

Los belgas en la Antártida: Adrien de Gerlache

Eduardo Dargent Chamot¹

Cuando se habla de exploración antártica, las dos primeras décadas del presente siglo son llamadas comúnmente "la era heroica", a causa de las dificultades y peligros que tuvieron que vivir quienes arriesgando todo se lanzaron a la tarea de conocer mejor esa tierra aún incógnita.

Es la intención de este artículo tratar sobre una expedición que se efectuó antes de terminar el siglo XIX y a cuyo centenario nos acercamos. Me refiero a expedición que a bordo del *Bélgica* llevó a cabo el navegante de esa nacionalidad Adrien de Gerlache, barón de Gomery, entre 1897 y 1899, y que tuvo como punto culminante la invernada que soportó en el continente helado, primera en la historia, la cual dejó en claro para quienes en adelante se aventurasen a la Antártida, que era posible sobrevivir en ella.

Es oportuno, sin embargo, antes de entrar en el tema de la expedición de 1897, recordar que la presencia de hombres de la actual Bélgica en el extremo sur de nuestro continente en lo que es justo considerar los antecedentes de la exploración antártica, se remonta a los primeros años de la era de los descubrimientos. Si bien el hecho de que Roldán de Argote, un flamenco que acompañó a Magallanes, fuera el primero en divisar el Océano Pacífico fue más fruto de azar que del esfuerzo, la expedición de Le Maire y Schouten que descubrió a fines de enero de 1616 el Cabo de Hornos, terminando así con la idea de que el continente se extendía hacia la *Terra Australis* de los mapas, fue cuidadosamente proyectada por el armador de Amberes Isaac Le Maire, natural de Tournai y refugiado en Holanda por motivos religiosos.²

Isaac Le Maire, luego de fracasar en sus empresas en busca del paso por el norte del continente y basándose en anotaciones de navegantes anteriores, como Winter, capitán de la escuadra de Drake que había llegado hasta los 57° de latitud Sur sin encontrar tierra, o con más precisión en las noticias de Hawkins quien en su reporte indica:

"Yo aconsejaría a aquellos que tienen una buena provisión de agua y madera, si tienen viento favorable, mantenerse en alta mar sin pasar por el estrecho. Todo el terreno al sur de Magallanes es un conglomerado de islas que rodeándolas, estoy persuadido, se puede llegar de un mar al otro. El caballero Drake me contó un día que luego de salir del estrecho la tempestad lo había empujado por el Mar del Sur hasta los cincuenta y siete grados donde había encontrado mar abierto, signo cierto de que se puede pasar un poco después de este paralelo".³

-
- 1.- El autor es profesor de la Universidad de Lima y tesorero de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El presente trabajo fue expuesto en la II Reunión de Historia Antártica Iberoamericana, organizada por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y la U. de Lima, del 20 al 22 de julio del presente año,
 - 2.- Mateo Martinic, *Historia del Estrecho de Magallanes*, Santiago, 1977. Eduardo Dargent Chamot, "Los Flamencos y el mar en América", *Derroteros de la Mar del Sur*, n° 1, Lima 1993.
 - 3.- Henri Balande, *Le Premier cap-hornier*, Editions Ouest-France, 1989.

Motivaba a Le Maire un edicto de los Estados Generales destinado a promover las expediciones de descubrimiento según el cual quien encontrase un paso nuevo tendría el monopolio de la ruta durante cuatro viajes consecutivos. Para llevar adelante su proyecto Le Maire formó la Compañía Austral, en sociedad con el burgués Willem Cornelisz Schouten, marino con amplia experiencia en las Indias Orientales. Para sufragar los gastos sumaron a la sociedad cuatro amigos de Horn entre los que se encontraba el burgomaestre Pierre-Clement Brouwer.

La expedición estuvo conformada por dos navíos, el *Eendracht* de unas 360 toneladas que llevaba a bordo a Jacques Le Maire, hijo de Isaac, como comandante de toda la operación, y a Schouten como capitán. Un segundo navío, más pequeño, el *Horn* estaba bajo el comando de Jan Cornelisz Schouten, hermano de Willem, y llevaba como sobrecargo a otro hijo de Isaac llamado Daniel.

La expedición partió de Texel el 14 de junio de 1615 y el 19 de diciembre, tras recorrer la costa oriental de Sudamérica, los barcos se encontraban en la isla que había sido bautizada por Oliver van North con el nombre de Isla del Rey. Estando allí, un incendio iniciado en el *Horn* quedó fuera de control y terminó por destruir la nave, perdiéndose en ella valiosos cañones y otras piezas importantes que por la profundidad del mar fue imposible rescatar.

