

**SUL: A EXPEDIÇÃO MAIS
PERIGOSA DO MUNDO**

ERNEST SHACKLETON

**SUL: A EXPEDIÇÃO MAIS
PERIGOSA DO MUNDO**

Tradução de
Ana David

alma
dos
livros

Índice

Prefácio	11
Capítulo Um: Até ao Mar de Weddell	21
Capítulo Dois: Terra Nova	39
Capítulo Três: Os meses de inverno.....	58
Capítulo Quatro: O desaparecimento do <i>Endurance</i>	82
Capítulo Cinco: O acampamento Oceano	106
Capítulo Seis: A marcha.....	122
Capítulo Sete: O acampamento Paciência.....	128
Capítulo Oito: Escapar do gelo	139
Capítulo Nove: A viagem de barco	176
Capítulo Dez: Através da Geórgia do Sul	214
Capítulo Onze: O resgate.....	226
Capítulo Doze: A Ilha do Elefante.....	239
Capítulo Treze: O grupo do Mar de Ross	257
Capítulo Catorze: Passar o inverno no Estreito de Mcmurdo.....	279
Capítulo Quinze: A instalação dos depósitos	292
Capítulo Dezasseis: <i>Aurora</i> à deriva	321
Capítulo Dezassete: O último resgate.....	351
Capítulo Dezoito: A etapa final.....	356

AOS
MEUS COMPANHEIROS
QUE TOMBARAM NA BATALHA BRANCA DO SUL
E NOS CAMPOS VERMELHOS DE FRANÇA E DA FLANDRES



O líder da expedição, Sir Ernest H. Shackleton.

Prefácio

Depois da conquista do Polo Sul por Amundsen, que, somente por uma reduzida margem de dias, adiantou-se à Expedição Britânica chefiada por Scott, permaneceu apenas um grande objetivo principal nas explorações da Antártida – a travessia do continente antártico de mar a mar.

Quando regressei da Expedição do *Nimrod*, durante a qual tivemos de desistir da nossa tentativa de colocar a bandeira britânica no Polo Sul, por termos sido derrotados pela força das circunstâncias a cento e cinquenta e seis quilômetros do nosso objetivo, a minha mente voltou-se para a travessia do continente, pois estava certo de que Amundsen, ou Scott, alcançaria o Polo pela nossa própria rota ou por uma rota paralela. Depois de saber do sucesso norueguês, comecei a fazer preparativos para iniciar uma última grande viagem – para que a primeira travessia do último continente fosse alcançada por uma Expedição Britânica.

Falhámos este objetivo, mas a história da nossa tentativa é o tema das páginas seguintes, e penso que, embora o insucesso na concretização efetiva deva ficar registado, existem capítulos neste livro de grande aventura, dias extenuantes, noites de solidão, experiências únicas e, sobretudo, relatos de uma determinação inabalável, suprema lealdade e generoso autossacrifício da parte dos meus homens que, mesmo nestes dias que têm testemunhado os sacrifícios das nações e o altruísmo por parte dos indivíduos, ainda serão do interesse para os leitores que se desviam agora alegremente do horror vermelho da guerra e da tensão dos últimos cinco anos para ler, talvez com mentes mais compreensivas, a história da Batalha Branca do Sul. As lutas, as decepções e a resistência deste pequeno grupo de britânicos, isolado durante quase dois anos nos bastiões do gelo polar, esforçando-se por levar a cabo a missão estabelecida e ignorando a crise

pelo qual o mundo passava, constroem uma narrativa que é única na história da exploração da Antártida.

Devido à perda do *Endurance* e ao desastre do *Aurora* alguns documentos relacionados com a organização e a preparação da Expedição perderam-se, mas, de qualquer forma, não tinha a intenção de apresentar um relato pormenorizado do plano de preparação, armazenamento, etc., que, para o leitor em geral, seriam desinteressantes, já que, desde o início deste século, todos os livros sobre a exploração da Antártida têm tratado plenamente esta questão. Deste modo, resumo perante vós a criação e a organização da Expedição, e incluo uma transcrição do programa que preparei para despertar o interesse do público em geral pela Expedição.

O Grupo Transcontinental

A primeira travessia do continente antártico, de um mar ao outro, através do Polo, para além do seu valor histórico, será uma viagem de grande relevância científica.

