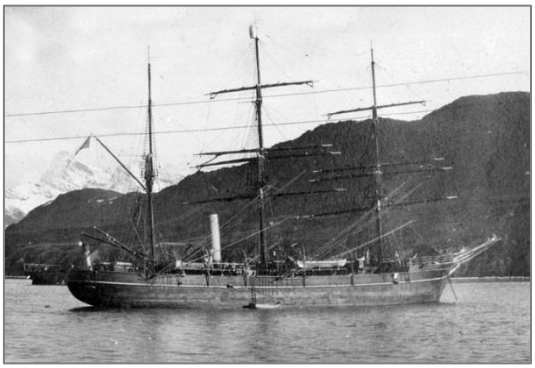
¿Llegará á hacerlo algún día?

Sería en verdad un buen salto: de lo alto del continente austral, al fondo de nuestras aguas.

El Faro de Vigo recoge en primera plana la insigne visita de Ernest Shackleton, a quien dedica una columna entera del periódico encabezada por este gran titular: *"Hacia el Polo Sur: Shackleton en Vigo, la próxima expedición".*

FARO DE VIGO

DIARIO OFICIAL DE LA PRENSA DE GALICIA



El famoso explorador polar Sir Ernest Shackleton hace escala en Vigo, rumbo a Buenos Aires, para reunirse con la tripulación del *"Endurance"*[1], que había zarpado del puerto de Londres en olor de multitudes el 1 de agosto, mientras él permanecía en Inglaterra ultimando detalles de su gran "Expedición Imperial Transantártica".

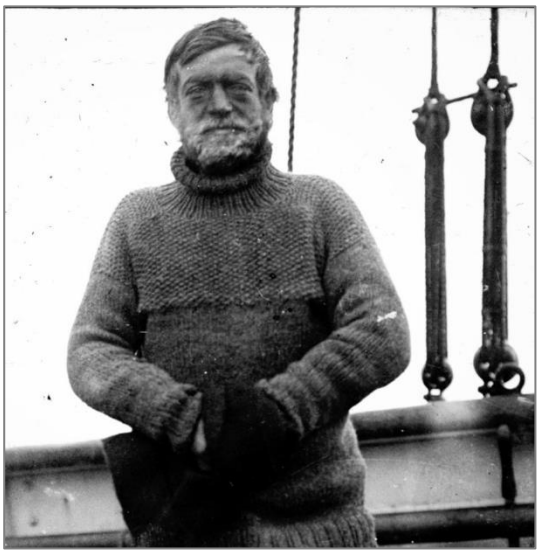
Fiel a su estilo entusiasta, detalla al Faro de Vigo los pormenores de su nueva expedición a La Antártida, al mismo tiempo que muestra interés por los tesoros de Rande, posible fuente de financiación para futuras expediciones.

El artículo lo describe como un hombre "hercúleo", fortaleza que va a tener que poner a prueba para protagonizar el rescate más famoso de la historia de las exploraciones polares.

[1] Endurance significa "resistencia", lema del apellido Shackleton

SIR ERNEST

Shackleton



De origen irlandés, capitán de la marina mercante y amante de la aventura, formó parte del elenco de grandes exploradores de la denominada "edad heroica de la exploración antártica", finalizada a causa de la I Guerra Mundial y cuyo comienzo se fija en 1895, cuando se celebra en Londres el VI Congreso Internacional de Geografía, donde se refieren a La Antártida como "la última frontera", lo que desató una fiebre entre los exploradores polares, muchas de cuyas expediciones fracasaron por su mala planificación.

En 1901, tras mover todos sus contactos, consigue una plaza en la primera expedición de Robert Scott, la cual resultó ser la que más se acercó al Polo Sur geográfico hasta aquella fecha.

Alcanzar este objetivo se convirtió en una obsesión por volver, pero esta vez comandando su propia expedición, la *Nimrod,* en 1907. A pesar de los grandes descubrimientos geográficos, incluido el Polo Sur magnético –que Shackleton parece atribuirse en el artículo de Faro de Vigo, aunque lo cierto es que fueron otros tres miembros de la expedición– no consiguió llegar al Polo Sur geográfico, del que, acompañado de Frank Wild, quedaron a tan solo 156 km.

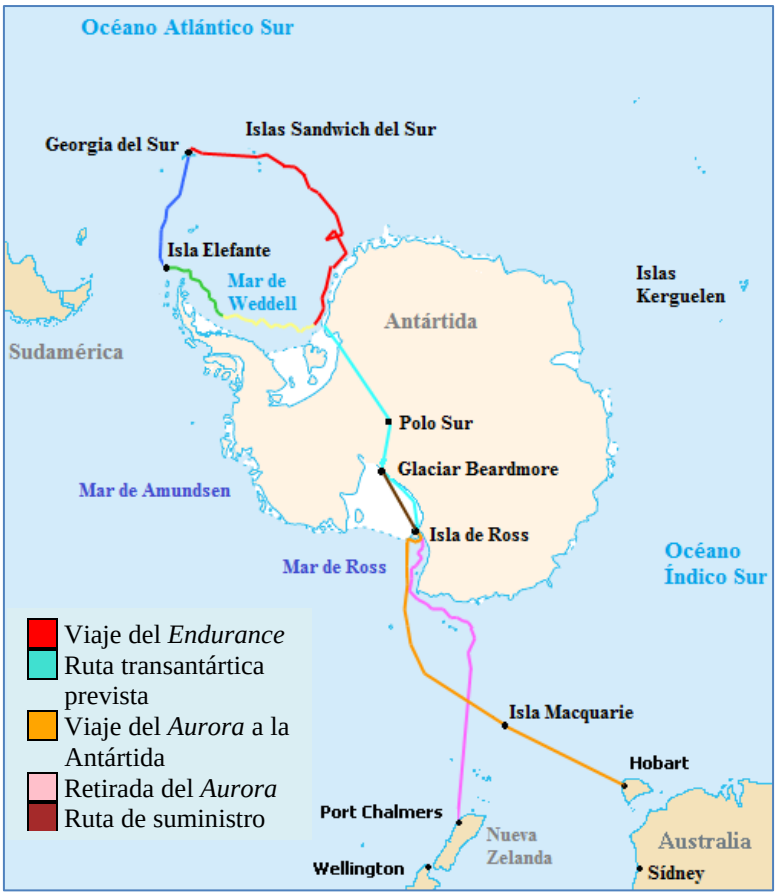
Volvió a Inglaterra convertido en un héroe, fue condecorado y ordenado caballero. Pero él sentía que había fracasado de nuevo.

Lo que sí aprovechó fue el reconocimiento y la fama para conseguir financiación y organizar una nueva expedición, la *Expedición Imperial Transantártica.*

LA EXPEDICIÓN
Imperial Transantártica

La noticia de que Amundsen, en 1911, le había arrebatado el sueño de ser el primero en llegar al Polo Sur geográfico, supone para él una tremenda decepción y le obliga a replantearse el objetivo de su siguiente expedición: será, entonces, atravesar de norte a sur el continente de La Antártida por su parte más estrecha, uniendo los mares de Weddell, al norte y de Ross, al sur, pasando por el Polo Sur geográfico, una ruta totalmente inédita ya que todas las expediciones anteriores habían trazado sus rutas por el sur del continente, desde el mar de Ross, y ninguno por el norte, desde el mar de Weddell.