La descripción que ha quedado en el diario de navegación es tan colorida que hemos preferido transcribirla antes que quitarle luz y vivacidad con una nueva redacción:

"El 20 (de enero de 1616). Percibimos muchas hierbas llevadas por una fuerte corriente portante al SW. Al medio día la latitud alcanzada es de 53 grados. La estima nos coloca a 20 leguas terrestres al sur del Estrecho de Magallanes."

"Al día siguiente por la mañana el viento se torna al Sur; al medio día estamos en calma por el 53 Sur. Poco más tarde se levante una brisa del Oeste. La sonda indica 50 brazas, fondo de grava negra y pequeñas piedras. Después tenemos un viento Norte, buen tiempo, mar calmo y un poco coloreado: nos dirigimos de Sur a Suroeste. Hacia las tres de la tarde descubrimos tierra al Oeste y al Suroeste y luego un poco hacia el Sur. En la noche el viento viene del Norte. Tomamos ruta hacia el E. SE para recorrer a lo largo del litoral. El mar está muy agitado."

"Al amanecer del 24 la costa se encuentra a una buena legua de estribor. La brisa viene del Oeste y el sondeador canta 40 brazas. La tierra continua al Este Sureste compuesta por tres altas montañas cubiertas de nieve. Seguidamente llegamos, hacia el Medio Día, a un cabo que doblamos y vemos aparecer otra tierra al Este, igualmente montañosa y muy elevada. Entre ella y el cabo nos parece que hay ocho leguas y parece que hay allí un buen paso, además que se observa una violenta corriente de marea hacia el Sur. Al medio día estamos por 54 grados 51' de latitud; el viento se torna hacia el Norte, tomamos la ruta hacia el pasaje pero en la noche el mar se calma y derivamos durante la noche con brisa débil y una fuerte corriente hacia el Sur. En este lugar vemos un número casi infinito de pingüinos y una gran multitud de ballenas que nos obligan sin cesar a mantener buena vela y maniobrar para no chocar contra estos enormes monstruos marinos."

"El 25 en la mañana estamos bien avanzados en el pasaje, próximos a la costa Este, alta y montañosa que se extiende, hacia el Norte hasta perderse de vista y hacia el E.SE; La llamamos *Het Staten Land* (es decir tierra de Los Estados). En cuanto a la tierra al Oeste del estrecho la nombramos *Mauricio de Nassau*."

"Notamos que a ambos lados del pasaje se encuentran buenas radas, adecuadas para anclar y los navíos porque el fondo es arenoso y tiene una pendiente suave hasta la rivera. Peces, pingüinos, perros y leones de mar son abundantes así como las aves. La nieve cubre el terreno plano y las montañas. Se debe encontrar agua dulce; pero no hemos visto ningún árbol."

"Durante el tiempo empleado en franquear el pasaje tuvimos un viento Norte que nos permitió navegar al S.SW a buena velocidad. Al medio día medimos una latitud de 55 grados 36' y progresamos rápidamente."

"La costa sur de la tierra de *Mauricio de Nassau* se extiende tan lejos que no podemos tener una buena vista del W.SW que es muy elevada y montañosa. A fin de la tarde el viento se torna al SW y tomamos la ruta al Sur. El color del mar cambia a azul. Una muy alta y muy larga ola de SW se eleva: Deducimos que a estribor, hacia el SW hay un mar inmenso y profundo. Estamos persuadidos que es el gran Mar del Sur y que hemos descubierto un pasaje desconocido y escondido como pudimos verificarlo posteriormente, que nos hizo a todos regocijarnos."

Es así como con el descubrimiento del paso austral por el Cabo nombrado "de Horn", en recuerdo del puerto en que se había gestado la expedición, Lemaire y Schouten terminaron definitivamente con la creencia de que el continente sudamericano estaba unido a las tierras antárticas.

Pasaron 282 años hasta que nuevamente un belga volviese a destacar en la investigación de las tierras que quedaban al sur del continente americano. El 16 de agosto de 1897, siguiendo las recomendaciones del VI Congreso Internacional de Geografía, zarpó de Amberes el *Bélgica* comandado por el capitán Adrien de Gerlache en lo que llamó "una expedición particular a la región occidental de la península Antártica", y que daría como resultado, entre otras cosas, el descubrimiento de las islas Amberes, Brabante y Lieja.

A comienzos de 1894 Gerlache comunicó a la Real Sociedad Belga de Geografía su intención de organizar una expedición científica con el fin de explorar la Antártida, recibiendo de parte de ésta, luego de un concienzudo estudio del proyecto, el ofrecimiento de colocar la expedición bajo su patronato.

Pasa Gerlache el año siguiente buscando apoyos económicos, realizando cortos viajes de exploración y publicando artículos sobre su proyecto, pero recién en 1896 el comité de la Real Sociedad inicia una suscripción para el viaje a Gerlache a la que se adherirán muchos de los personajes más importantes de la Bélgica de fin de siglo. Finalmente, el 2 de julio de 1896, se adquiere para la expedición un barco foquero noruego de 30 metros de eslora, con tres mástiles, un motor de 35 caballos, 336 toneladas brutas de desplazamiento y doce años de edad.