A distância será de aproximadamente 2900 quilómetros, dos quais a primeira metade, do mar de Weddell ao Polo, será percorrida sobre terreno desconhecido. Cada passo será um avanço na ciência geográfica. Saberemos se a grande cadeia de montanhas de Victoria, que já foi traçada desde o mar de Ross até ao Polo, se estende por todo o continente e, dessa forma, se liga (exceto pelo intervalo do oceano) com os Andes da América do Sul, e se o grande planalto em volta do Polo mergulha gradualmente em direção ao mar de Weddell.

Durante a viagem serão efetuadas contínuas observações magnéticas. A rota conduzir-nos-á na direção do Polo Magnético, e a determinação da inclinação da agulha magnética será essencial para o magnetismo prático. As condições meteorológicas serão cuidadosamente anotadas, o que deverá ajudar a resolver muitos dos nossos problemas climáticos.

O glaciologista e o geólogo irão estudar as formações de gelo e a natureza das montanhas, e este relatório revelar-se-á de grande interesse científico.

Trabalho científico realizado por outros grupos

Enquanto o grupo Transcontinental prossegue, em nome da bandeira britânica, com a maior viagem polar alguma vez feita, os outros grupos estarão envolvidos em importantes trabalhos científicos.

Dois grupos em trenó irão operar a partir da base no mar de Weddell. Um viajará para oeste em direção à Terra de Graham, fazendo observações, recolhendo amostras geológicas e verificando se existem, ou não, nessa região, montanhas ligadas às encontradas do outro lado do Polo.

Outro grupo viajará para leste em direção à Terra de Enderby, realizando um programa semelhante, e um terceiro permanecerá na base, para estudar a fauna terrestre e marítima e as condições meteorológicas.

A partir da base do mar de Ross, do outro lado do Polo, outro grupo avançará para sul e, provavelmente, aguardará pela chegada do grupo Transcontinental no topo do Glaciar de Beardmore, perto do Monte Buckley, onde foram descobertos os primeiros veios de carvão na Antártida. Esta região é de grande valor para o geólogo, que poderá interpretar grande parte da história da Antártida através das rochas.

Ambos os navios da Expedição estarão equipados para efetuar dragagens, sondagens e todo o tipo de trabalhos hidrográficos. O navio do mar de Weddell fará os possíveis por localizar a linha costeira desconhecida da Terra de Graham, e de ambas as embarcações, com as suas equipas de cientistas, poder-se-ão esperar resultados relevantes.

Os vários grupos terrestres e os dois navios realizarão, assim, trabalhos geográficos e científicos numa escala e numa área nunca antes tentadas por qualquer expedição polar.

Esta será a primeira utilização do mar de Weddell como base para a exploração, e todos os grupos irão revelar vastas extensões de terra desconhecida. É conveniente que este trabalho seja realizado sob a bandeira britânica, uma vez que toda a área que se estende para a região sul até ao Polo é território britânico. Em julho de 1908 foram emitidas cartas patentes, sob o Grande Selo, a declarar que o Governador das Ilhas Malvinas deveria ser o Governador da Terra de Graham (que forma o lado ocidental do mar de Weddell) e outra secção da mesma proclamação define a área do território britânico como estando «situada no Oceano Atlântico Sul, para sul do paralelo 50 de latitude sul e entre os 20 e os 80 graus de longitude oeste». A referência a um mapa mostrará que isso inclui a área na qual a presente Expedição funcionará.

Como será atravessado o continente?

O navio do mar de Weddell, com todos os membros da Expedição que irão operar a partir dessa base, deixará Buenos Aires em outubro de 1914, e enviará esforços no sentido de atracar em novembro, a 78 graus de latitude sul.

Caso consigam realizar esse feito, o grupo Transcontinental partirá de imediato para a sua jornada de 2900 quilómetros, na esperança de concretizar a marcha através do Polo e chegar à base do mar de Ross em cinco meses. Se o desembarque for feito demasiado tarde, o grupo recolher-se-á para o inverno, instalará depósitos durante o outono e a primavera seguinte, e o mais cedo possível em 1915 partirá para a sua viagem.