La Expedición Imperial Transantártica estará formada por dos barcos, el *Endurance,* que llevará a bordo a los expedicionarios y que llegará a la Antártida desde Sudamérica, por la ruta norte hasta el mar de Weddell, y el *Aurora,* que llegará desde Australia por el sur hasta el mar de Ross, con la misión de equipar la vía sur, de manera que los expedicionarios encontrasen estaciones de avituallamiento a lo largo del glaciar de Beardmore hasta la costa.



EL DESARROLLO
de la expedición

Shackleton había tardado mucho tiempo en conseguir la financiación necesaria para su gran expedición, pero por fin tenía lo suficiente para fletar dos barcos y contratar dos tripulaciones, aparte de víveres, equipamiento y todo el material necesario para alcanzar su objetivo.

qualified. M. L. Barker. 1408 Chapman Bldg.

MEN WANTED
for hazardous journey, small wages, bitter cold, long months of complete darkness, constant danger, safe return doubtful, honor and recognition in case of success.
Ernest Shackleton 4 Burlington st.

MEN—Neat-appearing young men of pleasing personality, between ages of 21 and 40 to work

Forma parte de la leyenda su famoso anuncio, en el que prometía honor y gloria a cambio de grandes peligros, frío intenso y poca paga.

Recluta a una tripulación con no demasiada experiencia en expediciones polares pero que, a la postre, demostrará ser capaz de sobrevivir a las mayores adversidades. Y le acompaña su mano derecha en la expedición *Nimrod,* Frank Wild.

Por su parte, la tripulación formada en Australia para el *Aurora* es seleccionada con precipitación y premura y reúne a hombres con escasa experiencia en el hielo. Este hecho, junto con una falta de comunicación entre las naves respecto a la planificación del viaje hace que el *Aurora* se adelante al *Endurance,* que viaja con retraso, y se afanen en equipar los campamentos previstos sin tener conocimiento del retraso de los expedicionarios de Shackleton. El *Aurora* cumplió su parte de la misión y montaron las estaciones de avituallamiento, aunque a un coste muy elevado, ya que tres hombres murieron de agotamiento y de frío durante la instalación de uos campamentos que acabarán resultando de todo inútiles.

Existe cierta controversia respecto a algunas decisiones tomadas por Shackleton, obsesionado por conseguir el éxito y totalmente endeudado con la financiación de su expedición. Esta descoordinación entre los barcos es una de ellas.

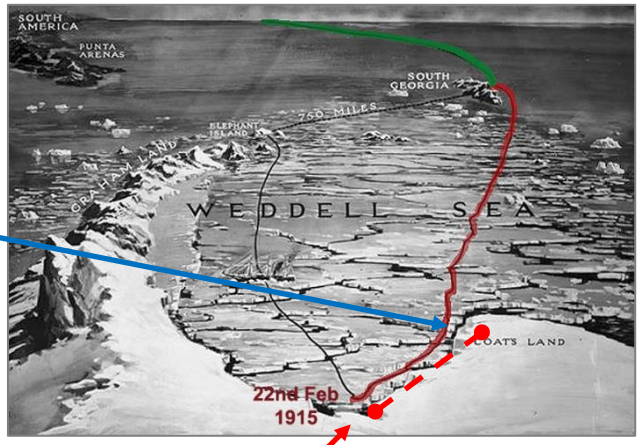
El 28 de julio se había declarado la I Guerra Mundial y Shackleton había puesto sus barcos a disposición del Gobierno británico, pero recibe autorización para zarpar y eso hacen el 1 de agosto de 1914. Atrás queda una Europa en guerra de la que van a dejar de tener noticias y de la que vivirán ajenos hasta su regreso.

Tras su escala en Vigo, Shackleton se reúne con su tripulación en Buenos Aires, de donde zarpan el 26 de octubre.

El punto de partida de la expedición del *Endurance* es una base ballenera en la isla de San Pedro, en Georgia del Sur. Allí Shackleton es advertido de lo temerario de su misión ya que, a pesar del verano polar, los hielos flotantes alcanzan aquel año unas latitudes inusualmente al norte. También su capitán, Frank Worsley, un marino extraordinario con 25 años de experiencia en todos los mares, le

manifiesta sus dudas, pero Shackleton no está dispuesto a renunciar. Sin contactar con el *Aurora,* que se afana en tener los puntos de avituallamiento preparados en las fechas inicialmente previstas, decide retrasar su expedición para que avance algo más el verano polar hasta que el 5 de diciembre de 1914 da orden de zarpar rumbo a la bahía de Vahsel, al fondo del mar de Weddell.

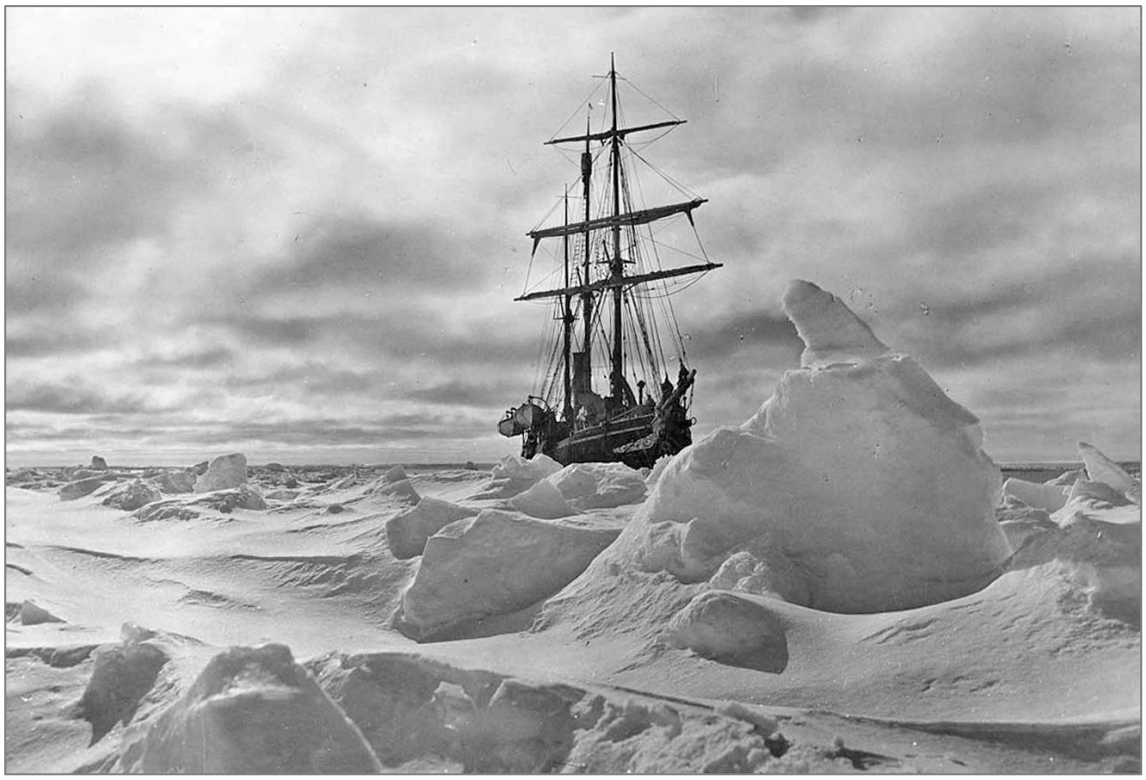
Tras dos días de navegación y mucho más al norte de lo esperado, a 1.600 km. de la costa, el *Endurance* encuentra los primeros icebergs. Aun así, Shackleton da orden de continuar la marcha y durante seis semanas consiguen abrirse paso por los canales que forman los témpanos de la banquisa.