Aunque tanto la expedición como su comandante eran belgas, los diecinueve hombres que la conformaban eran destacados científicos de varios países. El segundo de a bordo fue nada menos que el teniente noruego Roald Amudsen, quien en diciembre de 1911 sería el primer hombre en llegar al Polo Sur. Acompañaron también a la expedición el astrónomo Stroobants, el geólogo y meteorólogo polaco Arctowski; el geógrafo Lacomte, el naturalista Emile Rakovitza quien se unió a la expedición en Punta Arenas, el físico belga teniente Emile Danco y el médico y fotógrafo estadounidense Frederick Cook, embarcado en Río de Janeiro, quien junto con Amudsen salvaron a la expedición del escorbuto gracias a su constante trabajo.⁴

A los tres meses y medio de su partida, luego de tocar Río de Janeiro, donde los instrumentos magnéticos fueron calibrados en el observatorio que dirigía el belga Cruls, la expedición llegó a Punta Arenas el 1º de diciembre, y el 14 del mismo mes enrumbo a aguas antárticas. Los estudios de fauna, flora y geología se iniciaron en territorio argentino luego de cargar combustible. Con el nuevo año de 1898 emprendió el *Bélgica* su viaje hacia el continente helado desde la bahía de Ushuaia pero pocos días después, por haber

4. Ricardo Capdevila y Santiago M. Comerci. *Historia Antártica Argentina*, Buenos Aires, 1986, p. 49.

chocado contra un escollo, tuvo que recalar en la Isla de Los Estados para efectuar ciertas reparaciones que la retuvieron allí hasta el 14 de enero, zarpando luego hacia las Shetland del Sur.

Aunque una tormenta, durante la cual una enorme ola arrastró a un hombre por la borda, obligó a Gerlache a buscar refugio en la costa oeste de la isla de Low, en ruta a las Shetland del Sur, fue posible realizar una serie de sondeos los cuales dieron sorprendentes resultados al encontrarse profundidades que en algunos casos superaron los cuatro kilómetros.

De la isla de Low la expedición pasó a la bahía de Huges, descubriendo el estrecho que separa las tierras al este del Archipiélago de Palmer. Hasta mediados de febrero y durante tres semanas Gerlache y sus acompañantes se dedicaron a recorrer el recién descubierto estrecho y la bahía de Huges, realizando veinte desembarcos durante los cuales efectuaron levantamientos topográficos, mediciones magnéticas y todas las demás investigaciones para las que venían preparados, incluyendo el acopio de especímenes para enriquecer las colecciones tanto biológicas como geológicas, que habían iniciado aún antes de dejar el continente.

Cabe destacar aquí que Racovitza, además de observar a los pingüinos y demás aves que pueblan la zona y de recoger muestras de líquenes, algas y gramíneas, descubrió la existencia de una especie de dípteros y algunos ácaros hasta entonces desconocidos por la ciencia y que ampliaba el número de representantes de fauna terrestre en la región. También fue importante para el desarrollo del conocimiento de la Antártida así como para su difusión en el mundo científico y entre el público en general la excelente colección fotográfica lograda por el Dr. Cook, gracias a su técnica y entusiasmo.

Las tierras cubiertas por esta primera etapa de investigación propiamente antártica de la expedición de Gerlache tuvieron como límites el estrecho de Bransfield y el Pacífico; la parte oriental del archipiélago adyacente al estrecho y su contraparte en las tierras del este que posteriormente fueron llamadas Tierras de Danco.

El 12 de febrero se dirigió el *Bélgica* hacia la Tierra de Alejandro I, entrando al Océano Pacífico. Una barrera de hielos impidió a la expedición acercarse a tierra por lo que se contentaron con estudiar los hielos en su avance hacia el Oeste. El último día del mes de febrero la expedición había alcanzado los 70° 20' sur y los 85° oeste, el punto más austral alcanzado fue 71° 36'.

Ante la posibilidad de avanzar hacia el sur por las brechas que se habían abierto en el hielo, y evaluando el riesgo que esa maniobra implicaba ya que por lo avanzado del verano podían comenzar a cerrarse los hielos forzándolos a efectuar una obligada invernada en la Antártida, Gerlache decidió aventurarse y reconocer esas regiones aún desconocidas del continente, convencido que si no podían ganar mar abierto a tiempo efectuarían la primera invernada registrada en la historia antártica, como efectivamente sucedió.