O grupo Transcontinental será liderado por *Sir* Ernest Shackleton e será composto por seis homens. Serão necessários cem cães com trenós e dois trenós com propulsão a hélice. O equipamento irá incorporar tudo o que a experiência do líder e dos seus conselheiros especializados possa sugerir. Quando esse grupo tiver alcançado a região do Polo, depois de cobrir 1300 quilómetros de terreno desconhecido, avançará para norte em direção à cabeça do Glaciar de Beardmore, e, lá, espera-se que se encontre com o grupo que saiu do mar de Ross. Ambos juntar-se-ão e seguirão para a base do mar de Ross, onde a anterior Expedição fez o seu abrigo durante o inverno.

No total, catorze homens desembarcarão do *Endurance* no mar de Weddell. Seis partirão na jornada Transcontinental, três irão para oeste, três para leste e dois permanecerão na base levando a cabo o trabalho previamente planeado.

Do *Aurora* desembarcarão seis homens na base do mar de Ross. Estes instalarão depósitos na rota do grupo Transcontinental e caminharão para sul com o objetivo de ajudarem esse grupo e fazerem observações geológicas e outras, como já descrito.

Se o grupo Transcontinental for bem-sucedido, como se pretende, em cumprir a travessia durante a primeira temporada, o seu regresso à civilização poderá ser esperado em abril de 1915. As outras secções serão esperadas em abril de 1916.

Os navios da Expedição

Os dois navios da Expedição foram agora escolhidos.

O *Endurance*, o navio que levará o grupo Transcontinental até ao mar de Weddell e que, posteriormente, irá explorar uma linha costeira desconhecida, é uma embarcação nova, especialmente construída para trabalhos polares sob a supervisão de um comité de exploradores polares. Foi construída por Christensen, o famoso construtor norueguês de navios de caça às focas em Sandefjord. É uma barca modificada e possui motores de tripla expansão que lhe permitem uma velocidade a vapor de 9 a 10 nós. Para que permaneça mais tempo no mar, transportará combustível e carvão. Pesa cerca

de 350 toneladas e foi construída com pinho, carvalho e *greenheart* selecionados. Esta bela embarcação equipada custou à Expedição catorze mil libras.

O *Aurora*, o navio que irá levar o grupo do mar de Ross, foi comprado ao Dr. Mawson. É semelhante em todos os aspetos ao *Terra Nova*, utilizado na última Expedição do capitão Scott. Sofreu grandes alterações, feitas pelas autoridades governamentais da Austrália, para se adaptar à Expedição do Dr. Mawson e está agora em Hobart, na Tasmânia, onde o grupo do mar de Ross se lhe juntará em outubro próximo.

Iniciei os preparativos em meados de 1913, mas o anúncio público só foi efetuado a 13 de janeiro de 1914. Nos últimos seis meses de 1913, estive envolvido nos preliminares necessários, um duro trabalho básico, sem qualquer particularidade que pudesse interessar ao público, mas essencial para uma expedição que teve de colocar um navio em cada lado do continente, com uma viagem terrestre de dois mil e novecentos quilómetros, dos quais a primeira metade seria efetuada através de uma extensão de terra absolutamente desconhecida.

A 1 de janeiro de 1914, depois de receber o apoio financeiro prometido, suficiente para justificar o anúncio da Expedição, tornei-a pública.

O primeiro resultado foi uma enxurrada de candidaturas de todas as classes da comunidade para se juntarem à aventura. Recebi quase cinco mil propostas e destas foram escolhidos cinquenta e seis homens.

Em março, para minha grande desilusão e ansiedade, a prometida ajuda financeira não se concretizou e vi-me confrontado com o facto de ter comprado um navio e provisões e contratado uma equipa, e não estar na posse dos fundos necessários para fazer face a essas responsabilidades. Comecei imediatamente a apelar por ajuda e encontrei uma generosa resposta de todos os lados. Não posso dar aqui os nomes de todos aqueles que apoiaram o meu pedido, embora aproveite esta oportunidade para agradecer a cada um pelo seu apoio, que veio de lugares tão distantes como o interior da China, do Japão, da Nova Zelândia e da Austrália, mas devo referir-me particularmente ao donativo generoso de vinte e quatro mil libras do falecido *Sir James Caird* e outro de dez mil libras do Governo Britânico. Devo também agradecer ao Sr. Dudley Docker, que me permitiu concluir a compra do *Endurance*, e à menina Elizabeth Dawson Lambton, que desde 1901 sempre foi uma amiga convicta da exploração antártica, e que, mais uma vez, nesta ocasião, deu uma grande ajuda. A Royal Geographical Society concedeu uma subvenção de mil libras,



Membros da expedição fotografados na proa do Endurance. Shackleton está no meio, vestido de branco; Frank Worsley, também de branco, atrás e à direita de Shackleton; Harry McNeish está na fila atrás de Shackleton à esquerda, usando um chapéu.