El capitán Worsley pilota con pericia el *Endurance* entre los hielos hasta un punto muy próximo a la costa donde poder desembarcar, pero están muy lejos de la bahía de Vahsel, punto de desembarco inicialmente planeado por Shackleton, lo que hará que la marcha caminando se alargue en unos 400 km. en su objetivo de cruzar el continente. El temor a que la expedición fracase por culpa de eso hace a Shackleton tomar la decisión de continuar navegando rumbo a su destino, decisión que será la que le haga fracasar en su intento transantártico.

El *Endurance* navega entre bloques de hielo que se ciernen a su alrededor, hasta que el 14 de febrero de 1915 las placas terminan de juntarse y quedan rodeados por el hielo. El barco se detiene. El fotógrafo de la expedición, Frank Hurley, documenta el enorme esfuerzo de la tripulación por desencallar el barco filmando película y con fotografías que muestran los desesperados intentos de sacar el *Endurance* de la trampa en la que se ha metido. Quieren alcanzar un canal que se abre a 400 metros de la proa del barco y, para ello, la tripulación se afana en abrirse paso, empleando para ello las rudimentarias herramientas que llevan a bordo, sierras, picos y palas.

Pero, tras dos días de denodados esfuerzos, el 16 de febrero la nave queda definitivamente atrapada en el hielo de la banquisa, en un mar de Weddell completamente congelado convertido en un desierto blanco infinito que va más allá de lo que alcanza la vista.

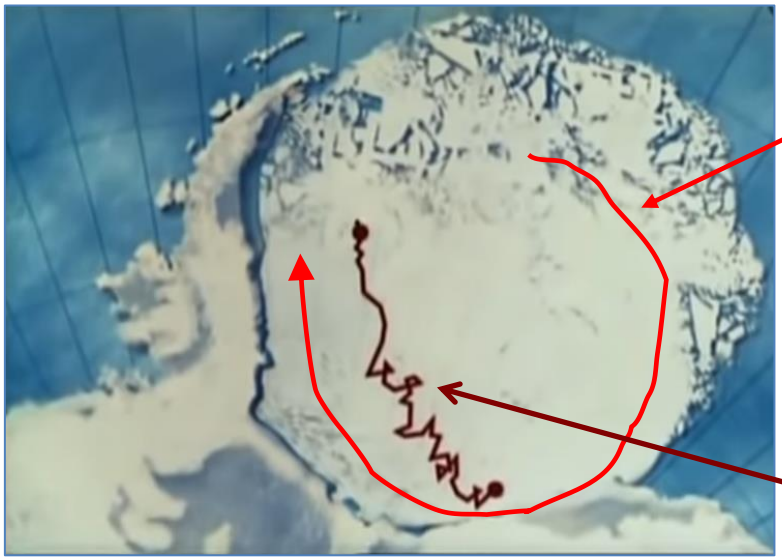


Shackleton no muestra el menor signo de contrariedad. No se enfada ni enfurece. Está sereno y transmite serenidad a sus hombres. La situación no tiene remedio y lo asume. No merece la pena lamentarse. Lo que hay que hacer ahora es intentar salir de allí vivos. El invierno se les está echando encima y es consciente de que se les avecinan tiempos muy difíciles. Su objetivo ahora debe cambiar: abandona su misión para centrarse exclusivamente en la lucha por la supervivencia de sus hombres.

Sabe que el viento, el frío, la monotonía y los largos meses en completa oscuridad habían hecho sucumbir a la locura a otras expediciones polares. Y también había aprendido en la expedición de Scott que las diferencias de carácter o condición social entre hombres confinados a espacios reducidos habían provocado fricciones que podían suponer el fin de una tripulación. Para evitarlo, establece turnos muy estrictos para las rutinas de mantenimiento del barco, ordena la participación de todos los miembros de la tripulación, incluido él mismo, en dichas tareas, bien sean marineros u oficiales, y organiza un compendio de actividades que fomenten el ejercicio físico y también el esparcimiento. En el exterior, juegan partidos de fútbol y celebran carreras de trineos.

Los perros van a jugar un papel primordial ya que les aportan diversión y afecto. Dentro del barco, al que apodan *El Ritz,* pueden comer caliente sentados juntos a la mesa y estar al resguardo de las inclemencias meteorológicas. También hacen representaciones teatrales, veladas musicales en el gramófono y hasta un concurso de cortes de pelo. Shackleton los mantiene unidos, formando parte de un equipo donde cada uno cumple su función.

Durante los largos meses del invierno el capitán Worsley no deja de tomar mediciones para conocer su ubicación. Estas mediciones le confirman que, aun estando varados en el hielo, no han dejado de moverse por efecto de las corrientes. Toda la banquisa helada gira dentro del mar de Weddell en el sentido de las agujas del reloj haciendo que los hielos, con el *Endurance* atrapado en ellos, se desplacen en una deriva en la que llegarán a hacer 2.000 km. de recorrido.



Deriva del *Endurance* dentro del "giro antártico" del mar de Weddell, desde el punto en el que queda atrapado en el hielo, cerca de la bahía de Vahsel, hasta el lugar del naufragio.

Los hielos se compactan y se elevan formando crestas gigantescas. El *Endurance* cruje bajo la enorme presión y se congela en la eterna noche del invierno antártico, confiriéndole un aspecto fantasmagórico.

A medida que aumenta la presión de los hielos, que se incrustan contra el casco del *Endurance* y lo levantan en peso, el barco va tomando una escora que les hace presagiar un fatal desenlace.

Shackleton albergaba la esperanza de que la llegada del verano liberaría al barco, pero viendo el cariz de la situación ordena cargar los trineos con el máximo de provisiones y estar prevenidos.

Los crujidos del *Endurance* se van convirtiendo en estallidos ensordecedores que aterrorizan a la tripulación, que se afana en intentar achicar el agua que entra por las grietas del casco. Pero todo es inútil.