El *Bélgica* avanzó hasta los 71° 31' sur sin dificultad, pero estando en esa latitud el 3 de marzo no quedó ninguna duda de que era imposible seguir adelante por lo que se cambió el rumbo hacia el norte navegando en esa dirección una ocho millas hasta que el día 10 los hielos aprisionaron la embarcación en forma definitiva, ante lo cual la expedición se comenzó a preparar para soportar la invernada que habría de ser muy rigurosa. El primer paso dado fue el rodear la embarcación con un talud de nieve para que sirviera de aislante lateral y colocar un techo sobre cubierta. A medida que avanzaba el mes de marzo las condiciones climáticas fueron haciéndose más difíciles. Contrario a lo que habían pensado los expedicionarios, quienes pretendían efectuar largas excursiones de exploración y hacer constantes mediciones exteriores, estas fueron limitadas por la violencia casi constante de los vientos del sur y las tempestades de nieve.

La noche polar comenzó el 17 de mayo luego de lo cual el sol no se volvió a ver hasta el 21 de julio. Durante ese largo período de oscuridad el físico de la expedición, teniente Emile Danco, quien ya se encontraba mal de salud desde principios de mayo, agravó y falleció el día 5 de junio de 1898. Con excepción de la muerte de Danco, la salud de los expedicionarios se mantuvo en óptimas condiciones, anotándose como incidencias "las perturbaciones cardíacas" características "del período crítico, el de la noche polar".⁵ Las provisiones a bordo del *Bélgica* eran variadas, lo que evitó la escasez. Solo a fines del invierno se hizo

5.- *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*, Madrid, Espasa Calpe, 1922, t. XLVI, p. 50

necesario recurrir a las poblaciones de focas y pingüinos que constantemente merodeaban en torno a la embarcación para enriquecer la dieta con proteínas frescas.

Con la llegada de la primavera fueron mejorando las condiciones y a partir de octubre se apreciaron en la superficie helada algunas grietas y canales que si bien por momentos se volvían a cerrar, se fueron haciendo cada vez más amplios y frecuentes. El *Bélgica*, sin embargo, se encontraba aprisionado en medio de un campo de hielo cuya orilla más próxima a los claros era de unos 600 metros. Tras un sondeo efectuado por Christian Boeck, siguiendo la huella de un canal que se había congelado en mayo, pudieron detectar que el espesor del hielo era de un metro, llegando a dos donde se encontraba la capa más antigua. Convencidos que el escape a esas alturas estaba enteramente en sus manos, emprendieron la dura tarea de aserrar entre dos mil quinientos y tres mil metros lineales de hielo, lo que fue logrado tras tres semanas de esfuerzo. Al comenzar febrero solo faltaba desprender el hielo que rodeaba la embarcación, pero casi de inmediato se volvió a estrechar el canal. Afortunadamente el movimiento de la capa de hielo los había transportado más hacia la orilla del campo de hielo y ya podían sentir el movimiento del oleaje. El 13 de febrero los claros se extendían hacia el norte hasta perderse de vista y el canal abierto por la expedición volvió a ensancharse al tiempo que la hélice pudo dar algunas vueltas. Un día más tarde, a las dos de la mañana, el *Bélgica* dejó su puesto de invernada rumbo al norte.

Pero la aventura aún no había terminado. El 15 de febrero los hielos bloquearon nuevamente la embarcación con el agravante que esta vez la presencia de icebergs ponía en peligro su casco. El 20 pudieron confirmar que el mar abierto se encontraba a solo unas ocho millas, pero no fue, sin embargo, hasta las primeras horas del 14 de marzo cuando los hielos se abrieron lo suficiente para permitir la salida. Al medio día ya se encontraban en mar abierto y tras dos días de navegación, al atardecer del 16, fondearon en el abrigo de Isla Negra para preparar desde allí el regreso al continente americano.

El 28 de marzo de 1899, luego de soportar violentas ráfagas de viento que obligaron incluso a soltar el ancla para evitar la deriva, la expedición de Adrien de Gerlache llegó a su fin al entrar en el fondeadero de Punta Arenas. Desde ese puerto austral, el 20 de mayo, envía una carta a la Srta Osterrieth, del Museo Nacional de la Marina de Amberes, en la que le expresa "Estoy muy fatigado... pero ello no impediría que, con hombres, tiempo y dinero yo volviera a comenzar."

La llegada de la expedición a Amberes se efectuó el 5 de noviembre de 1899 y de inmediato Gerlache se dedicó a poner por escrito todas las anotaciones tomadas durante el viaje para que pudiesen servir a la comunidad científica universal. El producto de este esfuerzo fue una obra llamada *Quinze mois dans l'Antartic*, aparecida en París en 1902 y cuyo valor literario además de científico mereció el premio Marcellin Guérin de la Academia Francesa. De otro lado las anotaciones sobre la física del globo terráqueo, la meteorología, geología, oceanografía, botánica y zoología, constituyen una colección monumental de nueve volúmenes.