Hurley tirou várias fotografias de pinguins-imperadores. Os blocos de gelo estavam repletos de vida selvagem, incluindo focas e pássaros, fornecendo carne fresca, bem-vinda, à tripulação.

e por último, mas não menos importante, aproveite esta oportunidade para apresentar a minha gratidão à Sr.^a Janet Stancomb-Wills, cuja generosidade não só me permitiu equipar o *Endurance* de forma eficiente, especialmente no que se refere aos barcos (que acabaram por ser o nosso derradeiro meio de salvação), como se estendeu aos dias sombrios em que tínhamos dívidas em atraso e eram necessários fundos para satisfazer as necessidades dos dependentes da Expedição.

O único meio e privilégio que um explorador possui para demonstrar o agradecimento pela ajuda que lhe é dada, é registando nas terras descobertas os nomes daqueles a quem a Expedição deve a sua existência.

Devido às exigências da guerra, a publicação deste livro foi bastante adiada, e os mapas pormenorizados devem ser apresentados com a nomenclatura científica. Tenho a honra de atribuir às novas terras os nomes dos doadores acima mencionados e de outros generosos doadores da Expedição. Aos mais de trezentos quilómetros de nova linha costeira chamei Costa de Caird. Além disso, numa nota mais pessoal, nomeei os três barcos do navio, nos quais acabámos por escapar ao gelo, com os nomes dos três principais doadores da Expedição – *James Caird*, *Stancomb-Wills* e *Dudley Docker*. Os dois últimos ainda se encontram na ponta desolada e arenosa da Ilha do Elefante, onde, sob o seu abrigo, vinte e dois dos meus camaradas viveram uma existência agreste durante quatro meses e meio.

O *James Caird* está agora em Liverpool, tendo sido trazido para casa desde a Geórgia do Sul, depois da sua viagem arriscada pelo oceano subantártico.

A maioria das escolas públicas de Inglaterra e da Escócia ajudou a Expedição a comprar as equipas de cães, e dei a cada cão o nome de cada uma das escolas que nos ajudaram. Mas para além desses donativos em especial, agradeço mais uma vez às muitas pessoas que nos ajudaram.

Depois, o equipamento e a organização prosseguiram. Comprei o *Aurora* a Sir Douglas Mawson e dei instruções a Mackintosh para que seguisse para a Austrália e cuidasse dele, enviando para lá trenós, equipamento e a maior parte das provisões que estavam connosco, mas dependendo, até certo ponto, da simpatia e da ajuda da Austrália e da Nova Zelândia para o carvão e alguns outros bens indispensáveis, sabendo de antemão que estes dois países sempre tinham apoiado generosamente a exploração daquilo a que se poderia chamar as suas regiões inóspitas.

No final de julho estava tudo pronto quando, de repente, as nuvens de guerra ensombraram a Europa.

Tinha sido planeado que o *Endurance* seguisse para Cowes, para ser inspecionado por Sua Majestade na segunda-feira da Semana de Cowes. Mas na sexta-feira anterior recebi uma mensagem a dizer que o rei não poderia comparecer em Cowes. Os meus leitores recordar-se-ão de como a ameaça da guerra chegou repentinamente. Naturalmente, tanto eu como os meus camaradas estávamos profundamente preocupados com as prováveis consequências do perigo que ameaçava a paz do mundo.

Partimos de Londres na sexta-feira, 1 de agosto de 1914, e ancorámos ao largo de Southend durante todo o sábado. No domingo à tarde, zarpei de Margate, cada vez mais ansioso à medida que os crescentes rumores se espalhavam, e na manhã de segunda-feira, desembarquei e li nos jornais da manhã a ordem de mobilização geral.