El 27 de octubre de 1915 Shackleton da orden de abandonar el barco. Sacan de la nave todo aquello que puedan necesitar para sobrevivir, incluidos tres botes salvavidas que llevan los nombres de sus patrocinadores principales: *James Caird*, *Dudley Docker* y *Stancomb Wills.*

LA LUCHA
por la supervivencia

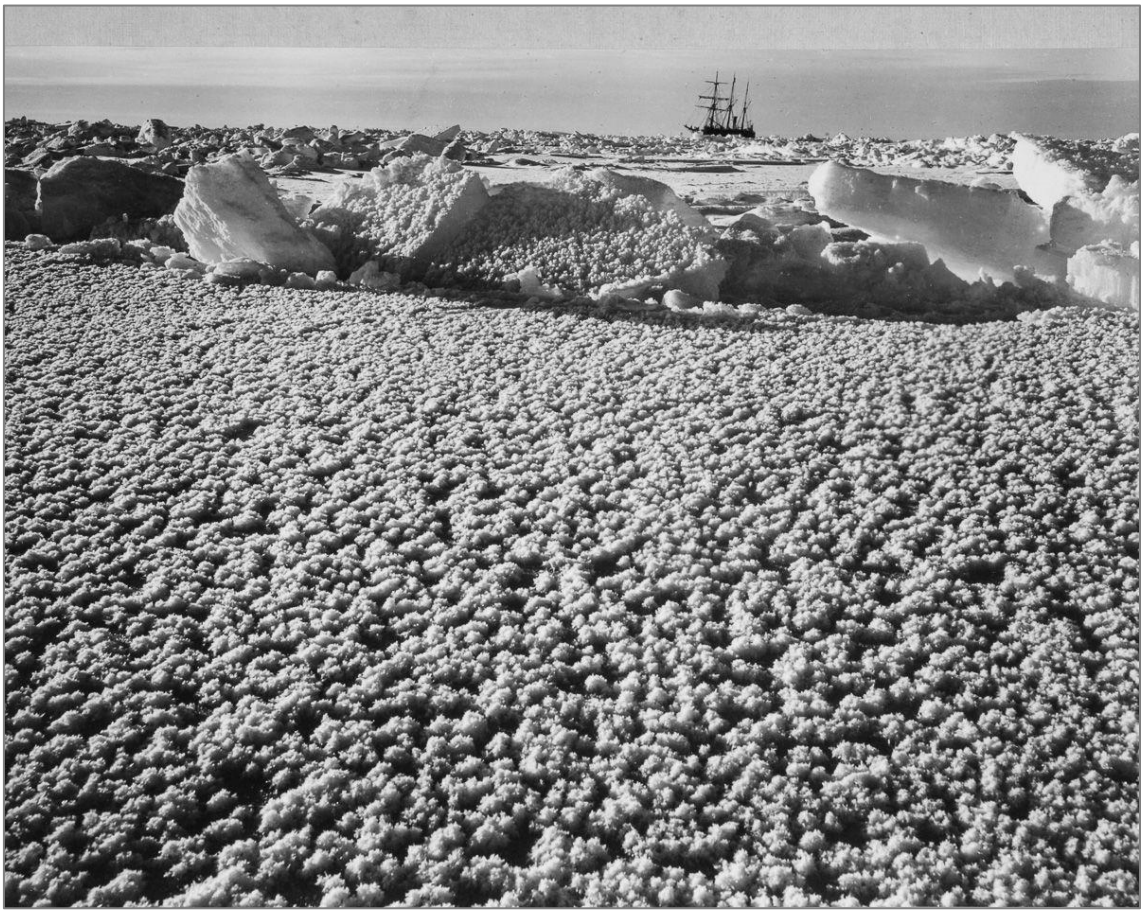
Tenían que prepararse para pasar su primera noche al raso. Estaban a 28º bajo cero. Tenían tiendas, pero no había sacos de piel suficientes para todos. En la lotería que organizó Shackleton, curiosamente, le tocaron los menos calientes sacos de lana a él mismo, al capitán Worsley, a su segundo Frank Wild y a otros oficiales, mientras que los buenos sacos de piel fueron a los hombres bajo su mando.

Por la mañana Shackleton reúne a sus hombres. Con su habitual serenidad y optimismo, sencillamente les expone: *"Hemos perdido el barco y las provisiones. Nos iremos a casa".*

Pero esa noche no puede dormir; se la pasa paseando solo por el hielo. Su misión es ahora garantizar la supervivencia de sus hombres, y para ello va a tener que utilizar todos los conocimientos que había adquirido en sus expediciones anteriores. La historia de las expediciones polares estaba sembrada de cadáveres y él no iba a permitir que les pasase lo mismo a ellos; era lo único que le importaba, la fuerza motriz que lo impulsaba. El cambio de asumir la derrota para virar hacia un nuevo objetivo derivado de tu propio fracaso es un camino lleno de frustración, pero, en cambio, no hundió a Shackleton, sino que lo reforzó en el nuevo empeño que se había fijado: salvar a sus hombres.

Está convencido de que será mejor para la moral de los hombres ponerse en marcha que no limitarse a permanecer varados y esperar; pero, esperar… ¿a qué? ¿A que vengan a buscarlos? Imposible ¿A que se deshaga la banquisa? Eso tampoco va a pasar, al menos en varios meses. Mejor será intentar alcanzar tierra firme, a 563 km. al oeste. Cada hombre podrá llevar consigo un kilo de sus pertenencias personales, con pocas excepciones, como a Hussey, el meteorólogo de la expedición, a quien le permite llevar su banyo, al que Shackleton llama "medicina mental vital".

Da orden de remolcar los botes, pero por mucho que limiten la carga, cada uno pesa más de una tonelada y progresar sobre las crestas de hielo se hace imposible. Tras dos días de infructuoso avance tiene que abandonar esta idea. Montan un campamento, que bautizan como *Campamento Océano,* mientras todavía divisan el *Endurance* a lo lejos.



Desde allí, aún hacen alguna incursión al barco para recuperar víveres y objetos útiles. El fotógrafo Hurley bucea hasta su camarote para rescatar 500 negativos en placas de vidrio, testimonio de esta gran aventura, pero una carga muy pesada para llevar consigo. Shackleton le ayuda a escoger los 120 mejores y obliga a Hurley a romper todos los demás para evitarle tentaciones de llevarse más de los seleccionados.

A las cinco de la tarde del 21 de noviembre de 1915, tras cuatro semanas sobre el hielo, aplastado por la presión, el *Endurance* se hunde en el océano. Shackleton anota en su cuaderno: *"No puedo escribir sobre ello".*

Se habían quedado solos, desamparados, en su pequeño campamento sobre una superficie inmensa helada.

Una semana más tarde, y recuperado de un ataque de ciática, Shackleton se recompone y manda reanudar la marcha. Pero el intento es en vano. El avance se hace penoso, los hombres están débiles y exhaustos. Los víveres escasean y su sustento se basa en la caza de focas y pingüinos. Habían empezado a sacrificar a los perros, para evitar alimentarlos y para que sirviesen de alimento para ellos mismos, pero eso les resultaba absolutamente descorazonador.

Se produce un amago de motín, que Shackleton corta de raíz con contundencia. No puede permitir que nadie cuestione su autoridad y debe conseguir que la unidad del grupo permanezca compacta.

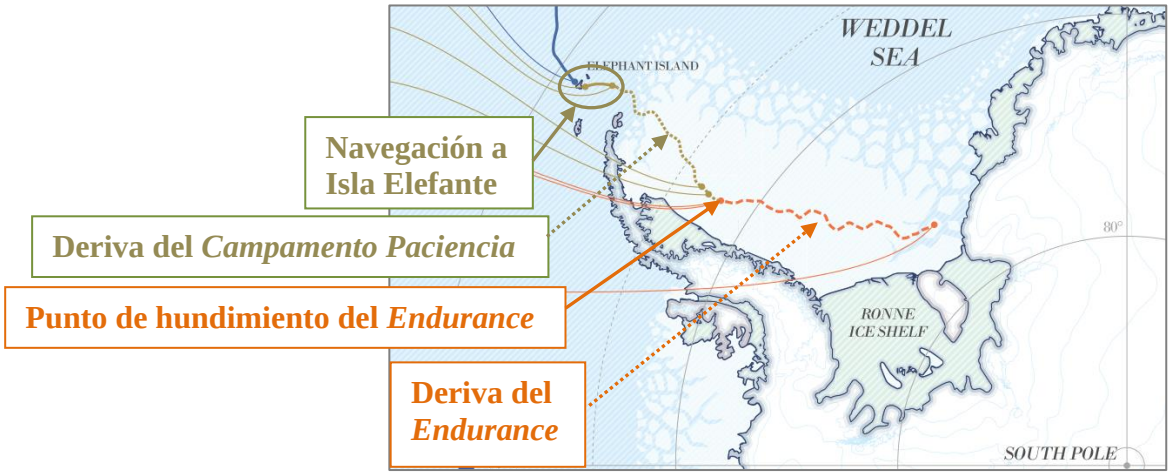
Ante la imposibilidad de la marcha, montan un nuevo campamento, el *Campamento Paciencia,* en el cual van a permanecer 156 interminables días, mientras siguen avanzando hacia el norte atrapados en *el giro antártico*.

Campamento Océano y *Campamento Paciencia*, *en donde construyen, con parte de la caldera del barco, una estufa.*

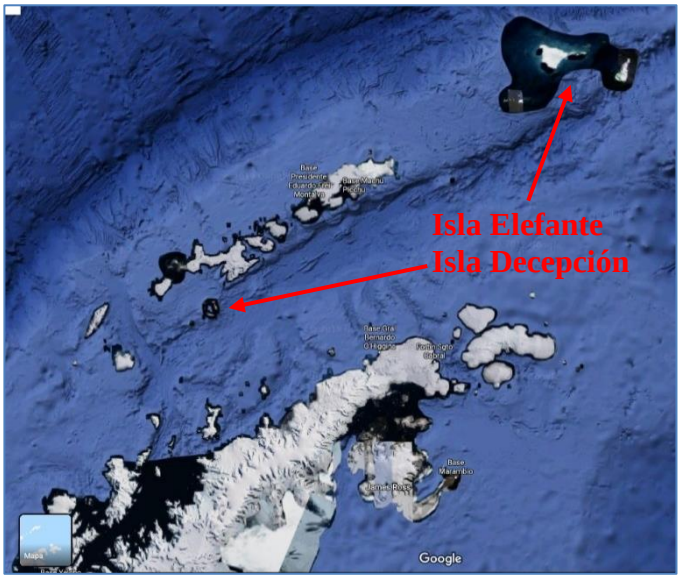
Shackleton espera que *el giro* los acerque a tierra o alcanzar Isla Paulet, pero las mediciones del capitán Worsley los sitúan ya más al norte de dicha isla; incluso han vislumbrado tierra en la distancia, pero es imposible alcanzarla mientras giran incesantemente sobre la banquisa.

Han pasado el verano en el *Campamento Paciencia.* El sol luce 24 horas al día y la climatología se ha hecho más benigna. Abundan focas y pingüinos, que desaparecen en invierno cuando migran. Pero el verano les va a traer nuevos problemas. La banquisa se está derritiendo; el espesor del hielo se hace más fino; las placas se resquebrajan y flotan a la deriva, chocando unas con otras. El témpano en el que se encuentra el campamento se vuelve más frágil y pequeño, al perder consistencia y superficie.

A principios de abril la situación se ha vuelto muy peligrosa. Se preparan para abandonar el témpano, que tiene ya muy reducidas dimensiones. El día 9, con los botes cargados, se disponen a zarpar y abandonar el "confort" y el refugio de *Campamento Paciencia.*



Se dirigen a Isla Decepción, donde los balleneros tenían una base con víveres. Los primeros días navegan entre grandes bloques de hielo que amenazan con aplastarlos, de ahí que Shackleton, por la noche, dé orden de izar los botes a los témpanos hasta que, una noche, una grieta se abre justo debajo de una de las



tiendas. El fogonero Holness cae al agua, pero Shackleton consigue pillarlo antes de que muera de hipotermia. Holness salió del agua maldiciendo porque se le había caído el tabaco.

Atrás van dejando los aterradores icebergs y entran en aguas más abiertas. Los botes van amarrados entre sí, pero ballenas y orcas resoplan a su alrededor haciéndoles temer que vuelquen. Las olas los empapan, les azota una tormenta y el frío es muy intenso. Se les congelan las manos en los remos y se les quedan pegadas. Al capitán Worsley, al final de un turno como timonel, habían tenido que estirarlo de su postura sentado al timón. Agotados, hambrientos y medio congelados, la moral caía en picado. O llegaban pronto a tierra o sucumbirían. Entonces Shackleton ordena al capitán Worsley cambiar el rumbo y dirigirse a Isla Elefante, un islote rocoso a 100 millas de distancia, que apenas sobresale del mar y del que no podrán desviarse ni medio grado si no quieren pasarlo de largo y perderse para siempre en el océano.

Tras siete días de navegación y un rumbo exactamente trazado, alcanzan Isla Elefante y desembarcan en una pequeña playa, donde se producen unos primeros momentos de caos fruto de la desesperación de algunos hombres. Shackleton impone orden y montan un nuevo campamento donde descansar, al fin, en tierra firme tras casi año y medio.

Están exhaustos, hambrientos y algunos sufren congelaciones, pero no pueden permanecer en esa pequeña playa, que quedará barrida por las tormentas polares. Shackleton ordena ponerse en marcha de nuevo y buscar un lugar más seguro. Tenía la capacidad de concitar la lealtad y respeto de sus hombres hasta en los peores momentos.