Subi de imediato a bordo, reuni os homens e disse-lhes que pretendia enviar um telegrama ao Almirantado, oferecendo os navios, as provisões e, se eles concordassem, os nossos próprios serviços ao país no caso de a guerra começar. Todos concordaram prontamente, e enviei um telegrama no qual tudo foi colocado à disposição do Almirantado. Apenas pedíamos que, em caso de declaração de guerra, a Expedição pudesse ser considerada como uma unidade separada, para preservar a sua homogeneidade. Havia entre nós suficientes homens treinados e experientes para tripular um contratorpedeiro. No espaço de uma hora, recebi um lacónico telegrama do Almirantado dizendo «Prossigam.» Depois de duas horas, chega um telegrama mais extenso do Sr. Winston Churchill, no qual agradecia a nossa oferta e dizia que as autoridades desejavam que a Expedição, que tinha a sanção total e o pleno apoio das Sociedades Geográfica e Científica, prosseguisse.

Então, de acordo com estas instruções bem definidas, o *Endurance* zarpou para Plymouth. Na terça-feira, o rei mandou chamar-me e entregou-me a Union Jack para levar na expedição. Nessa mesma noite, à meia-noite, começou a guerra. No sábado seguinte, 8 de agosto, o *Endurance* partiu de Plymouth, obedecendo à ordem direta do Almirantado. Faço uma referência especial a esta fase da Expedição, porque estou ciente de que houve algumas críticas em relação à sua saída do país e, em relação a isso, gostaria de acrescentar que os preparativos decorriam há mais de um ano e que tinham sido despendidas grandes somas de dinheiro. Oferecemo-nos para desistir da Expedição, sem sequer consultar os nossos doadores, e poucos pensariam que a guerra fosse durar cinco anos e envolver o mundo inteiro. A Expedição não ia num cruzeiro pacífico às Ilhas dos Mares do Sul, mas sim para um trabalho perigoso, difícil e extenuante,

que quase sempre envolveu uma certa percentagem de perda de vidas humanas. Por último, quando a Expedição regressou, praticamente todos aqueles que tinham escapado ilesos aos perigos da Antártida tomaram os seus lugares no campo mais vasto de batalha, e a percentagem de baixas entre os membros desta Expedição foi elevada.

A viagem até Buenos Aires decorreu sem incidentes e, a 26 de outubro, partimos desse porto em direção à Geórgia do Sul, o posto mais a sul do Império Britânico. Aqui, durante um mês, estivemos envolvidos nos preparativos finais. A última vez que soubemos da guerra foi quando deixámos Buenos Aires. Nesse momento, o rolo-compressor russo estava a avançar. De acordo com muitos, a guerra acabaria em seis meses. E assim partimos, embora com mágoa por não podermos ocupar nela o nosso lugar, mas seguros de que estávamos a participar numa campanha extenuante para honra do nosso país.

Para além dos indivíduos e das sociedades, reconheço o meu mais profundo apreço pela assistência prestada pelo Governo do Domínio da Nova Zelândia e pelo Governo da Comunidade da Austrália no início da secção do mar de Ross da Expedição, e, ao povo da Nova Zelândia e ao Governo do Domínio, manifesto os mais sinceros agradecimentos pela sua contínua ajuda, que se revelou inestimável durante os dias sombrios antes do salvamento do grupo do mar de Ross.

O Sr. James Allen (primeiro-ministro interino), o falecido Sr. McNab (Ministro da Marinha), o Sr. Leonard Tripp, o Sr. Mabin e o Sr. Toogood, e muitos outros, colocaram-me sob uma dívida de gratidão que nunca poderá ser paga.

Esta é também a oportunidade para agradecer ao Governo do Uruguai a sua generosa ajuda na disponibilização da traineira do Governo, *Instituto de Pesca*, aquando da segunda tentativa de socorro aos meus homens na Ilha do Elefante.

Por fim, o Governo do Chile foi diretamente responsável pelo salvamento dos meus camaradas. Esta república meridional foi incansável nos seus esforços num resgate bem-sucedido e é-lhe devida a gratidão de todo o nosso grupo. Refiro em especial a atitude simpática do Almirante Muñoz Hurtado, chefe da Marinha chilena, e do capitão Luis Pardo, que comandou o *Yelcho* na nossa última e bem-sucedida aventura.

A *Sir* Daniel Gooch, que foi connosco até à Geórgia do Sul, devo um especial agradecimento pela sua ajuda com os cães, e todos lamentámos ter perdido a sua animada companhia quando partimos para o Sul.