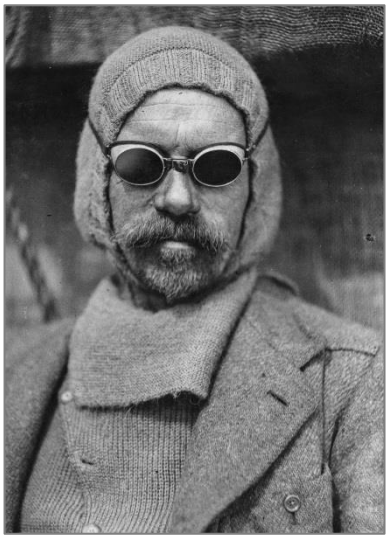
Establecen un nuevo campamento, pero la moral y la salud de los hombres están debilitándose. Shackleton teme un motín o, lo que sería peor, que sucumban a la locura y la desesperanza. Están fuera de cualquier ruta de navegación y no van a ser rescatados salvo que vayan en busca de ayuda.

Ordena al carpintero McNeish reforzar el *James Caird* y subirle las regalas con maderas de las cajas de embalaje, sellando sus juntas con las pinturas al óleo de Marston mezcladas con sangre de foca. También ordena lastrarlo con piedras para darle mayor estabilidad, decisión no compartida por el capitán Worsley y que les va a traer muchas complicaciones. Selecciona a cinco de los hombres y completa una tripulación. Junto a él irán el capitán Worsley; Thomas Crean, segundo oficial; el carpintero Harry McNeish; y los marineros Timothy McCarthy y John Vincent, antiguo contramaestre, degradado por Shackleton por meterse con miembros de la tripulación merced a su condición de campeón de los pesos medios; pero ahora su experiencia de navegación en las difíciles aguas del Atlántico Norte resulta imprescindible.

El Cabo de Hornos era el punto de tierra más cercano, pero estaba fuera de su alcance por tener que navegar en contra de la corriente y de los vientos dominantes. En cambio, en la ruta de los vientos del oeste se encontraba la isla de la que había partido la expedición, Georgia del Sur.

El 24 de abril de 1916 zarpan de Isla Elefante rumbo a Georgia del Sur. Por delante tienen una singladura de 800 millas, que tendrán que recorrer en un pequeño bote de siete metros de eslora en el mar más peligroso del mundo. Si una proeza había sido llegar Isla Elefante, encontrar Georgia del

Sur, un punto en la inmensidad del océano, se presentaba como una misión imposible.

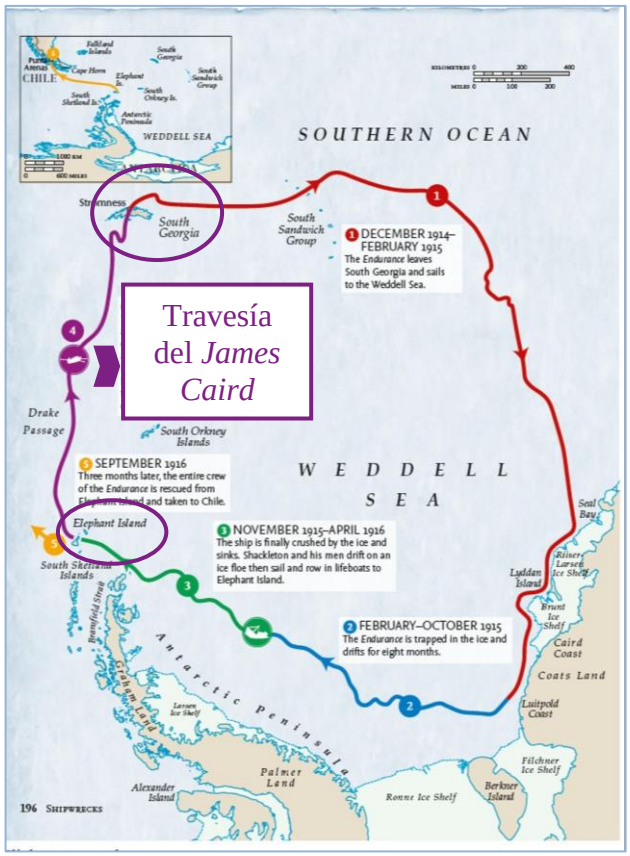


Shackleton había ordenado cargar víveres para cuatro semanas, pasadas las cuales, si no habían llegado a su destino, significaría que se habían perdido en la inmensidad del mar. Con la promesa de volver a por ellos, atrás quedan 22 hombres bajo el mando de Frank Wild, lugarteniente de Shackleton, con la difícil misión de mantener la moral alta para no sucumbir a la desesperación y evitar las insubordinaciones.

Con los otros dos botes construyen un refugio y se organizan para cazar, cocinar y, en fin, sobrevivir. Se debaten entre la esperanza de que pronto

serán rescatados y la pesadumbre de que, probablemente, no lo conseguirán.

La travesía fue un auténtico infierno. Entrando ya el invierno austral, tenían que hacer turnos de tan solo unos minutos en cubierta a causa del intenso frío; al ir tan hundidos, las olas barrían la cubierta empapándolo todo. Además, tenían que tumbarse sobre las piedras de lastre, impidiendo el descanso. Tampoco podían sentarse adecuadamente para comer, lo que les provocaba dolorosos calambres estomacales y entumecimiento. Para colmo, el último depósito de agua potable tenía una fuga y se había mezclado con agua de mar.



Cada grado en el rumbo significa 60 millas de variación. Ellos solamente tenían 10 millas de deriva para alcanzar su destino. Worsley se orientaba basándose en su experiencia, calculando el rumbo y la velocidad; y *"por adivinación"*, según él mismo. En los 14 días que duró la travesía, solamente pudo tomar cuatro mediciones con su sextante y, aun con todo, la tarde del 7 de mayo observaron un grupo de algas kelp a la deriva, lo que significaba que estaban cerca de tierra. Al día siguiente, divisaron las costas de Georgia del Sur. Pero se desató un tremendo huracán que les empujaba. Solamente la pericia del capitán Worsley evitó que se estamparan contra los acantilados de la isla o que el viento los alejase de ella. Estaban en un bote salvavidas, construido para ir a la deriva, no para navegar. Tres largos días permanecieron frente a las costas de la isla, sin acercarse ni alejarse demasiado. El 10 de

mayo, tras 17 días en el mar, entraron, al fin, en la bahía del Rey Haakon, en Georgia del Sur.

Un arroyo llegaba hasta ellos y, a su frente, una colina cubierta de hierba les ofrecía el espectáculo de una vegetación verde que hacía 17 meses que no veían.

Mientras tanto, en Isla Elefante, el resto de la expedición mantiene la esperanza de que, en ese tiempo, Shackleton haya triunfado en su plan.

Shackleton y sus hombres estaban, al fin, en tierra firme. El problema era que habían alcanzado la costa opuesta a donde se encontraba la base ballenera de donde habían zarpado año y medio antes. Sin duda, el *James Caird* no estaba en condiciones de circunnavegar la isla, pero es que, además, ellos tampoco. Vincent y McNeish estaban muy débiles y no soportarían continuar. Hay que tomar una determinación, y no hay muchas opciones. Si por mar no pueden ir, tendrán que hacerlo por tierra. Fiel a su estilo pragmático y optimista, Shackleton decide que cruzarán la isla caminando a través de un terreno muy montañoso, con picos entre 2.000 y 3.000 metros, cuajado de glaciares y grietas y que, en aquel momento estaba inexplorado y sin cartografiar.

Deja a Vincent y McNeish a cargo de McCarthy y se prepara para salir, junto con el capitán Worsley y el segundo oficial Thomas Crean, en la fotografía con los cachorros que habían nacido poco antes de abandonar el barco.

Su equipación para la montaña se limita a una brújula, una cuerda de 10 metros, una azuela de carpintero a modo de piolet y unos crampones de fortuna para caminar por el hielo hechos con los clavos del *James Caird*.

Y, de nuevo en una hazaña increíble, consiguen atravesar una isla considerada como “el Himalaya del Sur” en tan solo 36 horas, en una travesía que, actualmente, está al alcance de muy pocos montañeros.

Atravesaron montañas, valles y glaciares. Los momentos peores era cuando las condiciones orográficas les obligaban a retroceder para alcanzar pasos practicables. Exhaustos, en esas 36 horas, solamente pararon a descansar una vez durante media hora, pero Shackleton, temiendo que no pudiesen despertarse nunca más, los levantó a los cinco minutos diciéndoles que habían pasado treinta.

Para evitar que les cayese la noche en una de las cumbres, llegaron a lanzarse por una ladera abajo sentados sobre la cuerda formando un trineo humano.

Al límite de sus fuerzas y a punto de claudicar, a las siete de la mañana del día siguiente, oyeron en la lejanía la sirena de la estación ballenera anunciando el comienzo del turno de trabajo. A pesar de las dificultades del terreno, habían caminado prácticamente en línea recta hacia la estación ballenera en un alarde de orientación extraordinario.

Harapientos, barbudos, destrozados, así se presentaron en la oficina del responsable de la base y, ante su cara de asombro Shackleton simplemente dijo: *“Soy Shackleton”.*

EL RESCATE

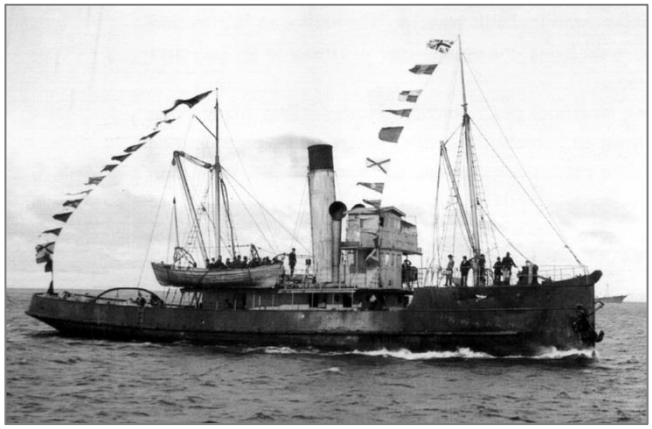
en Isla Elefante

Lo primero que hizo Shackleton fue embarcar para ir a buscar al otro lado de la isla a McCarthy, Vincent y McNeish. Pero aún quedaban otros 22 hombres en Isla Elefante.

Allí los días transcurrían muy lentos; salvo cazar, poco había que hacer y Wild se afanaba en mantener a sus hombres ocupados y con la moral alta, pero empezaba a tener problemas para mantener la disciplina y la cordura. Oteaban el horizonte esperando ver un barco que viniera a rescatarlos. Hacía más de un mes de la partida de Shackleton y empezaba a cundir el desánimo pensando que el *James Caird* se había perdido en la inmensidad del océano.

Mientras tanto Shackleton hacía denodados esfuerzos por conseguir una embarcación. Habían pasado de héroes a simples olvidados en una Europa inmersa en una guerra larga y cruenta. No era fácil conseguir una embarcación en aquellas circunstancias. Aun así, hasta por tres veces consiguió un barco que intentase la travesía, pero las tres veces se vio detenido por el avance de los hielos, obligándole a retroceder.

Cuatro meses habían pasado desde que había zarpado de Isla Elefante y los ánimos en el campamento estaban al límite. Entonces el gobierno chileno le ofreció el remolcador *Yelcho,* que zarpó de Punta Arenas (Patagonia) el 25 de agosto de 1916. A bordo iban también el capitán Worsley y el segundo oficial Thomas Crean.



El 30 de agosto alcanzaron a otear en el horizonte el peñasco rocoso que era la pequeña Isla Elefante. Mientras se acercaban, Shackleton, Worsley y Crean miraban con avidez esperando ver a alguno de los hombres que allí habían quedado. Fue Marston, el dibujante de la expedición, el que dio la voz de alerta en tierra al grito de *"¡Un barco!".* Todos empezaron a salir de su refugio y a alinearse en la playa. Worsley contaba en voz alta para Shackleton: *"Uno, dos, tres... veinte, veintiuno y veintidós".* ¡Estaban TODOS!

EL FINAL
de la historia

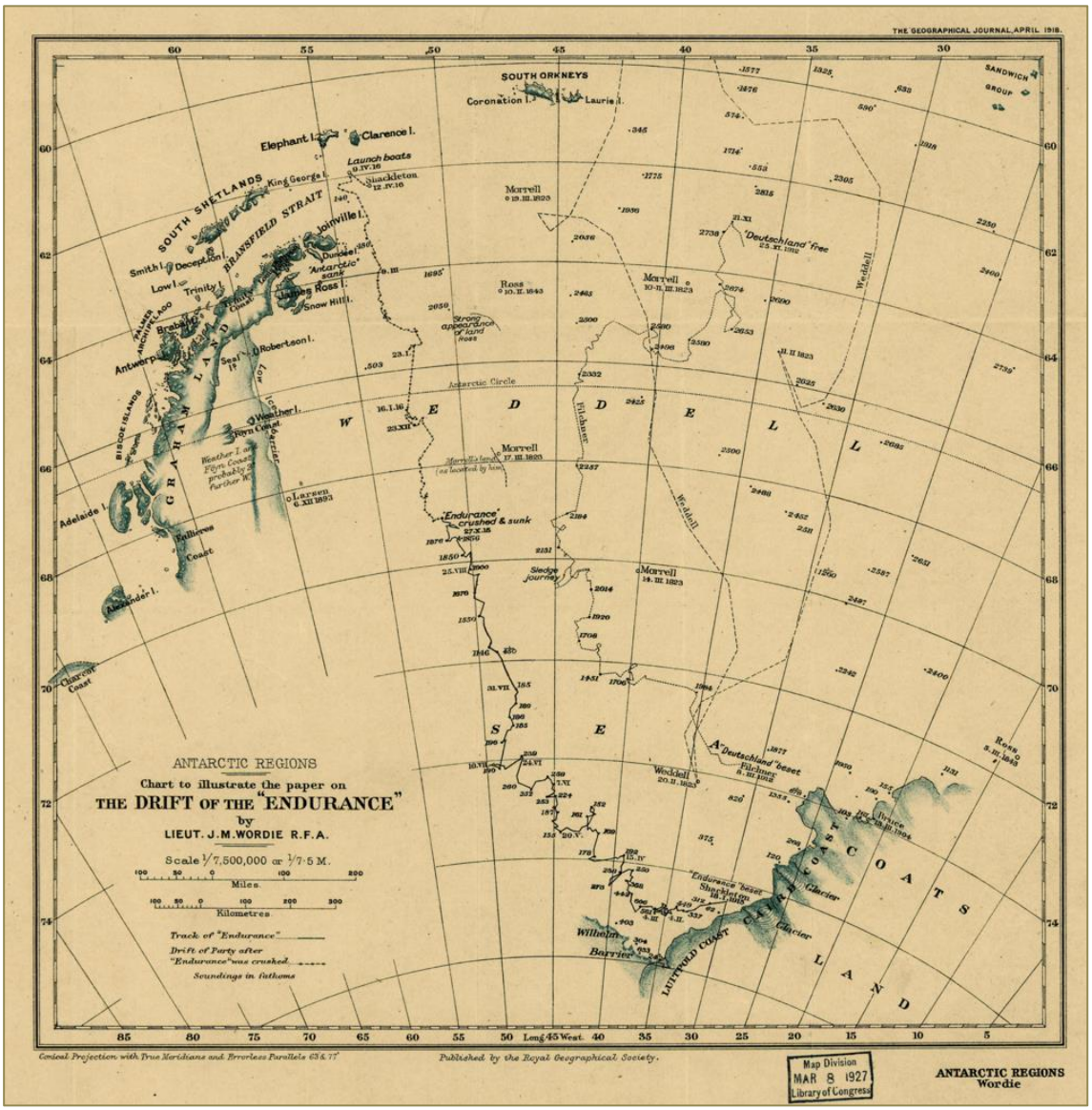
A su vuelta, no se encontraron aquel Londres bullicioso, que los aclamaba como héroes, y que habían dejado más de dos años antes de su rescate. Los millones de muertos les atormentaban por haber permanecido ajenos a todo aquel horror. Casi todos se alistaron inmediatamente y algunos de ellos murieron en el frente.

No así Sir Ernest, que ya mayor para combatir en las trincheras y aquejado de una afección cardíaca, fue destinado a una misión de afianzamiento británico en las islas Svalvard, en el Ártico. De allí fue enviado al norte de Rusia, de donde volvió con numerosos planes para el desarrollo económico de la región. Pero la revolución bolchevique truncó sus planes y tuvo que volver a sus conferencias, mientras escribía un libro sobre la odisea del *Endurance* titulado "Sur".

Vivía frustrado, encerrado en aquella vida de rutina y monotonía. Se consideraba un fracasado por no haber alcanzado el éxito en ninguna de las expediciones en las que había participado y no podía dejar de pensar en volver a La Antártida. En 1921, merced a su fama, consigue financiación para una última expedición a bordo del *Quest,* ("*Búsqueda*"). Le acompañan varios expedicionarios del *Endurance,* entre ellos el capitán Worsley y su mano derecha, Frank Wild. Pero tiene ya 47 años, su corazón le ha dado varios sustos y bebe demasiado. El médico de a bordo le advierte del peligro de continuar, pero él no quiere otra cosa que vivir una nueva aventura.

Fallece de un ataque al corazón el 4 de enero de 1922 en su querida Georgia del Sur, donde continúa enterrado por expreso deseo de su esposa.

En 2011 fueron trasladadas a la misma tumba las cenizas de su fiel compañero, Frank Wild, fallecido en 1939, y allí reposan juntos para siempre.



Mapa de James M. Wordie, geólogo de la expedición, de la deriva del *Endurance*

FUENTES DOCUMENTALES:

- Hemeroteca digital de Faro de Vigo
- Archivo digital del Scott Polar Research Institute, Universidad de Cambridge. Fotografías Frank Hurley.
- LANSING, Alfred: Endurande: Shackleton's incredible voyage .— New York : Carrll & Graf , 1959 .— 26 ed. 1986. ISBN 0-7867-0621-X
- ALEXENDER, Caroline: The Endurance: Shackleton's legendary Antarctic expedition .— Knopf , 1998. ISBN 0375404031
- POOLEY, Leanne: The Shackleton's Captain .— IMDB , 2012

TÍTULOS ANTERIORES:
https://www.apvigo.es/paginas/archivo_del_puerto
https://www.facebook.com/ArchivoPuertoVigo

001 – *Montero Ríos y el Muelle de Hierro*
002 – *El faro de Cabo Silleiro*
003 – *José Elduayen y el ferrocarril*
004 – *El* Canberra
005 – *El Puerto de Bouzas (1900-1931)*
006 – *Constitución de la Junta de Obras del Puerto: 7 noviembre 1881*
007 – *El Estanco del Puerto (1909-1997)*
008 – *El Archivo del Puerto cumple 15 años*
009 – *¡Más se perdió en Cuba!*
010 – *Los comienzos de la Junta de Obras del Puerto, 1881-1889*
011 a 023 – *Eduardo Cabello, artífice del Puerto de Vigo*
024 – *La grúa Derrick*
025 – *El buque Andes y la flotilla de guerra americana*
026 – *Casa de Baños "La Iniciadora"*
027 – *Las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria de Vigo*
028 – *El naufragio del* SS Hammonia
029 – *Los orígenes del Instituto Oceanográfico en Vigo*
030 – *El Cable Inglés – El Cable Alemán*
031 – *El nacimiento del Real Club Náutico de Vigo*
032 – *COPIBA Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao, SA*
033 – *El enlace ferroviario del puerto por Guixar*
034 – *El viejo faro de cabo Silleiro*
035 – *El surtidor de gasolina de Las Avenidas*
036 – *Las galerías de tránsito de la Estación Marítima de Trasatlánticos*
037 – *La Terminal de Transbordadores del Muelle de Trasatlánticos*
038 – *Verano de 1898: se apagan los faros de Cíes y cabo Silleiro*
039 a 050 – *Una* feliz casualidad *que derivó en la creación del Centro Oceanográfico de Vigo: el papel determinante de la Junta de Obras del Puerto*
051 – *Alberto Martí, el fotógrafo de los emigrantes*
052 – *Gonzalo de Vigo: navegante, traductor e intérprete*
053 – *El naufragio del* Southern Cross *al pie del faro de Punta Borneira*
054 – *El Archivo del Puerto cumple 20 años*
055 – *Un proyecto de astillero para la playa del Arenal*
056 – *El astillero de Antonio Sanjurjo en la playa del Arenal*